

C O N T E N T S

**Sixteenth Series, Vol. XIX, Ninth Session, 2016/1938 (Saka)
No. 12, Tuesday, August 2, 2016/Shravana 11, 1938 (Saka)**

<u>S U B J E C T</u>	<u>P A G E S</u>
ORAL ANSWERS TO QUESTIONS	
*Starred Question Nos. 221 to 226	13-83
WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS	
Starred Question Nos. 227 to 240	84-145
Unstarred Question Nos. 2531 to 2760	146-736

* 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 738-743

MESSAGES FROM RAJYA SABHA 744

STANDING COMMITTEE ON EXTERNAL AFFAIRS
12th Report 745

STANDING COMMITTEE ON LABOUR
Action Taken Statements 745-746

STANDING COMMITTEE ON WATER RESOURCES
(i) 10th Report 746
(ii) Statements 747

STATEMENTS BY MINISTERS

- (i) Status of implementation of the recommendations contained in the 26th Report of the Standing Committee on Agriculture on Demands for Grants (2016-17), pertaining to the Department of Agricultural Research and Education (DARE), pertaining to the Ministry of Agriculture and Farmers Welfare

Shri Radha Mohan Singh 748

- (ii) Status of implementation of the recommendations contained in the 16th Report of the Standing Committee on Agriculture on 'Mega Food Parks', pertaining to the Ministry of Food Processing Industries

Sadhvi Niranjana Jyoti 748

- (iii) Status of implementation of the recommendations contained in the 2nd to 5th Reports of the Standing Committee on Defence pertaining to the Ministry of Defence

Dr. Subhash Ramrao Bhamre 749

TRANSGENDER PERSONS (PROTECTION OF RIGHTS) BILL, 2016

750-752

MATTERS UNDER RULE 377

787-817

- (i) Need to start skill development and training programme in Gadchiroli-Chimur parliamentary constituency, Maharashtra

Shri Ashok Mahadeorao Nete

788

- (ii) Need to provide irrigation facilities in Dahod, Chhota Udaipur, Narmada and Bharuch districts of Gujarat

Shri Mansukhbhai D. Vasava

789

- (iii) Need to accord approval for construction of roads connecting religious places of Rajasthan

Shri Chandra Prakash Joshi

790

- (iv) Need to beef up security in ports of Gujarat

Dr. Kirit P. Solanki

791

- (v) Need to establish a Sainik school in Barmer district of Rajasthan

Col. Sona Ram Choudhary

792

- (vi) Need to revive the Puga geo-thermal project in Ladakh

Shri Tupstan Chhewang

793

- (vii) Need to rejuvenate Tamsa, Tilodaki Ganga, Kalyani and Bisuhi rivers in eastern Uttar Pradesh

Shri Lallu Singh

794

- (viii) Need to regularise the services of artists and comperes working on contractual basis in Akashwani Kendras all over the country

Shri Nana Patole

795

- (ix) Need to ensure maintenance of specified standard of education in medical colleges in the country

Kunwar Bhartendra Singh

796

- (x) Need to run Bikaner - Dadar Superfast (Train No. 12489/90) on daily basis and also provide adequate berths in the train

Shri Devji M. Patel

797

- (xi) Need to provide a special package to Uttarakhand to check migration of people from the State particularly from Garhwal parliamentary constituency, Uttarakhand

Maj. Gen. B. C. Khanduri, AVSM(Retd.)

798

- (xii) Need to make available pastures for bovine population in the country

Dr. Virendra Kumar

799

- (xiii) Need to issue and renew smart cards under Rashtriya Swasthya Bima Yojana in Muzaffarpur parliamentary constituency, Bihar
- Shri Ajay Nishad 800
- (xiv) Need to restart Rashtriya Swasthya Bima Yojana in Jharkhand
- Shri Sunil Kumar Singh 801
- (xv) Need to create water bodies in the notified area of Cheetah Sanctuary in Madhya Pradesh and also provide water storage facilities in the sanctuary area
- Shri Prahlad Singh Patel 802
- (xvi) Need for flood management in Assam
- Kumari Sushmita Dev 803
- (xvii) Need to review the decision to auction 12 marginal oil fields in Assam
- Shri Gaurav Gogoi 804
- (xviii) Need to check the spread of Diphtheria in Kozhikode and Malappuram districts of Kerala
- Shri M. K. Raghavan 805
- (xix) Need to release funds under the Post Matric Scholarship Scheme to Tamil Nadu
- Dr. P. Venugopal 806

- (xx) Need to upgrade the Branch Office at ESI at Tiruchirapalli, Tamil Nadu as Sub-Regional Office
Shri P. Kumar 807
- (xxi) Need to set up a Training-cum-Production Centres for Artisans in Arambagh parliamentary constituency in West Bengal
Shrimati Aparupa Poddar 808
- (xxii) Need to provide daily stoppage of Howrah-New Delhi Rajdhani Express at Burdwan
Dr. Mamtaz Sanghamita 809
- (xxiii) Need to provide the facility of Rajdhani Train service to people of western Odisha
Dr. Prabhas Kumar Singh 810
- (xxiv) Need to expedite construction of roads under Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana in Buldhana parliamentary constituency, Maharashtra
Shri Prataprao Jadhav 811
- (xv) Need to release funds for Mandal Parishad and Zila Parishad- local bodies under Panchayati Raj System - in Andhra Pradesh and Telangana
Shri Ram Mohan Naidu Kinjarapu 812

- (xxvi) Need to implement the recommendations of Majithia Wage Board
Shri B. Vinod Kumar 813
- (xxvii) Need to establish an Agriculture College at Akbarpur in Karimganj parliamentary constituency, Assam
Shri Radheshyam Biswas 814
- (xxviii) Need to accord approval to the proposal of inter-linking of river projects in Bihar and also provide adequate funds for the purpose
Shri Kaushalendra Kumar 815
- (xxix) Need to provide foodgrains and kerosene under Targeted Public Distribution System to all the BPL families in Bihar
Shri Rajesh Ranjan 816
- (xxx) Regarding problems faced by Cardamom, Coffee and Rubber cultivators of Kerala
Adv. Joice George 817

RESOLUTION RE: APPROVAL OF FIRST REPORT OF RAILWAY CONVENTION COMMITTEE	818-910
Shri Dinesh Trivedi	818-831
Shri Balabhadra Majhi	832-836
Shri Arvind Ganpat Sawant	837-841
Shri P. Karunakaran	842-845
Shri Sharad Tripathi	846-849

Shri Vara Prasadarao Velagapalli	851-855
Shri Sher Singh Ghubaya	856-858
Shri Nana Patole	859-861
Shri Dushyant Chautala	862-863
Shrimati V. Sathyabama	864-866
Shri Rajeev Satav	867-869
Shri Dharmendra Yadav	870-872
Shrimati Santosh Ahlawat	873-875
Shri Jai Prakash Narayan Yadav	876-878
Dr. Arun Kumar	879-880
Shri Mukesh Rajput	881-882
Shri Kaushalendra Kumar	883-885
Shri Sudheer Gupta	886-887
Shri Gaurav Gogoi	888-889
Shri Rajesh Ranjan	890-891
Shri K. Parasuraman	892-893
Shri A.P. Jithender Reddy	894-895
Shri Ravindra Kumar Pandey	896
Shri Suresh Prabhu	897-909
Resolution - Adopted	910

HALF-AN-HOUR DISCUSSION

Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana

Shri Dushyant Chautala

911-917,
930

Shri Narendra Singh Tomar

923-930

ANNEXURE – I

Member-wise Index to Starred Questions

932

Member-wise Index to Unstarred Questions

933-939

ANNEXURE – II

Ministry-wise Index to Starred Questions

940

Ministry-wise Index to Unstarred Questions

941-942

OFFICERS OF LOK SABHA

THE SPEAKER

Shrimati Sumitra Mahajan

THE DEPUTY SPEAKER

Dr. M. Thambidurai

PANEL OF CHAIRPERSONS

Shri Arjun Charan Sethi

Shri Hukmdeo Narayan Yadav

Shri Anandrao Adsul

Shri Pralhad Joshi

Dr. Ratna De (Nag)

Shri Ramen Deka

Shri Konakalla Narayana Rao

Shri Hukum Singh

Shri K.H. Muniyappa

Dr. P. Venugopal

SECRETARY GENERAL

Shri Anoop Mishra

LOK SABHA DEBATES

LOK SABHA

Tuesday, August 2, 2016/Shravana 11, 1938 (Saka)

The Lok Sabha met at Eleven of the Clock

[HON. SPEAKER *in the Chair*]

... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Not now; after the Question Hour.

... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Now, the Question Hour. Question No. 221. Shri Kodikunnil Suresh.

... (*Interruptions*)

11.0 ¼ hours

(At this stage, Shri Mekapati Raja Mohan Reddy and some other hon. Members came and stood on the floor near the Table.)

HON. SPEAKER: Please go back to your seats.

... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Everyday, this is not allowed.

... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Please do not talk like this. I would like to make a request to all of you. If you want to raise your issue, I will allow you in 'Zero Hour'. Actually, by raising the issue like this, you cannot solve it. This is also not permitted. So, please go back to your seats. In 'Zero Hour', I can allow you but not now.

... (*Interruptions*)

11.01 hours**ORAL ANSWERS TO QUESTIONS**

HON. SPEAKER: Question No. 221 – Shri Kodikunnil Suresh.

... (*Interruptions*)

(Q. 221)

SHRI KODIKUNNIL SURESH : Madam Speaker, the hon. Minister has given an answer to my Question on the issues relating to biodiversity.... (*Interruptions*) But I may point out that the answer given by the hon. Minister has not touched upon the basic biodiversity issues affecting the country and the Madhav Gadgil and Kasturirangan Reports on the biodiversity problems of the Western Ghats.. ... (*Interruptions*) The hon. Minister has conveniently avoided the widely discussed Reports and the concerns of the people.... (*Interruptions*) The action taken on the basis of the Kasturirangan Report should be discussed in the answer.... (*Interruptions*)

Madam, the Madhav Gadgil Committee submitted the report on 31st August, 2011 regarding the biodiversity of Western Ghats. ... (*Interruptions*) This Report said that 97 per cent area of the Western Ghats should be considered as eco-sensitive.... (*Interruptions*)

Almost three-fourth of the hills, including plantations, cultivated lands and large habitations have turned into a restricted development zone. ... (*Interruptions*)

The main criticism faced by the Gadgil Committee Report was that it is environment friendly and not human friendly. ... (*Interruptions*)

Later, the Government of India appointed the Kasturirangan Panel to suggest measures for the implementation of the Report on April 15, 2013.... (*Interruptions*) The Kasturirangan Report has included ecologically non-sensitive areas also under ESA. ... (*Interruptions*)

The Western Ghats are the treasure house of flora and fauna. Six States in the region, starting from Maharashtra, Goa, Karnataka, Kerala and Tamil Nadu, are depending a lot on the Western Ghats and its virgin ecosystem....
(Interruptions)

Madam, the Kasturirangan Committee Report recommended that only 37 per cent of the Western Ghats are to be declared as ecologically sensitive as compared to 97 per cent recommended by the Gadgil Committee Report...
(Interruptions)

HON. SPEAKER: Please ask your Supplementary.

... (Interruptions)

SHRI KODIKUNNIL SURESH: Madam, the Kasturirangan Committee Report suggested several human habitations in the ESA and also suggested complete ban of industrial, mining, quarrying and related activities... (Interruptions)

The Kerala Government has submitted its Report comprising cadastral map and survey numbers of the villages falling under the ecological sensitive area and non-ecological sensitive area, and is waiting for the final notification from the Central Government.

In this regard, Madam, I would like to know from the hon. Minister as to what the status of the Report submitted by the Government of Kerala is?...
(Interruptions)

श्री अनिल माधव दवे: माननीय अध्यक्ष जी, माननीय सदस्य ने जो मूल प्रश्न पूछा है, उसमें वेस्टर्न घाट का विषय स्पष्ट रूप से नहीं है। उनके द्वारा जो प्रश्न पूछा गया था, उसका उत्तर दिया गया है। फिर भी माननीय सदस्य ने वेस्टर्न घाट से संबंधित जो प्रश्न किया है, उसके बारे में मैं आपके माध्यम से जानकारी देना चाहता हूँ कि यह सत्र 12 तारीख को पूरा होगा, उसके पहले वेस्टर्न घाट के जितने भी सांसद हैं, उनको मैंने आमंत्रित किया है, इस बात को समझने के लिए और उनकी बातों को जानने के लिए, उनकी संख्या 60 से ज्यादा है। मैंने उन सभी सांसदों से कहा है कि आपका जो कंसर्न विषय है, उसमें माधव गाडगिल रिपोर्ट और कस्तूरीरंगन रिपोर्ट के प्रकाश में भविष्य का वेस्टर्न घाट कैसा होगा, लेकिन मैं यह बताना आवश्यक समझता हूँ कि भारत एक बड़ा डिफरेंट क्लाइमेटिक ज़ोन का कंट्री है, शायद यह अपने

आप में विश्व का अकेला ऐसा कंट्री है, इसके कारण हमारे यहाँ प्रचूर मात्रा में बायो-डायवर्सिटी है। जो हिमालय के पास है, जो अरावली पर्वत के पास है, जो वेस्टर्न घाट के पास है, ये दुनिया में किसी के पास नहीं है। हम उनको प्रेज़र्व करना चाहते हैं। लेकिन प्रेज़र्व करने के साथ-साथ हम विकास को भी नहीं रोकना चाहते हैं। हम अन्धाधुंध विकास, अतिरंजित विकास नहीं, बल्कि संतुलित विकास चाहते हैं, लेकिन वेस्टर्न घाट की सुरक्षा और उसकी विविधता को ध्यान में रखते हुए।

SHRI KODIKUNNIL SURESH: Madam Speaker, the then Forest and Environment Minister, Shri Prakash Javadekar convened a meeting in this regard in which MPs from Kerala and other concerned States were present. So, the Government of India has already discussed this issue with the MPs of the concerned States and we are waiting for the decision of the Government of India... *(Interruptions)*

Now, while replying, again the Minister is saying that he would call the meetings of the concerned MPs and discuss this matter. My point is that this matter had already been discussed by the then Minister with the MPs from Kerala and other concerned States. Now, we are waiting for the action... *(Interruptions)*

HON. SPEAKER: What is your second Supplementary?

SHRI KODIKUNNIL SURESH: Madam Speaker, the Kerala Government had already submitted a Report to the Government of India, which is waiting for Central Government's clearance. But the matter is being delayed by the Government of India... *(Interruptions)*

Madam, this is a very sensitive issue.

HON. SPEAKER: I know it.

SHRI KODIKUNNIL SURESH : Madam, it is not that only Kerala is facing problems. Five to six more States including Maharashtra, Tamil Nadu, Karnataka, Goa, are also facing the problems. There is no construction and there is nothing going in those areas. That is why it is a very sensitive issue. The Government of India is delaying the decision. That is why, I am asking again the hon. Minister that the decision had already been taken by the Government of India... *(Interruptions)*

HON. SPEAKER: He has already told you. The answer has already been given by the hon. Minister.

Now, Shri Naranbhai Kachhadia

श्री नारणभाई काछड़िया: माननीय अध्यक्ष महोदया, देश की वनस्पतियों और जीव-जंतुओं की सुरक्षा के लिए और वन क्षेत्रों में कार्यकलापों के लिए हमारी सरकार ने अत्यधिक कार्य किया है। आज तक जो किसी भी केन्द्र सरकार ने नहीं किया, वह काम आज यह सरकार कर रही है। हमारा वन्य प्राणियों से बहुत ही लगाव है और प्रकृति से भी बहुत प्रेम है। लेकिन गुजरात में, खासकर मेरे अमरेली क्षेत्र में 14 गांव ऐसे हैं, जो वन-क्षेत्र में पड़ते हैं। वन विभाग के द्वारा उन गांवों के रास्ते का निर्माण और उनकी मरम्मत की अनुमति नहीं दी जा रही है। इसके कारण से रास्ते में बड़े-बड़े गड्ढे बन गए हैं। अब यह रास्ते बाइक और ट्रैक्टर चलाने लायक भी नहीं रह गए हैं।... (व्यवधान) सरकारी मरम्मत तो दूर अगर खुद गांव वाले मरम्मत करना चाहते हैं तो उसकी परमीशन भी नहीं दी जाती है और वन विभाग द्वारा परेशान किया जाता है... (व्यवधान)

महोदया, यह सैंकड़ों साल पुराना गांव है। यहां पहले पक्की सड़कें थी और उन पर बस भी जाती थी। लेकिन आज परिस्थिति ऐसी है कि वहां कोई वाहन नहीं जा रहे हैं, जिस कारण से बच्चों की शिक्षा, बीमारों को शहर ले जाने और महिलाओं की डिलीवरी में बहुत परेशानी हो रही है... (व्यवधान)

मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि इन सड़कों की मरम्मत या नयी सड़क बनाने के लिए क्या कोई कदम उठाएंगे, अगर उठाएंगे तो कब तक उठाएंगे?... (व्यवधान)

श्री अनिल माधव दवे : महोदया, माननीय सदस्य ने विशेष प्रश्न पूछा है और वह गुजरात के कुछ गांवों से संबंधित है।... (व्यवधान) यह बिलकुल सही बात है कि वन में रहने वाले जानवर और मनुष्य जब सम्पर्क में आते हैं तो एक संघर्ष का क्षेत्र खड़ा हो जाता है।... (व्यवधान) लेकिन हम पूरी कोशिश कर रहे हैं कि वह क्षेत्र जहां वह एक-दूसरे से मिलते हैं, वहां संघर्ष न हो। जिन गांवों के संबंध में माननीय सदस्य ने प्रश्न पूछा है, उसके संबंध में राज्य सरकार और केन्द्र सरकार क्या कर सकती है, इस बारे में उनका ध्यान आकर्षित करवाएंगे।... (व्यवधान) इसके अलावा यह सुनिश्चित करेंगे कि 13 गांवों के जो लोग हैं, उनको किसी प्रकार की तकलीफ न हो, चाहे चिकित्सा के क्षेत्र में हो, चाहे शिक्षा के क्षेत्र में हो और उनका आवागमन सुनिश्चित हो सके, इसकी पूरी चिंता करेंगे।... (व्यवधान) इसके लिए वन विभाग से किसी प्रकार के क्लीयरेंस की जरूरत होगी तो उसको पूरी तरह से देख और विचार करके उसको अनुमति देंगे।... (व्यवधान)

SHRIMATI R. VANAROJA : Respected Madam Speaker, wild animals coming out of forest into plains has become a regular phenomenon in the country....

(Interruptions) Even a few days back, there was a news item that a tiger along

with its cub entered into a village and settled there. The reasons for such happenings are because of paucity of water and food for them in the forest areas.... (*Interruptions*) Therefore, my question is this. What are the steps taken by the Government to ensure that ecology of forest remained intact to prevent such incidents?... (*Interruptions*)

श्री अनिल माधव दवे : अध्यक्ष जी, चाहे जंगल हो या बायोडायवर्सिटी का क्षेत्र, इसमें संघर्ष इसलिए खड़ा हो रहा है कि सरकार द्वारा अच्छे प्रयत्न करने से जंगल में जानवरों की संख्या बढ़ रही है।... (व्यवधान) इसके अलावा जंगलों के क्षेत्रफल में भी कमी आ रही है, क्योंकि जंगल के आजू-बाजू में रहने वाले लोगों द्वारा एनक्रोचमेंट किया जाता है।... (व्यवधान) तीसरा, वहां के एरियाज़ में जो खेती की जा रही है, वह भी जंगल के जानवरों को आकर्षित करती है, विशेषकर नीलगाय, जंगली सूअर इत्यादि प्रजातियों को। इसकी वजह से वह जंगल से बाहर खाने के लिए आते हैं।... (व्यवधान) इस संघर्ष को टालने के लिए हम प्रयत्न कर रहे हैं। इस दिशा में सरकार द्वारा जंगल में जानवरों के लिए पानी की व्यवस्था कराना, जंगल के क्षेत्र को लामबंद करके उसकी सीमाओं का चिन्हित करना और जंगल में जब भी आग लगती है या कोई आपदा आती है तो सुरक्षा के लिए क्या कोई व्यवस्था की जा सकती है।... (व्यवधान) इसी प्रकार के बहुत से विषयों को लेकर मैन-एनीमल कन्फ्लिक्ट को रोकने, जिससे मनुष्य को भी हानि न हो, जानवरों को भी हानि न हो और खेती को भी हानि न हो, इसकी चिंता की जा रही है।... (व्यवधान) यह जो एकाध घटना घट जाती है, जिसमें एक होटल के रूम के टॉयलेट में चीता आ गया, इस तरह की घटनाएं हो सकती हैं, क्योंकि यह ग्रे एरियाज़ हैं और यहां मनुष्य और जानवर का एक-दूसरे से मिलन होता रहता है।... (व्यवधान)

(Q. 222)

एडवोकेट नरेन्द्र केशव सावईकर: अध्यक्ष महोदया, पिछले दो साल से माननीय प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व वाली भारतीय जनता पार्टी की सरकार ने कृषि क्षेत्र में बहुत सारे कदम उठाए हैं।... (व्यवधान) जैसे सॉइल हैल्थ कार्ड, क्रॉप इश्योरेंस, प्रधान मंत्री कृषि सिंचाई योजना तथा किसान टी.वी. तक बहुत सारी योजनाएं क्रियान्वित की गई हैं। इसके अलावा हमारे कृषि मंत्री जी के नेतृत्व में बहुत सारे स्टैप्स गोवा की कृषि के बारे में उठाये जा चुके हैं। उनमें से जो आईसीएआर कांफ्लैक्स है, उस कांफ्लैक्स को अभी सेंट्रल कोस्टल एग्रीकल्चरल रिसर्च इंस्टीट्यूट के नाते अपग्रेड किया गया है। उसी प्रकार से गोवा में ऑल इंडिया कोऑर्डिनेटिड रिसर्च प्रोजेक्ट्स ऑन कैशू और स्पाइस रिसर्च बोर्ड का भी ऑफिस सैट अप किया गया है।

मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि गोवा में स्थित जो आईसीएआर कांफ्लैक्स है, उस आर्गनाइजेशन के अभी तक के क्या-क्या अति महत्वपूर्ण काम आई.सी.ए.आर. ने गोवा में किये हैं?

श्री राधा मोहन सिंह : महोदया, गोवा में हमारी अखिल भारतीय समन्वित अनुसंधान परियोजना है, जो काजू आधारित है और यह काजू पर चलती है। बहुत दिनों से राज्य सरकार की मांग है कि उस प्रोजेक्ट के लिए एक बड़ा सेंटर बनाया जाए। इस दृष्टि से हमने 26 फरवरी को राज्य के मुख्य सचिव को एक पत्र लिखा है कि आई.सी.ए.आर. कैम्पस के बगल में जहां यह परियोजना चल रही है, अगर वहां अभी हमें जमीन मिल गई तो निश्चित रूप से वहां हम एक बड़ा केन्द्र स्थापित करेंगे। हमने इस आशय का एक पत्र लिखा है और जब जमीन मिल जायेगी, हम इस केन्द्र को एक बड़ा रूप दे देंगे।

एडवोकेट नरेन्द्र केशव सावईकर: अध्यक्ष महोदया, मेरा दूसरा सप्लीमेंटरी प्रश्न यह है कि गोवा की 16 प्रतिशत आबादी एग्रीकल्चर के ऊपर निर्भर करती है।... (व्यवधान)

HON. SPEAKER: This is not a proper behaviour. This is not proper.

एडवोकेट नरेन्द्र केशव सावईकर: गोवा में चाहे रोड हो, रेल हो, एयरपोर्ट हो, कनेक्टिविटी काफी है, वैसे वहां शिपिंग पोर्ट भी है। इसी कारण गोवा एक अच्छी तरह का एग्रीकल्चरल एक्सपोर्ट हब बन सकता है। मैं माननीय कृषि मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि क्या गोवा में उसी प्रकार का एग्रीकल्चरल एक्सपोर्ट हब बनाने की सरकार की कोई योजना है?

श्री राधा मोहन सिंह : महोदया, यह काम अपीडा के माध्यम से होगा और जो संबंधित मिनिस्ट्री है, मैं उससे बात करूंगा।... (Interruptions)

HON. SPEAKER: This is not proper. You are disturbing the whole House. Please go to your seats. Do not show the placard, please. No, I am sorry for your behaviour.

श्री रवनीत सिंह : स्पीकर मैडम, मैं आपका बहुत आभारी हूँ, बहुत जरूरी मौके पर आपने मुझे यह प्रश्न पूछने का मौका दिया है। मंत्री जी इस बात पर बहुत गम्भीर हैं और वह जानते भी हैं। जैसे पंजाब में कपास की बात है, उसका पिछले साल जो नुकसान हुआ है, वह आप भी जानते हैं। आपके उत्तर में जो मिनिस्ट्री ने दिया है, उसमें जो नेशनल एग्रीकल्चर सब सिस्टम है, उसने बताया कि बाकी चीजों पर भी उसने काम किया है, लेकिन कॉटन पर भी उन्होंने काम किया है। लेकिन पंजाब में जो भटिंडा का रिसर्च सेंटर है, जहां कॉटन के बारे में रिसर्च होनी है, उसकी जमीन भी आपने 'एम्स' के लिए दे दी, अब कॉटन की रिसर्च कहां होगी। इसके अलावा पी.ए.यू. हमारा मेन एग्रीकल्चर रिसर्च सेंटर है, जो ग्रीन और व्हाइट रिवोल्यूशन लाया है, वह भी आज सफेद हाथी साबित हो रहा है। मैं यह क्यों कह रहा हूँ, क्योंकि पिछले साल आठ लाख एकड़ में लगी हुई कॉटन पंजाब में तबाह हो गई। अब फिर से किसानों ने कॉटन लगाई और वे उसे लगातार ट्रैक्टरों से दोबारा काट रहे हैं। क्योंकि व्हाइट फ्लार्ई, जिसे सफेद मक्खी कहते हैं, उसका दोबारा अटैक हो गया है। पंजाब में पता नहीं क्या बात है, जो चिट्टा है, उसका पहले ही बहुत बड़ा प्रकोप है, अब चिट्ठी मक्खी, जिसे व्हाइट फ्लार्ई कहते हैं, उसका अटैक दोबारा से किसानों की कॉटन की फसल पर हो रहा है।

मेरा मंत्री जी से निवेदन है कि आप इस समस्या का कोई न कोई हल कीजिए। ताकि जो हमारा कॉटन किसान है, मालवा का किसान है, वह इससे बच पाये। आप पंजाब के भटिंडा और मालवा एरिया में एक दौरा जरूर रखें। धन्यवाद।

श्री राधा मोहन सिंह : महोदया, जहां तक सफेद कीटों का सवाल है, अभी 15 दिन पहले हमारे वैज्ञानिकों की एक टीम वहां गई थी और उसका अवलोकन करने के लिए वह दो दिन तक वहां रही। इसकी रोकथाम के क्या-क्या उपाय हो सकते हैं, उनके द्वारा इसकी सलाह राज्यों को दी गई है।

जहां तक रिसर्च का सवाल है, हम माननीय सदस्य को बताना चाहते हैं कि इस देस में जो बी.टी.-1 और बी.टी.-2 था, उसमें बी.टी.-1 काफी पुराना हो चुका है और उसके मैरिट्स समाप्त हो चुके हैं। लेकिन बी.टी.-2 की हालत भी बहुत अच्छी नहीं है, उसके मैरिट्स भी समाप्त हो रहे हैं।

मैं उनको यह बताना चाहूंगा कि एक नई वैराइटी, जिसको देश के वैज्ञानिक तैयार कर रहे हैं, यह अगले साल में खेतों तक पहुंच जाएगी और निश्चित रूप से जो संकट है, उससे किसानों को मुक्ति मिलेगी।

माननीय अध्यक्ष : श्रीमती भावना गवली - उपस्थित नहीं।

डॉ. प्रीतम गोपीनाथ मुंडे: अध्यक्ष महोदया, मंत्री जी अपने जवाब में यह लिखा है कि उनके मंत्रालय में 12वीं योजना में किसी भी संस्था का प्रस्ताव प्रलंबित नहीं है। हालांकि इस लिस्ट में महाराष्ट्र में किसी संस्था का नाम नहीं दिख रहा है। 11वीं योजना में एक संस्था पुणे में जरूर मंजूर हो चुकी है। महाराष्ट्र और उसके सूखे के बारे में तो सभी अवगत हैं। हम लोग पिछले चार साल से लगातार इससे जूझ रहे हैं। ऐसी हालत में मुझे लगता है कि एक नैचुरल रिसोर्स कंस्ट्रेंट स्टेट महाराष्ट्र में ज्यादा से ज्यादा कृषि विज्ञान केंद्र की स्थापना होनी चाहिए, परंतु ऑलरेडी जो कृषि विद्यालय हैं, राहुरी में स्थित अकोला, परभनी और दापोली में स्थित जो चार विश्वविद्यालय कार्यरत थे, उनकी मंजूरी रद्द कर दी गई है। उनकी मंजूरी वापस दिलाने के लिए केंद्र सरकार ने क्या कोई निर्देश दिए हैं?

श्री राधा मोहन सिंह : महोदया, माननीय सदस्या के तीन सवाल हैं। पहला तो है कि 11वीं योजना में जो संस्थान स्थापित किए गए हैं, पांच वर्ष में महाराष्ट्र में एक ही संस्थान स्थापित हुआ और वह भी महाराष्ट्र के बारामती में स्थापित हुआ है। इस प्लान में तीन वर्षों के अंदर सात संस्थान बनाए गए हैं, जिनमें से पांच का लगभग शुरू हो गया है, दो की प्रक्रिया चल रही है। लेकिन पांच वर्षों में एक मात्र संस्थान खुला तो सिर्फ बारामती के पुणे में खुला।

जहां तक केवीके का सवाल है, अभी तक आठ केवीके खुल चुके हैं। जब सत्र समाप्त होगा तो लगभग 20 केवीके की शुरुआत हो जाएगी। हमारा लक्ष्य है कि इस वर्ष में हम कुल मिलाकर 35-40 केवीके स्थापित कर दें। जहां तक महाराष्ट्र के विश्वविद्यालयों की बात है, एक कमेटी होती है, राष्ट्रीय कृषि शिक्षा प्रत्यार्पण बोर्ड, जब उसने दौरा किया तो उसने कहा कि चार विश्वविद्यालयों के अंदर संवर्ग के तहत रिक्त पदों को भर दें और वरिष्ठ अधिकारियों की नियुक्तियों के संबंध में तत्काल कदम उठाने के लिए कहा गया था। उसमें काफी विसंगतियां हैं, जो मापदंड हैं, जिनको माना नहीं जाता है, नए-नए कॉलेज स्थापित किए जाते हैं। यह समाचार आने के बाद, यह रिपोर्ट आने के बाद जुलाई के प्रथम सप्ताह में मैं खुद ही गया था। चारों विश्वविद्यालय देश के नामी विश्वविद्यालय हैं। मैं खुद अहमदनगर के विश्वविद्यालय में गया था। 15 जुलाई को सभी वीसी को बुलाया था और उनको कहा है कि इतने दिनों में इस कमी को पूरा करेंगे। माननीय मुख्य मंत्री जी और कृषि मंत्री जी ने भी पत्र दिया है। निश्चित रूप से जो क्राइटेरिया है, उसको पूरा करने का आश्वासन दे रहे हैं। इसके लिए अगली बैठक जब हम करेंगे, तब इस पर विचार करेंगे। निश्चित रूप से ये चारों बहुत पुराने और अति महत्वपूर्ण विश्वविद्यालय हैं, लेकिन हम विसंगतियों को दूर करेंगे और प्रत्यार्पण बोर्ड भी उनको मंजूरी देंगे।

(Q. 223)

डॉ. किरिट पी. सोलंकी: अध्यक्ष महोदया, मैं हमारे वरिष्ठ मंत्री जी का बहुत धन्यवाद करता हूँ कि इस सेंसिटिव इश्यु पर, जहां गरीब लोग मर जाते हैं, बहुत ही विस्तृत रिप्लाय दिया गया है। मैडम, जो अवैध शराब है, जिसको हूच बोलते हैं, हमारे यहां उसको लट्ठा शराब भी बोलते हैं, उसको काफी गरीब लोग पीते हैं। वह पॉलीथिन की थैली में उपलब्ध होती है और उसकी जो कीमत होती है, वह बहुत नैग्लिजीबल होती है, इसलिए बहुत भारी मात्रा में गरीब लोग इसका इस्तेमाल करते हैं। मैं कोई एक राज्य की बात नहीं कर रहा हूँ, पूरे देश में कई लाखों मर जाते हैं। यहां उत्तर में बताया गया है कि सात लाख 33 हजार से ज्यादा लोग मर गए हैं। इस ऐसिड में जो बैट्री का एसिड डाला जाता है, मिथनॉल डाला जाता है, उसको और तेज़ बनाने के लिए उसमें सिडेटिव सब्सटेंस, लिड और बहुत ही हार्मफुल सब्सटेंस डाला जाता है। इसकी वजह से जो गरीब इन्सान इसे पीता है, वह मर जाता है।...(व्यवधान) वह अपनी आँखों की रोशनी खो देता है।...(व्यवधान) उसका लीवर खराब हो जाता है।...(व्यवधान) उसे सिरोसिस हो जाता है।...(व्यवधान) उसे खून की उल्टियाँ हो जाती हैं और वह मर जाता है।...(व्यवधान) मंत्री जी ने जिस तरह से सेंसिटिव रिप्लाय दिया है, मैं उनसे प्रार्थना करता हूँ कि यह बहुत गम्भीर विषय है और इसमें पुलिस भी मिली होती है।...(व्यवधान) ऐसी शराब बनाने वाले जो लोग होते हैं,...(व्यवधान) जो महाराष्ट्र गवर्नमेंट ने होलोग्राम लगाने का किया है, क्योंकि यह मात्र दस रूपए में मिलता है तो इस पर होलोग्राम भी नहीं लगा सकते।...(व्यवधान) इस पर रोक के लिए और ये जो प्रोडक्शन करने वाले लोग बार-बार पकड़े जाते हैं, जहाँ ये लोग बनाते हैं, पुलिस को भी उसकी जानकारी होती है, लोगों को भी उसकी जानकारी होती है।...(व्यवधान) मैं जानना चाहता हूँ कि इस पर रोक लगाने के लिए, पुलिस को ठोस कदम उठाने के लिए और जो इसे बनाने वाले लोग हैं, उन पर और कठोर कार्रवाई करने के लिए मंत्री जी क्या करेंगे? धन्यवाद।

माननीय अध्यक्ष : वैसे पीने-खाने में राजनीति कम होती है।

...(व्यवधान)

श्री हंसराज गंगाराम अहीर : महोदया, जो प्रश्न पूछा गया है, उसका बहुत ही डिटेल्ड जवाब हमने दिया था।...(व्यवधान) इन्होंने चिन्ता प्रकट की है कि अवैध और सस्ती दारु मिलने की वजह से गरीब लोगों के द्वारा इसे पीने से उनकी अधिक मौतें होती हैं और वे बीमार पड़ते हैं।...(व्यवधान) इसके लिए कुल मिलाकर देश में एक्साइज विभाग के द्वारा कार्रवाई की जाती है, पुलिस द्वारा कार्रवाई की जाती है।...(व्यवधान) इसके लिए जो अपने देश में एक्ट हैं, उसमें कड़ी से कड़ी कार्रवाई करने के लिए धारा 302, धारा 304 तक भी लगाई जाती है।...(व्यवधान) अगर ज्यादा गम्भीर रूप से बीमार हो जाते हैं तो उसमें आईपीसी 326,

आईपीसी 302 के तहत कार्रवाई करके एक्साइज और पुलिस डिपार्टमेंट दोनों मिलकर कार्रवाई करते हैं।... (व्यवधान) जैसा इन्होंने कहा है कि इथेनॉल, इल्लिसिट अल्कोहल इसमें मिलाया जाता है, इसका भी इस्तेमाल शराब में होता है।... (व्यवधान) उसका इस्तेमाल इसमें न हो, उसके लिए आवश्यक कार्रवाई एक्साइज और पुलिस डिपार्टमेंट करता है।... (व्यवधान) इसमें विभिन्न स्टेट्स में पुलिस को पूरा अधिकार मिला हुआ है।... (व्यवधान) धन्यवाद।

डॉ. किरिट पी. सोलंकी: महोदया, प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में हमारी सरकार गरीबों के लिए बहुत कार्य करती है।... (व्यवधान) इसीलिए मैं मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि क्या युवाओं को जोड़कर, सामाजिक एनजीओज को जोड़कर सरकार एक सामाजिक जन-आन्दोलन वाली मुहिम चलाएगी?... (व्यवधान) चूँकि यह राज्य सरकार का विषय है, क्या केन्द्र सरकार राज्य सरकारों के साथ मिलकर एक डिरेक्टिव के रूप में कोई कानून प्रस्तावित करेगी, जिससे इस पर नकेल लग सके।... (व्यवधान)

श्री हंसराज गंगाराम अहीर : महोदया, सांसद महोदय ने जो कुछ हमें सुझाव दिए हैं, उन पर सरकार अवश्य विचार करेगी।... (व्यवधान) लेकिन अभी भी सरकार ऐसे अवैध कारोबार पर और अवैध तरीके से फ़ैक्ट्री में शराब बनाने के ऊपर कार्रवाई भी करती है।... (व्यवधान) उसको प्रतिबन्धित भी करती है।... (व्यवधान) उस पर रोक लगाने के पूरे प्रयास होते हैं।... (व्यवधान) फिर भी सांसद महोदय ने हमें जो सुझाव दिए हैं, हम उन पर अवश्य विचार करेंगे।... (व्यवधान)

श्री शेर सिंह गुबाया : महोदया, यह प्रश्न बहुत ही अहमियत रखता है।... (व्यवधान) हम रोजाना पेपरों में पढ़ते हैं कि बिहार में इतने लोग कच्ची दारू पीकर जान से हाथ धो बैठे।... (व्यवधान) ऐसे ही अलग-अलग स्टेट्स में अपने तौर पर जो गरीब परिवार होते हैं, वे देशी शराब इसलिए पीते हैं, क्योंकि उनके पास पैसे नहीं होते हैं।... (व्यवधान) मैं जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार ऐसा कोई प्रावधान करेगी, एक तो जो दारू है, शराब है, ठेके हैं, उन्हें सस्ता करने का, दूसरा जो ठेकेदार हैं, वे भी इससे पीछे नहीं रहते हैं।... (व्यवधान) वे भी ऐसे कुछ कैमिकल डालकर अपनी प्राइवेट फ़ैक्ट्री बनाकर बॉटलिंग करते हैं।... (व्यवधान) ऐसे कितने केस सरकार ने पकड़े हैं, कितने लोगों के ऊपर केस दर्ज हुए हैं और कितने लोगों पर ऐसे केस चल रहे हैं, क्या ऐसी कोई जानकारी सरकार के पास है?

श्री हंसराज गंगाराम अहीर : महोदया, जितने भी देश में ऐसे केसेज आते हैं जो अवैध तरीके से दारू, शराब का उत्पादन करते हैं, इन सारे मामलों का पूरा ब्यौरा हमने दिया हुआ है।... (व्यवधान) बिहार और अन्य कई स्टेट्स में प्रतिबन्ध लगने के बावजूद भी जो यहाँ अवैध शराब बनाने का कारोबार चलता है, उन

पर राज्य सरकार एक्शन लेती है। डायरेक्ट हमारी केन्द्र सरकार उस पर कोई कार्रवाई नहीं करती है। इसके बावजूद भी यदि राज्य सरकारें कुछ मदद माँगती हैं तो केन्द्र सरकार उसमें मदद करने के लिए तैयार है। जहाँ-जहाँ भी अवैध शराब का उत्पादन उत्पादन होता है, वहाँ पर राज्य सरकार की पुलिस और एक्साइज़ डिपार्टमेंट अपने-अपने तरीके से कार्रवाई करते हैं और करते आ रहे हैं। ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : I am again requesting you not to do like this. शोर करने से समस्या का समाधान नहीं होता है। आपको अगर चर्चा करनी हो तो हाउस में किसी रूल के अंतर्गत चर्चा हो सकती है। मैं आपको मामला उठाने की भी अनुमति दूँगी, मगर इस तरीके से चिल्लाने से, पूरे हाउस को डिस्टर्ब करके, समस्या का समाधान नहीं होता है। You can discuss it according to rules, but not like this.

... (व्यवधान)

HON. SPEAKER: Do not make a request to me.

... (व्यवधान)

श्री हरीश मीना: मैडम, अभी मंत्री जी ने जो जवाब दिया, उसमें उन्होंने बताया कि यह राज्य का विषय है और केन्द्र सरकार इसमें कुछ नहीं कर सकती। मैडम, शराब एक स्टेट में बनती है और दूसरे स्टेट में जाती है, इसलिए इसमें बहुत सारे स्टेट्स इनवॉल्व्ड होते हैं। ... (व्यवधान) जैसे केन्द्र सरकार ने मादक द्रव्यों से डील करने के लिए केन्द्र सरकार के अधीन नारकोटिक्स कंट्रोल ब्यूरो बनाई है, वैसे ही अवैध शराब को डील करने के लिए क्या सरकार कोई अलग से विशेष दल बनाने का विचार रखती है, यह मेरा मंत्री जी से सवाल है।

श्री हंसराज गंगाराम अहीर : माननीय अध्यक्ष महोदया, सांसद जी ने जो सुझाव हमें दिया है, निश्चित ही उस सुझाव पर हम उस पर कुछ विचार करेंगे, लेकिन अभी तक इस सारे शराब के मामले में राज्य सरकारें एक्शन लेती आई हैं और उसके लिए आई.पी.सी. धारा के अंतर्गत कार्रवाई करने का पूरा प्रावधान है।

SHRI NAGENDRA KUMAR PRADHAN: Madam Speaker, during our Freedom Movement, one question was put before Mahatma Gandhi, the Father of the Nation: "Which one would you like to have (1) Independence; or (2) Liquor Prohibition?" Mahatma Gandhi, the Father of the Nation replied by saying that he wanted 'prohibition' first. This is the opinion of the Father of the Nation.

So, I want to know from the hon. Minister the total amount of money earned during the last three years and what is the damage caused throughout the country due to spurious liquor and other liquor business.

HON. SPEAKER: You can provide the information afterwards.

श्री हंसराज गंगाराम अहीर : माननीय अध्यक्ष महोदया, वैसे तो यह प्रश्न मूल प्रश्न से संबंधित नहीं है, फिर भी हमने अवैध तरह की शराब कितनी ज़ब्त की है, इसका पूरा ब्यौरा दिया हुआ है। कुछ स्टेट्स में अच्छी बात हुई है जो मैं माननीय सदस्य को बताना चाहूँगा। कुछ राज्यों ने महात्मा गांधी से प्रेरित होकर शराब पर प्रतिबंध लगाया हुआ है लेकिन राज्यों का मामला होने से हम उस पर अधिक कार्रवाई नहीं कर पाते।

श्री कौशलेन्द्र कुमार: माननीय अध्यक्ष जी, मेरा माननीय मंत्री जी से सीधा सवाल है कि जिस तरीके से शराब पीने वालों की संख्या और जो परेशानी है, उसके लिए मुख्य मंत्री माननीय नीतीश कुमार जी और माननीय उप मुख्य मंत्री ने बिहार में पूर्ण शराबबंदी की है। मेरा सीधा सवाल माननीय मंत्री जी से है कि बिहार में काफी अमन-चैन आया है, मरने वालों की संख्या कम हुई है और एक्सीडेंट्स भी घटे हैं, गाँवों में भी खुशहाली है। माननीय मंत्री जी से मेरा सीधा सवाल है कि क्या बिहार की तर्ज पर पूर्ण शराबबंदी पूरे देश में करने का सरकार का विचार है? ... (व्यवधान)

श्री हंसराज गंगाराम अहीर : माननीय अध्यक्ष महोदया, यह बात सही है कि बिहार में शराब को प्रतिबंधित करने के बाद वहाँ पर मृत्यु दर एकदम ज़ीरो बताई गई है, ऐसी हमें अभी रिपोर्ट मिली है। उससे लाभ अवश्य हुआ है। सभी प्रदेशों में शराबबंदी लागू करने का हमारा कोई विचार तो नहीं है, लेकिन राज्य सरकारों को पूरा अधिकार है, जैसे बिहार और गुजरात ने शराब पर प्रतिबंध लगाया। इस प्रकार जो भी राज्य प्रतिबंध लगाना चाहते हैं, वह लगा सकते हैं, केन्द्र सरकार उनकी अवश्य मदद करेगी।

(Q. 224)

श्री भरत सिंह: माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि क्या सभी राज्यों में राशन प्रणाली का डिजीटाइजेशन हो गया है?... (व्यवधान) सरकार ने कितने राशन कार्डों को निरस्त किया है?... (व्यवधान) इस संबंध में क्या प्रभावी निगरानी प्रक्रिया स्थापित की गयी है?... (व्यवधान)

उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्री (श्री रामविलास पासवान) : अध्यक्ष महोदय।... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आप इधर आकर उत्तर दीजिए। वे लोग आपको एलाउ नहीं करेंगे।

... (व्यवधान)

श्री सी.आर.चौधरी : परम सम्माननीय अध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य जी ने जो प्रश्न पूछा है, उनका मूल प्रश्न बहुत अच्छा था।... (व्यवधान) मूल प्रश्न सम-सामयिक परिस्थिति के अनुसार है कि उपभोक्ताओं की क्या समस्याएं हैं, उपभोक्ताओं को जागरूक करने के लिए क्या उपाय किए जाने चाहिए।... (व्यवधान) इसके ऊपर मैं आपसे अर्ज करना चाहूंगा कि हमारे देश में एक प्रोग्रेसिव लेजिस्लेशन वर्ष 1986 में कंज्यूमर्स प्रोटेक्शन एक्ट लाया गया।... (व्यवधान) उसके बाद उपभोक्ताओं के अवेयरनेस के लिए काफी काम हुए हैं।... (व्यवधान)

माननीय सदस्य ने दूसरी जानकारी चाही है।... (व्यवधान) उसके पहले मैं एक बात अर्ज करना चाहूंगा कि हमारे यहां 'जागो ग्राहक जागो' एक अभियान चलाया जा रहा है।... (व्यवधान) उसके द्वारा पूरे देश के उपभोक्ताओं को जागरूक करने का प्रयास किया जा रहा है।... (व्यवधान) यदि ग्राहक जागरूक होगा तो वह मज़बूत यानी एम्पावर्ड कंज्यूमर कहलाता है।... (व्यवधान)

आपने जो अभी सप्लीमेंटरी क्वेश्चन पूछा है, यद्यपि यह इससे डायरेक्टली रिलेटेड नहीं है, लेकिन मैं आपसे अर्ज करना चाहूंगा कि सितम्बर, 2013 में देश में 'नेशनल फूड सिक्यूरिटी एक्ट (एन.एफ.एस.ए.)' लाया गया।... (व्यवधान) उसके बाद डिजीटाइजेशन के ऊपर काम किया गया कि राशन कार्डों का डिजीटाइजेशन हो।... (व्यवधान) सभी 36 राज्य और यू.टीज़. में डिजीटाइजेशन का कार्य हुआ और 81 करोड़ से ज्यादा लोगों को एन.एफ.एस.ए. के तहत लाभ दिया जा रहा है।... (व्यवधान) आपका स्पेसिफिक क्वेश्चन है कि कितने बोगस और फेक राशन कार्ड्स निकले, तो मैं माननीय सदस्य के संज्ञान में लाना चाहता हूँ कि भारत के अंदर पूरे डिजीटाइजेशन के पश्चात् दो करोड़ सोलह लाख राशन कार्ड्स फेक, फर्जी, डुप्लीकेट पाए गए।... (व्यवधान) इनमें से 13,000 करोड़ रुपए का डायवर्जन उन गरीब व्यक्तियों को मिलेगा, जो इसके हकदार हैं, यह मैं आपके नॉलेज़ में लाना चाहता हूँ।... (व्यवधान)

श्री भरत सिंह: माननीय अध्यक्ष जी, मेरा सवाल है कि राशन प्रणाली को 'आधार' से जोड़कर सरकार ने कितनी बचत की है?... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आपका अवेयरनेस प्रोग्राम से संबंधित मूल प्रश्न है। उससे संबंधित प्रश्न पूछिए।

...(व्यवधान)

श्री भरत सिंह: माननीय अध्यक्ष जी, मेरा दूसरा सवाल है कि देश में कितने राशन कार्ड्स 'आधार' से जुड़े हैं तथा बाकी राशन कार्डों को कब तक 'आधार' से जोड़े जाने की संभावना है एवं सरकार ने इसके लिए क्या समय-सीमा निर्धारित की है?... (व्यवधान)

श्री सी.आर.चौधरी : महोदया, यह क्वेश्चन इससे डायरेक्टली रिलेटेड नहीं है।... (व्यवधान) इसके बावजूद भी मैं माननीय सदस्य को बताना चाहूंगा कि हमारे यहां अभी तक 34 राज्यों व केन्द्रशासित प्रदेशों में 60% के करीब राशन कार्ड्स 'आधार' से जोड़ दिए गए हैं।... (व्यवधान)

श्री विजय कुमार हाँसदाक: स्पीकर महोदया, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे प्रश्न पूछने का मौका दिया। ... (व्यवधान) कंज्यूमर अवेयरनेस की बात हो रही है और जागो ग्राहक जागो द्वारा हर स्टेट में प्रोग्राम्स चल रहे हैं। ... (व्यवधान) लेकिन सिस्टम ऊपर से ही ठीक नहीं है। मैं इसलिए बोलना चाहूंगा, क्योंकि सदन में पहले भी बात उठी थी कि मानक आधार पर कई ऐसे उत्पाद जो कि कई देशों में बंद हैं, वे भारत में बिक रहे हैं। ... (व्यवधान) क्या उन उत्पादों के बारे में सदन को बताया जाएगा और क्यों उनको बंद नहीं किया जा रहा है? ... (व्यवधान) लोगों के हित में मंत्री जी सदन को इसका जवाब देने की कृपा करें। ... (व्यवधान)

श्री सी.आर.चौधरी : अध्यक्ष महोदया, जागो ग्राहक जागो के माफ़त ग्राहकों को जागरूक करना है, उनको उनके अधिकारों के बारे में बताना है। ... (व्यवधान) इस डिपार्टमेंट का मेन उद्देश्य यह है कि उपभोक्ता को सही समय पर, सही वस्तु, सही दाम पर मिले, इस बात को हम ट्राई करते हैं, इंश्योर करते हैं। ... (व्यवधान) जहां तक आपने बताया कि कुछ ऐसे उत्पाद हैं, जो बताए जा रहे हैं कि भारत में आए हैं या आ रहे हैं और उन पर कहां तक कंट्रोल किया गया है तो मैं माननीय सदस्य से कहना चाहूंगा कि यदि आपको स्पेसिफिक पता हो कि ये उत्पाद आ रहे हैं, तो कृपया उनके बारे में बताने का कष्ट करें। ... (व्यवधान) मैं सदन को यह कहूंगा कि यह प्रश्न बहुत अच्छा है। ... (व्यवधान) इस क्वेश्चन में प्रश्न पूछने के बजाए मंत्रालय को सुझाव दें तो ज्यादा उचित होगा। ... (व्यवधान) हम ग्राहकों के लिए क्या करना चाह रहे हैं, ग्राहकों के लिए आपके क्या सुझाव हैं? ... (व्यवधान) How can we help the poor

consumer is a big problem. उसके लिए बजाए प्रश्न पूछने के सुझाव देंगे तो ज्यादा उपयुक्त होगा।
...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : प्रश्न काल है, प्रश्न ही पूछेंगे।

...(व्यवधान)

DR. SHASHI THAROOR : Madam Speaker, the Minister has spoken in his reply about this *Jago Grahak Jago* programme. But consumer awareness programmes do not seem to be reaching the *grahak*. If you look at milk adulteration, we have now got the National Survey of 2011 which found that over 60 per cent of the milk produced in India is adulterated eight per cent by detergents. Then we have urea, starch, formalin all of which are going into our milk. Milk is drunk by children, pregnant women, by elderly people. It is a matter of national concern. The Standing Committee related to this Ministry has also come up with a report but we have not seen any action by the Ministry. What measures have been taken to increase consumer awareness of milk adulteration, of the methods and mechanisms of complaint and redressal available to the consumer? And finally, what is the Government doing as recommended by the Standing Committee and by the Supreme Court to increase punishments for those who are guilty of adulteration of milk so that the consumer can be properly protected?

SHRI C.R. CHAUDHARY: Madam Speaker, the question is rightly raised by the hon. Member. We have adopted a lot of measures to address the problems of the consumers. In the Twelfth Plan, Rs.409.29 crore have been allocated to enlighten the consumers and to push this whole programme forward. Similarly, we have the National Consumer Helpline in the Indian Institute of Public Administration (IIPA). On 12th of July, I and the hon. Minister went there and we have heard their problems also. On an average, three lakh complaints are coming in a year regarding this. The hon. Member has specifically asked about milk. He may be right. We are doing a lot of work on this through this helpline. We are requesting

the State Governments also to control this. Milk adulteration is a problem, and we are trying to help out.

DR. ANUPAM HAZRA: Madam Speaker, regarding the consumer awareness programme I would like to ask the Minister whether there is any plan on the part of the Ministry to involve research scholars as well as the student fraternity. It has been seen that whenever any programme has been taken care of by the students or the academicians, it has achieved a different kind of height. So, is there any future plan in the Ministry to specially involve social science students and research scholars to promote consumer awareness?

श्री राम विलास पासवान : अध्यक्ष महोदया, जैसे माननीय सदस्य थरूर साहब ने पूछा था, कनज्यूमर प्रोटेक्शन एक्ट 1986 का है। यह तीस साल पुराना हो गया है।... (व्यवधान) हम एक नया कनज्यूमर प्रोटेक्शन बिल, 2016 पार्लियामेंट में ऑलरेडी मूव कर चुके हैं।... (व्यवधान) उसमें इन सारी बातों का जिक्र है। उसमें कनज्यूमर अथॉरिटी बनाने का भी प्रावधान है।... (व्यवधान) हमारी एक जगह पर 14 कनज्यूमर हैल्प लाइन्स हैं जिन्हें बढ़ाकर 60 करना चाहते हैं।

माननीय सदस्य ने स्कॉलर के संबंध में कहा। इसके अलावा हमारे पांच जगहों पर जो ग्राहक सुविधा केन्द्र थे, उन्हें बदलकर कंज्यूमर हैल्प लाइन, ज़ोनल करेंगे।... (व्यवधान) असम में भी इसे करने जा रहे हैं।... (व्यवधान) हमारी क्लब आदि की जो पुरानी पद्धति थी, पहले जो अलग-अलग काम हो रहे थे, हमने उनके बदले नैशनल कंज्यूमर हैल्प लाइन को मजबूत करने का निर्णय लिया है।... (व्यवधान) दूसरा, ज़ोनल कंज्यूमर हैल्प लाइन बनाएंगे।... (व्यवधान) तीसरा, अभी पता नहीं चलता कि कंज्यूमर क्लब क्या है, उसमें बच्चे क्या करते हैं।... (व्यवधान) इसके बदले हम स्कूल, कॉलेज में कंज्यूमर के संबंध में कम्पीटिशन लाएंगे। हम आग्रह करेंगे कि कंज्यूमर के संबंध में सलेबस में भी जोड़ा जाए। कंज्यूमर कोर्ट का निर्णय बहुत महत्वपूर्ण होता है।... (व्यवधान) जैसे कुम्भ का मेला, उज्जैन का मेला, सोनपुर का मेला, इन जगहों पर पब्लिसिटी हो।... (व्यवधान) हमारा एक व्यापक कार्यक्रम है।... (व्यवधान) इस बार हमारा 80 करोड़ रुपये का प्रावधान था। हम भी चाहते हैं कि प्रावधान और बढ़े। इसके लिए जो भी आवश्यक कदम उठाने पड़ेंगे, हम उठाएंगे।... (व्यवधान) देश की 125 करोड़ की आबादी कंज्यूमर हैं।... (व्यवधान) उनके हितों की रक्षा करना हमारा काम है। लेकिन अलग-अलग डिपार्टमेंट हैं, उनकी अलग-अलग अथॉरिटी है, अलग-अलग कानून बने हुए हैं।... (व्यवधान) हम सबका समन्वय कर रहे हैं।... (व्यवधान)

SHRI PRALHAD JOSHI: Madam Speaker, awareness is being spread because of the *Jago Grahak Jago* programme but the process of redressal and awarding punishment to offenders is getting delayed. Though people nowadays approach consumer forums and consumer courts, delay in justice is still a cause of concern. Adulteration in food, adulteration in milk, adulteration in tea and coffee, adulteration in petrol and diesel, all these things are still happening. People are being duped as far as prices are concerned. When people approach consumer courts and consumer forums, the justice is getting delayed. What action is the hon. Minister going to take in this regard? Is he going to amend the law to make it more stringent and more consumer friendly?

श्री रामविलास पासवान : अध्यक्ष महोदया, मैंने कहा कि हम नया कंज़्यूमर बिल हाउस में ले आए हैं। उसमें ये सारे प्रावधान हैं। ... (व्यवधान) कंज़्यूमर कोर्ट तीन स्तर पर है।... (व्यवधान) अभी उसे एक्सप्लेन करने का समय नहीं है। यह डिस्ट्रिक्ट, स्टेट और नैशनल लैवल पर है। हम इसे कैसे मजबूत करें।... (व्यवधान) कंज़्यूमर को 90 दिन के अंदर जजमेंट, लाभ मिल जाए, यह प्रयास इस बिल में है।

(Q. 225)

श्री नाना पटोले:अध्यक्ष महोदया, ईट भट्टे से बहुत लोग जुड़े हुए हैं। जलवायु परिवर्तन के रूप में आज इस व्यवसाय में नई अड़चन आ गई है। हम लोग स्किल डेवलपमेंट के माध्यम से लोगों को रोजगार देने की बात करते हैं। क्या सरकार इस व्यवसाय में नवीन योजना लाना चाहती है जिससे पर्यावरण की हानि न हो और ईट बनाने वाले लोगों को रोजगार के माध्यम से ज्यादा से ज्यादा फायदा हो सके, इस बारे में मंत्री महोदय बताएं?

श्री अनिल माधव दवे : माननीय अध्यक्ष जी, ईट भट्टा स्थापित करने के लिए पोल्यूशन कंट्रोल बोर्ड की अनुमति आवश्यक है, इसमें किसी प्रकार की विशेष अनुमति की जरूरत नहीं है। अगर वह खुदाई करते हैं, मिनरल्स के अंदर कुछ करते हैं तो फिर इसके लिए उनको जिले की इकाई से अनुमति लेना आवश्यक होता है। माननीय सदस्य ने हमसे इस बारे में नई योजना के बारे में पूछा है, जैसा हमने फ्लाइ एश के माध्यम से ब्रिक बनाने को प्रोत्साहित किया था और एक निश्चित मात्रा सुनिश्चित किया था कि इतनी फ्लाइ एश का ब्रिक बनना चाहिए लेकिन यह अनुभव हुआ कि जो परंपरागत ब्रिक्स ही सबसे ज्यादा प्रयोग में आ रही है। विज्ञान के माध्यम से प्रयोग करके फ्लाइ एश के अतिरिक्त किसी चीज से ईट बनाया जा सकता है इस पर विचार चलता रहता है लेकिन वर्तमान में फ्लाइ एश के ईट और परंपरागत ईट ही प्रचलन में हैं।

श्री नाना पटोले : अध्यक्ष महोदया, इस उद्योग से बड़े पैमाने पर गरीब लोग जुड़े हुए हैं उनको इससे रोजगार मिलता है। पोल्यूशन का प्रोब्लम तो सभी लोगों को है। क्या सरकार के पास कोई ऐसी योजना है कि हम इन लोगों को रोजगार भी दे सकें और पोल्यूशन कंट्रोल भी हो सके?

श्री अनिल माधव दवे : माननीय अध्यक्ष जी, इसमें जो कर्मचारी काम कर रहे हैं और जो लेबर काम कर रहे हैं उनके ऊपर लेबर लॉ लागू होता है, उसका पर्यावरण से कोई संबंध नहीं है। डिपार्टमेंट इसे सुनिश्चित कर रहा है कि इसके ऊपर वे नियम लागू हो रहे हैं या नहीं। जहां तक पर्यावरण की बात है तो चिमनी भट्टा लगने पर पर्यावरण प्रदूषण का विषय कम ही उत्पन्न होता है। माननीय सदस्य इसमें रोजगार कैसे बढ़े, इसे लेकर चिंतित हैं। उनके हितों की सुरक्षा लेबर लॉ के अंदर लेबर डिपार्टमेंट देखता है और निरीक्षण व परीक्षण के माध्यम से इसकी चिंता करते हैं। हाऊसिंग इंडस्ट्री बढ़ने से ऑटोमेटिकली ईटों का प्रयोग बढ़ने से रोजगार में बढ़ोत्तरी होगी।

श्री राजीव सातव : अध्यक्ष जी, माननीय मंत्री जी ने पूरा जवाब नहीं दिया है। ईटा भट्टा संचालक संघ कई मांगों से संबंधित अपना आवेदन सरकार के पास भेजा है। उन मांगों के बारे में सरकार ने क्या निर्णय

लिया है, इस पर सरकार की तरफ से कोई जवाब नहीं आया है। मेरा सरकार से अनुरोध है कि ईट भट्टा संघ की मांगों की तरफ सरकार कोई पहल करके इसके ऊपर ध्यान दे।

श्री अनिल माधव दवे : अध्यक्ष महोदया, प्रश्न में कोई निश्चित मांग नहीं है जो प्रश्न किया गया था उसी का जवाब दिया है। ईट भट्टा एसोसिएशन संघ की कोई निश्चित मांग है और इन्वायरमेंट मिनिस्ट्री की तरफ ध्यान दिलाना चाहते हैं तो दिला सकते हैं। मैं पुनः स्पष्ट करना चाहता हूँ कि ईट भट्टा के लिए किसी प्रकार की अनुमति की जरूरत नहीं है लेकिन अगर माइनर माइनिंग करेंगे तो जिलाधीश की अनुमति की जरूरत होती है। अगर ईट भट्टा संघों की कोई विशेष मांग है तो मैं उसके ऊपर विचार करके संसद महोदय को अवगत करा दूंगा।

SHRI PREM DAS RAI : Hon. Speaker Madam, my question to the hon. Minister is regarding pollution and black carbon that is emitted through the kilns and other forms of pollution. ... (*Interruptions*) This black carbon is deposited in the mountain areas of the Himalayas and this leads to further melting of glaciers and other such problems related to climate change. ... (*Interruptions*) My question to the hon. Minister is whether a sense of urgency is there in controlling the kilns and other such polluting agents.

श्री अनिल माधव दवे: माननीय अध्यक्ष महोदया, यह बात जरूर है कि जो पार्टिकुलेट मैटर्स हैं, वे उसके अंदर से निकलते हैं, लेकिन जिस बात की ओर माननीय सदस्य ध्यान दिला रहे हैं कि उसके कारण हिमालय की बर्फ पिघल रही है, ऐसा नहीं है और इसका उससे कोई संबंध नहीं है। हिमालय की बर्फ पिघलने का संबंध वैश्विक तापमान से है। यह केवल भारत का ही विषय नहीं है, बल्कि ग्लोबल विषय है। हिमालय के संबंध में जब भी विचार करना होगा, तो ग्लोबल लैवल पर विचार करना होगा।

महोदया, यह बात भी सही है कि हिमालय के ऊपर जो बर्फ है, वह पिछले 20 सालों में घटी है, लेकिन उसका कारण ग्लोबल लैवल पर क्लाइमेट चेंज है। इसमें ईट-भट्टों का कोई योगदान नहीं है।

श्री गणेश सिंह: माननीय अध्यक्ष महोदया, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि ईट-भट्टे के व्यवसाय में देश के लाखों परिवार परम्परागत रूप से लगे हुए हैं और उनकी जीविका का एकमात्र साधन यही है। लेकिन आमतौर पर हमेशा यह चर्चा में रहता है कि ईट-भट्टे का व्यवसाय खत्म होने वाला है। यह बात सही है कि ईटों को बनाने के लिए बड़ी मात्रा में मिट्टी की जो खुदाई हो रही है, उससे कृषि का औसत रकबा घट रहा है। इसके बावजूद भी ईट का व्यवसाय निर्माण क्षेत्र की एक बहुत बड़ी आवश्यकता को पूरा कर रहा है। मैं आपकी जानकारी में यह लाना चाहता हूँ कि राज्य सरकारों की ओर से इस तरह की बातें चल रही हैं कि ईट का व्यवसाय खत्म कर दिया जाए। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि यदि राज्य सरकारों द्वारा ईट का व्यवसाय खत्म कर दिया जाएगा, तो इस व्यवसाय में लगे लोगों की रोजी-रोटी के लिए केन्द्र सरकार की ओर से क्या कोई वैकल्पिक व्यवस्था करने के बारे में सोचा गया है?

श्री अनिल माधव दवे: माननीय अध्यक्ष महोदया, ईट व्यवसाय खत्म हो जाएगा, ऐसा अभी कहीं दूर-दूर तक नहीं लगता है। लेकिन यह जरूर है कि मुम्बई जैसे क्षेत्रों के अंदर प्री-ब्रिक्स, यानी प्रीकास्ट किए हुए होलो ब्लॉक्स यूज किए जाते हैं, जो बहुत अच्छे हैं। उनके कारण जो थर्मल है, उसका प्रभाव कम हो जाता है।

लेकिन अभी निकट-भविष्य में ब्रिक्स का व्यापार खत्म हो जाएगा और लोग बेरोजगार हो जाएंगे, ऐसा नहीं है। इस संबंध में किसी राज्य सरकार से ऐसी कोई भी सूचना प्राप्त नहीं हुई है।

(Q. 227)

श्री पिनाकी मिश्रा: माननीय अध्यक्ष महोदया, माननीय मंत्री जी ने जो जवाब दिया है, वह बड़ा निराशाजनक है। ... (व्यवधान)

HON. SPEAKER: You should not block the Member, please. You are blocking him. I am sorry. You should not do that.

... (*Interruptions*)

SHRI PINAKI MISRA : I must be able to see Madam Speaker. This is not at all fair ... (*Interruptions*).

महोदया, बहुत निराशा जनक परिस्थिति है। मंत्री जी, मेरे ख्याल से खुद इस बात को समझ रहे होंगे। आप देखिए, सारी स्टेट्स में जो कल्टीवेबल लैंड है, वह 10वीं और 11वीं पंचवर्षीय योजना में धीरे-धीरे कम होती जा रही है। इसके लिए सेंटर की ओर से स्टेट्स को जो हैंड-होल्डिंग चाहिए, वह नहीं मिल रही है। इसलिए मैं मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहता हूँ कि ओडिशा जैसी हमारी स्टेट में 7,400 हजार हैक्टेयर रकबे से घटकर यह अब 6,700 हैक्टेयर रकबे रह गया है, यानी इसमें बहुत घटौती हो गई है। इस प्रकार से यदि यह कमी होती चली गई, तो लोगों को खाने के लिए अन्न कहां से मिलेगा, यह चिन्ता उत्पन्न हो गई है। अतः मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि वे सेंटर की ओर से स्टेट्स को हैंड-होल्डिंग के बारे में आश्वासन दे?

कृषि और किसान कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस.एस.अहलुवालिया): माननीय अध्यक्ष महोदया, मैं आपके माध्यम से माननीय सदस्य को बताना चाहूंगा कि उनकी चिन्ता, कि कल्टीवेबल लैंड की मात्रा कम हो रही है, सही है। कल्टीवेबल लैंड वर्ष 2009-10 में 182.179 थाउजेंड हैक्टर से घट कर वर्ष 2013-14 में 181.713 थाउजेंड हैक्टर्स रह गई है। उसके साथ-साथ उनकी जो मूल चिन्ता है कि क्या कल्टीवेबल लैंड कम होने से उपज भी कम हुई है तो मैं उन्हें बताना चाहता हूँ कि ऐसा नहीं है; क्योंकि उसके साथ-साथ जो क्रॉप एरिया है, वह वर्ष 2009-10 में 189.002 था जो अब बढ़कर वर्ष 2013-14 में 201.263 हो गया है।

श्री पिनाकी मिश्रा: अध्यक्ष महोदया, मंत्री जी ने जो बात कही है, वह सही है, लेकिन लोग आवास के लिए एग्रीकल्चर छोड़कर शहर की तरफ आ रहे हैं। एक पेशे के हिसाब से एग्रीकल्चर में अब कोई अट्रैक्शन नहीं बचा है। इसके लिए मंत्री जी को पार्टिकुलर्ली फार्मर्स के ऊपर विशेष ध्यान देना पड़ेगा। आज पंजाब

जैसी जगह पर एग्रीकल्चर अनप्रॉफिटेबल हो रही है। मंत्री जी अच्छी तरह जानते हैं कि वहां एग्रीकल्चर अनप्रॉफिटेबल हो गयी है। मेरा कहना है कि आने वाले दिनों में बहुत मुश्किल होने वाली है।

श्री राधा मोहन सिंह : कृषि से पलायन न हो, इसके लिए मोदी सरकार ने कई योजनाएं चलाई हैं। उन योजनाओं का क्रियान्वयन हम राज्य सरकारों के माध्यम से करते हैं। माननीय सांसद ने अपने पहले सप्लीमेंट्री प्रश्न में पूछा था कि खेती योग्य जमीन घट रही है, तो उसके लिए हम राज्य सरकारों के माध्यम से योजना चलाते हैं।

अध्यक्ष महोदया, मैं उनके पहले प्रश्न के उत्तर में बताना चाहता हूं कि आंध्र प्रदेश, गुजरात, मिजोरम, नागालैंड, उत्तराखंड आदि राज्यों ने गैर कृषि भूमि को कृषि योग्य बनाने की योजनाओं का क्रियान्वयन किया है। इसके परिणामस्वरूप खेती योग्य जमीन घटी नहीं, बल्कि बढ़ी है।

जहां तक कृषि में आकर्षण का सवाल है, तो कृषि शिक्षा और नयी टेक्नोलॉजी को बढ़ावा देने के लिए हम नयी सेंट्रल यूनीवर्सिटीज, कालेजेज़ खोल रहे हैं। इसके साथ-साथ आर्या नाम की एक योजना, जिससे गांव के युवकों का आकर्षण खेती में बढ़े, कृषि विज्ञान केन्द्रों के माध्यम से चला रहे हैं। इसी तरह से हम कृषि विज्ञान केन्द्र पर फ्रंट लाइन एक्सटेंशन करते हैं। हमने उसकी गति को तेज किया है। हमने इसमें माननीय सांसदों को भी जोड़ा है। आपको आश्चर्य होगा कि इन दो वर्षों में लगभग 350 सांसद, 32 भारत सरकार के मंत्री, राज्यों के लगभग 44 मंत्री, 250 एम.एल.ए., दो राज्यों के गवर्नर और तीन राज्यों के मुख्यमंत्री तक कृषि विज्ञान केन्द्र गये हैं। वहां किसान अब बड़ी संख्या में इससे जुड़ रहे हैं।

12.00 hours

हालांकि हमारा काम फ्रंट लाइन एक्सटेंशन है, लेकिन हम फील्ड एक्सटेंशन राज्यों के माध्यम से करते हैं। कृषि में जो छोटे किसान हो जाते हैं, जिनकी जोत घट रही है, उनके लिए ज्वाइंट लायबिलिटी ग्रुप्स हैं, ताकि उनका खेती से जुड़ाव रहे। अगर किसी की एक एकड़ के कम जोत हो गयी या वह भूमिहीन है, तो देश में ज्वाइंट लायबिलिटी ग्रुप बनाने की संरचना वर्ष 2007 से शुरू हुई। हम जब सरकार में आये तो सात वर्षों में 6 लाख ज्वाइंट लायबिलिटी ग्रुप्स बनाये गये थे। इन दो वर्षों में 10 लाख ज्वाइंट लायबिलिटी ग्रुप्स बनाये गये हैं। पिछले सात वर्षों में 6630 करोड़ रुपये और इन दो वर्षों में 10,225 करोड़ रुपये की लागत से ऐसे ज्वाइंट लायबिलिटी ग्रुप्स बनाये गये हैं।

अध्यक्ष महोदया, छोटे किसानों का आकर्षण बना रहे, इसके लिए पी.ओ. बनाने का काम बहुत तेजी से चल रहा है। अभी तक 694 पी.ओ. बनाये गये हैं और हर एक पी.ओ. में लगभग दो सौ, पांच सौ या एक हजार किसान हैं। हमने दो वर्षों में इन गतिविधियों को तेज किया है, ताकि कृषि का आकर्षण बढ़े।

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, मुझे सर्वश्री पी. करुणाकरन, जय प्रकाश नारायण यादव, प्रो. सौगत राय, सर्वश्री शैलेश उर्फ बुलो मंडल, वाई.वी. सुब्बा रेड्डी, थोटा नरसिम्हन, कुमारी सुमिता देव, श्री गौरव गोगोई और श्रीमती रंजीत रंजन से विभिन्न मुद्दों पर स्थगन प्रस्ताव की सूचनाएं प्राप्त हुई हैं।

यद्यपि ये मामले महत्वपूर्ण हैं, तथापि इनके लिए आज के कार्य में व्यवधान डालना अनिवार्य नहीं है। ये मामले अन्य अवसरों पर उठाये जा सकते हैं, इसलिए किसी भी स्थगन प्रस्ताव की सूचना को अनुमति प्रदान नहीं की जाती।

...(व्यवधान)

12.05 hours**PAPERS LAID ON THE TABLE**

HON. SPEAKER: Now, the House will take up Papers to be laid on the Table of the House.

... (*Interruptions*)

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF ENVIRONMENT, FORESTS AND CLIMATE CHANGE (SHRI ANIL MADHAV DAVE):

Madam, I beg to lay on the Table:-

- (1) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Animal Welfare Board of India, Chennai, for the year 2014-2015, alongwith Audited Accounts.
- (ii) Statement regarding Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Animal Welfare Board of India, Chennai, for the year 2014-2015.
- (2) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (1) above.

[Placed in Library, See No. LT 4983/16/16]

(3) A copy each of the following Notifications (Hindi and English versions) under sub-section (3) of Section 35 of the the National Green Tribunal Act, 2010:-

- (i) The National Green Tribunal (Recruitment, Salaries and other Terms and Conditions of Service of Officers and other Employees) (Amendment) Rules, 2016 published in Notification No. G.S.R.437(E) in Gazette of India dated 22nd April, 2016.

- (ii) The National Green Tribunal (Practices and Procedure) (Amendment) Rules, 2016 published in Notification No. S.O.1478(E) in Gazette of India dated 22nd April, 2016.
- (iii) The National Green Tribunal (Recruitment, Salaries and other Terms and Conditions of Service of Officers and other Employees) (Amendment) Rules, 2016 published in Notification No. G.S.R.484(E) in Gazette of India dated 5th May, 2016.

[Placed in Library, See No. LT 4984/16/16]

(4) A copy each of the following Notifications (Hindi and English versions) under Section 7A of the Public Liability Insurance Act, 1991:-

- (i) G.S.R.605(E) published in Gazette of India dated 16th June, 2016, making certain amendments in the Notification No. G.S.R.768(E) dated 4th November, 2008.
- (ii) G.S.R.606(E) published in Gazette of India dated 16th June, 2016, notifying a scheme, namely, the Environment Relief Fund Scheme, 2008.

[Placed in Library, See No. LT 4985/16/16]

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री हंसराज गंगाराम अहीर): अध्यक्ष महोदया, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:

(1) आयुध अधिनियम, 1958 की धारा 44 की उप-धारा (3) के अंतर्गत आयुध अधिनियम, 2016 जो 15 जुलाई, 2016 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना सं. सा.का.नि. 701(अ) में प्रकाशित हुई थी की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 4986/16/16]

(2) राष्ट्रीय अन्वेषण अभिकरण अधिनियम, 2008 की धारा 26 के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) का.आ. 2052(अ) जो 09 जून, 2016 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जो राष्ट्रीय अन्वेषण अभिकरण अधिनियम, 2008 की धारा 11(3) के अंतर्गत विशेष न्यायालय अर्थात् कोर्ट ऑफ जूडिशियल कमिश्नर, रांची में एक न्यायाधीश की नियुक्ति के बारे में है।

(दो) का.आ. 2053(अ) जो 09 जून, 2016 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जो राष्ट्रीय अन्वेषण अभिकरण अधिनियम, 2008 की धारा 11(3) के अंतर्गत विशेष न्यायालय अर्थात् प्रथम अपर जिला और सत्र न्यायाधीश के न्यायालय, जगदलपुर में एक न्यायाधीश की नियुक्ति के बारे में है।

(तीन) का.आ. 2054(अ) जो 09 जून, 2016 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जो राष्ट्रीय अन्वेषण अभिकरण अधिनियम, 2008 की धारा 11(3) के अंतर्गत विशेष न्यायालय अर्थात् कोर्ट ऑफ सीनियर मोस्ट एडीशनल सेसन्स जज, मोहाली में एक न्यायाधीश की नियुक्ति के बारे में है।

(चार) का.आ. 2055(अ) जो 09 जून, 2016 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जो राष्ट्रीय अन्वेषण अभिकरण अधिनियम, 2008 की धारा 11(3) के अंतर्गत विशेष न्यायालय अर्थात् कोर्ट ऑफ सीनियर मोस्ट एडीशनल सेसन्स जज, पंचकुला में एक न्यायाधीश की नियुक्ति के बारे में है।

(पाँच) का.आ. 2052(अ) जो 09 जून, 2016 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जो राष्ट्रीय अन्वेषण अभिकरण अधिनियम, 2008 की धारा 11(3) के अंतर्गत विशेष न्यायालय अर्थात् कोर्ट ऑफ सीनियर मोस्ट एडीशनल सेसन्स जज, चंडीगढ़ में एक न्यायाधीश की नियुक्ति के बारे में है।

[Placed in Library, See No. LT 4987/16/16]

(3) विधिविरुद्ध क्रियाकलाप (निवारण) अधिनियम, 1967 की धारा 35 की उपधारा (4) और (5) के अंतर्गत अधिसूचना संख्या का.आ. 1697(अ) जो 10 मई, 2016 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुई थी तथा जिसके द्वारा उक्त अधिनियम की धारा 2 की उपधारा (1) के खंड (ड.) द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए। श्री मुकेश मित्तल, संयुक्त सचिव (आईएस-II) की अभिहित प्राधिकारी के रूप में नियुक्ति के बारे में है, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 4988/16/16]

कृषि और किसान कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा पंचायती राज मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री परषोत्तम रूपाला) : अध्यक्ष महोदया, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:

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

(क) (एक) ओडिशा एग्रो इंडस्ट्रीज कारपोरेशन लिमिटेड, भुवनेश्वर के वर्ष 2013-2014 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) ओडिशा एग्रो इंडस्ट्रीज कारपोरेशन लिमिटेड, भुवनेश्वर का वर्ष 2013-2014 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[Placed in Library, See No. LT 4989/16/16]

(ख) (एक) पंजाब स्टेट एग्रो इंडस्ट्रीज कारपोरेशन लिमिटेड, चंडीगढ़ के वर्ष 2014-2015 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) पंजाब स्टेट एग्रो इंडस्ट्रीज कारपोरेशन लिमिटेड, चंडीगढ़ का वर्ष 2014-15 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[Placed in Library, See No. LT 4990/16/16]

(ग) (एक) मध्य प्रदेश स्टेट एग्रो इंडस्ट्रीज डेवलपमेंट कारपोरेशन लिमिटेड, भोपाल के वर्ष 2013-2014 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) मध्य प्रदेश स्टेट एग्रो इंडस्ट्रीज डेवलपमेंट कारपोरेशन लिमिटेड, भोपाल का वर्ष 2013-2014 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

[Placed in Library, See No. LT 4991/16/16]

(घ) (एक) केरल स्टेट एग्रो इंडस्ट्रीज कारपोरेशन लिमिटेड, तिरुवनंतपुरम के वर्ष 2011-2012 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) केरल स्टेट एग्रो इंडस्ट्रीज कारपोरेशन लिमिटेड, तिरुवनंतपुरम का वर्ष 2011-2012 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

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

[Placed in Library, See No. LT 4992/16/16]

(3) आवश्यक वस्तु अधिनियम, 1955 की धारा 3 के अंतर्गत जारी अधिसूचना सं. का.आ. 2162(अ) जो 21 जून, 2016 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुई थी तथा जिसके द्वारा इस आदेश के प्रकाशन की तारीख से 31 मार्च, 2017 तक की अवधि के लिए वाणिज्यिक परीक्षणों के संचालन हेतु विनिर्मित किए

जाने वाले, उसमें उल्लिखित उर्वरकों के संबंध में विनिर्देशनों को अधिसूचित किया गया है, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 4993/16/16]

(4) नाशक कीट और नाशक जीव अधिनियम, 1914 की धारा 4(घ) के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)--

- (एक) पादप संघरोध (भारत में आयात का विनियमन) (छठा संशोधन) आदेश, 2016, जो 19 जुलाई, 2016 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या का.आ. 2453(अ) में प्रकाशित हुआ था
- (दो) पादप संघरोध (भारत में आयात का विनियमन) (पाँचवा संशोधन) आदेश, 2016, जो 30 जून, 2016 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या का.आ. 2248(अ) में प्रकाशित हुआ था
- (तीन) पादप संघरोध (भारत में आयात का विनियमन) (चौथा संशोधन) आदेश, 2016, जो 23 जून, 2016 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या का.आ. 2192(अ) में प्रकाशित हुआ था
- (चार) पादप संघरोध (भारत में आयात का विनियमन) (तीसरा संशोधन) आदेश, 2016, जो 25 मई, 2016 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या का.आ. 1873(अ) में प्रकाशित हुआ था

[Placed in Library, See No. LT 4994/16/16]

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI KIREN RIJJU): I beg to lay on the Table a copy of the Sashastra Seema Bal Group 'C' Combatised (Non-Gazetted) Para-Veterinary Posts Recruitment (Amendment) Rules, 2016 (Hindi and English versions) published in Notification No. G.S.R. 64 in weekly Gazette of India dated 7th May, 2016 under sub-section (3) of Section 155 of the Sashastra Seema Bal Act, 2007.

[Placed in Library, See No. LT 4995/16/16]

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्णपाल गुर्जर): अध्यक्ष महोदया, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:

1. (एक) नेशनल एसोसिएशन फॉर द ब्लाइंड, दिल्ली, नई दिल्ली के वर्ष 2013-2014 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।
(दो) नेशनल एसोसिएशन फॉर द ब्लाइंड, दिल्ली, नई दिल्ली के वर्ष 2013-2014 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
2. उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 4996/16/16]

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF AGRICULTURE AND FARMERS WELFARE AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI S.S. AHLUWALIA): On behalf of Shri Arjun Ram Meghwal, I beg to lay on the Table a copy of the Report (Hindi and English versions) of the Comptroller and Auditor General of India-Union Government (Civil) (No. 11 of 2016)-Compliance Audit Observations, for the year ended March, 2015 under Article 151(1) of the Constitution.

[Placed in Library, See No. LT 4997/16/16]

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF CONSUMER AFFAIRS, FOOD AND PUBLIC DISTRIBUTION (SHRI C.R. CHAUDHARY): I beg to lay on the Table a copy of the Memorandum of Understanding (Hindi and English versions) between the Central Warehousing Corporation and the Department of Food and Public Distribution, Ministry of Consumer Affairs, Food and Public Distribution, for the year 2016-2017.

[Placed in Library, See No. LT 4998/16/16]

12.06 hours**MESSAGES FROM RAJYA SABHA**

SECRETARY-GENERAL: Madam Speaker, I have to report the following messages received from the Secretary-General of Rajya Sabha:-

- (i) “In accordance with the provisions of rule 127 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in the Rajya Sabha, I am directed to inform the Lok Sabha that the Rajya Sabha at its sitting held on the 1st August, 2016 agreed without any amendment to the Indian Medical Council (Amendment) Bill, 2016 which was passed by the Lok Sabha at its sitting held on the 19th July, 2016”.
 - (ii) “In accordance with the provisions of rule 127 of the rules of Procedure and Conduct of Business in the Rajya Sabha, I am directed to inform the Lok Sabha that the Rajya Sabha at its sitting held on the 1st August, 2016 agreed without any amendment to the Dentists (Amendment) Bill, 2016 which was passed by the Lok Sabha at its sitting held on the 19th July, 2016”.
 - (iii) “In accordance with the provisions of rule 127 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in the Rajya Sabha, I am directed to inform the Lok Sabha that the Rajya Sabha at its sitting held on the 1st August, 2016 agreed without any amendment to the National Institutes of Technology, Science Education and Research (Amendment) Bill, 2016 which was passed by the Lok Sabha at its sitting held on the 21st July, 2016”.
-

12.06 ¼ hours**STANDING COMMITTEE ON EXTERNAL AFFAIRS
12th Report**

डॉ. शशि थरूर (तिरुवनन्तपुरम) : अध्यक्ष महोदया, मैं 'भारतीय विदेश सेवा संवर्ग के लिए संघ लोक सेवा आयोग की एक पृथक परीक्षा की आवश्यकता, कैरियर के बीच में सेवा में प्रवेश और सेवा कालीन प्रशिक्षण तथा प्रबोधन सहित आईएफएस संवर्ग के लिए भर्ती, संरचना और क्षमता-निर्माण' के बारे में विदेशी मामलों संबंधी स्थायी समिति (2015-16) का बारहवां प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूँ।

12.06 ½ hours**STANDING COMMITTEE ON LABOUR
Action Taken Statements**

डॉ. वीरेन्द्र कुमार (टीकमगढ़) : अध्यक्ष महोदया, मैं श्रम संबंधी स्थायी समिति के निम्नलिखित विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ:

राउरकेला इस्पात संयंत्र के दिवंगत कर्मचारियों के विधिक उत्तराधिकारियों का कल्याण-एक मामला अध्ययन, के बारे में सैतीसवें प्रतिवेदन (पंद्रहवीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई के बारे में समिति के दसवें प्रतिवेदन (सोलहवीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट समिति की टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा आगे की गई कार्रवाई को दर्शाने वाला विवरण।

- 1) श्रम और रोजगार मंत्रालय की 'अनुदानों की मांगों (2015-16)' के बारे में समिति के सातवें प्रतिवेदन (सोलहवीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई के बारे में उनके चौदहवें प्रतिवेदन (सोलहवीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट समिति की टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा आगे की गई कार्रवाई को दर्शाने वाला विवरण।
- 2) 'रेडियो कश्मीर, सीबीएस रेडियो कश्मीर और दूरदर्शन केंद्र, श्रीनगर के नैमित्तिक कामगारों/कलाकारों का नियमितीकरण' के बारे में समिति के चौथे प्रतिवेदन (सोलहवीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई के बारे में

उनके बारहवें प्रतिवेदन (सोलहवीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट समिति की टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा आगे की गई कार्रवाई को दर्शाने वाला विवरण।

12.06 ¾ hours

**STANDING COMMITTEE ON WATER RESOURCES
(i)10th Report**

SHRI HUKUM SINGH (KAIRANA): I beg to present the Tenth Report (Hindi and English versions) on the Subject 'Repair, Renovation and Restoration of Water Bodies-Encroachment on Water Bodies and Steps Required to Remove the Encroachment and Restore the Water Bodies' of the Standing Committee on Water Resources (2015-16).

(ii)Statements

SHRI HUKUM SINGH (KAIRANA): I beg to lay on the Table the following Statements (Hindi and English versions) of the Standing Committee on Water Resources:

- (1) Statement showing Further Action Taken by the Government on the observations/recommendations contained in the Sixth Report (16th Lok Sabha) on Action Taken by the Government on the observations/recommendations contained in the First Report on Demands for Grants (2014-15) of the Ministry of Water Resources, River Development and Ganga Rejuvenation.
- (2) Statement showing Further Action Taken by the Government on the observations/recommendations contained in the Seventh Report (16th Lok Sabha) on Action Taken by the Government on the observations/recommendations contained in the Third Report on Demands

for Grants (2015-16) of the Ministry of Water Resources, River Development and Ganga Rejuvenation.

12.07 ¼ hours**STATEMENTS BY MINISTERS**

(i) Status of implementation of the recommendations contained in the 26th Report of the Standing Committee on Agriculture on Demands for Grants (2016-17), pertaining to the Department of Agricultural Research and Education (DARE), pertaining to the Ministry of Agriculture and Farmers Welfare*

कृषि और किसान कल्याण मंत्री (श्री राधा मोहन सिंह) : अध्यक्ष महोदया, मैं कृषि और किसान कल्याण मंत्रालय से संबंधित कृषि अनुसंधान और शिक्षा विभाग (डीएआरई), की अनुदानों की मांगों (2016-17) के बारे में कृषि संबंधी स्थायी समिति के 26वें प्रतिवेदन के अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति के बारे में वक्तव्य सभा पटल पर प्रस्तुत करता हूँ।

12.07 ½ hours

(ii) Status of implementation of the recommendations contained in the 16th Report of the Standing Committee on Agriculture on 'Mega Food Parks', pertaining to the Ministry of Food Processing Industries*

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय में राज्य मंत्री (साध्वी निरंजन ज्योति): अध्यक्ष महोदया, मैं खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय से संबंधित 'मेगा फूड पार्क' के बारे में कृषि संबंधी स्थायी समिति के 16वें प्रतिवेदन के अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति के बारे में वक्तव्य सभा पटल पर प्रस्तुत करती हूँ।

* Laid on the Table and also placed in Library, See No. LT 4999/16/16 and 5000/16/16 respectively.

12.07 ¾ hours

(iii) Status of implementation of the recommendations contained in the 2nd to 5th Reports of the Standing Committee on Defence pertaining to the Ministry of Defence*

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF DEFENCE (DR. SUBHASH RAMRAO BHAMRE): I beg to lay the following statements regarding the:-

- (1) Status of implementation of the recommendations contained in the 2nd Report of the Standing Committee on Defence on Demands for Grants (2014-15) on General Defence Budget (Demand Nos. 20,21 and 27), pertaining to the Ministry of Defence.
- (2) Status of implementation of the recommendations contained in the 3rd Report of the Standing committee on Defence on Demands for Grants (2014-15) on Army (Demand No.22), pertaining to the Ministry of Defence.
- (3) Status of implementation of the recommendations contained in the 4th Report of the Standing Committee on Defence on Demands for Grants (2014-15) on Navy and Air Force (Demand Nos. 23 and 24), pertaining to the Ministry of Defence.
- (4) Status of implementation of the recommendations contained in the 5th Report of the Standing Committee on Defence on Demands for Grants (2014-15) on Ordnance Factories and Defence Research and Development Organisation (Demand Nos. 25 and 26), pertaining to the Ministry of Defence.

* Laid on the Table and also placed in Library, See No. LT 5001/16/16, 5002/16/16, 5003/16/16 and 5004/16/16 respectively.

12.08 hours**TRANSGENDER PERSONS (PROTECTION OF RIGHTS) BILL, 2016***

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्री (श्री थावर चंद गहलोत) : अध्यक्ष महोदया, मैं प्रस्ताव करता हूँ कि उभयलिंगी व्यक्तियों के अधिकारों का संरक्षण और उनके कल्याण का उपबंध करने तथा उनसे सम्बद्ध तथा आनुषंगिक विषयों का उपबंध करने वाले विधेयक को पुरःस्थापित करने की अनुमति दी जाए।

HON. SPEAKER: Motion moved:

“That leave be granted to introduce a Bill to provide for protection of rights of transgender persons and their welfare and for matters connected therewith and incidental thereto.”

Shri Premachandran, do you want to oppose the introduction of the Bill?

SHRI N.K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Madam, my formal objections to the introduction of the Bill is under Rule 67 and Rule 112, clause (2) Explanation (iii).

Rule 67 says:

“When a Bill is pending before the House, notice of an identical Bill, whether received before or after the introduction of the pending Bill, shall be removed from, or not entered in, the list of pending notices, as the case may be, unless the Speaker otherwise directs.”

I fully agree with Madam’s wisdom that Madam is having absolute authority or discretionary right to permit it. But kindly see whether it is a pending Bill or not. That is the question to be addressed. According to rule explanation (iii), clause (2) of Rule 112, it says:

“(iii) a Bill originating in the Council and transmitted to the House and laid on the Table under rule 114 or 122; and”

That means it is a pending Bill which comes within the purview of Rule 67. The point is, a Bill has been passed by the Rajya Sabha and transmitted to this House and that is pending before this House and that is listed in Friday’s List of

* Published in the Gazette of India, Part-II, Section 2 dated 02.08.2016.

Business. Both the Bills are same. Kindly see both the Bills are same. You kindly refer to even the title of the Bills. This Bill is titled 'The Transgender Persons (Protection of Rights) Bill, 2016 and the title of the Private Member Bill is 'The Rights of Transgender Persons, 2014'. So, these two Bills are more or less identical, are of the same nature and of the same character. So, that is my formal objection. I leave it to the wisdom of the hon. Speaker. I seek a ruling from the hon. Speaker. ... (*Interruptions*)

श्री थावर चंद गहलोत : अध्यक्ष महोदया, माननीय सदस्य ने जिस प्रावधान का उल्लेख करके आपत्ति दर्ज कराई है, वह इससे संबंधित नहीं है।... (व्यवधान) मेरा आपसे निवेदन है कि आप मुझे विधेयक प्रस्तुत करने की अनुमति दें।... (व्यवधान)

HON. SPEAKER: Hon. Members, as per Rule 67 of the Rules of Procedure, notice of a Bill identical to a Bill introduced in and pending before the Lok Sabha is not permissible. The Bill referred to by the hon. Member is not a Bill which has been introduced in Lok Sabha. It is a Bill which has been passed by the Rajya Sabha and is now pending before the Lok Sabha.

Secondly, the Government Bill which is to be introduced is not identical. They are not of identical nature. Maybe it is somewhat same, but it is not identical to the Bill pending before the Lok Sabha.

I, therefore, rule out the objection.

The question is:

“That leave be granted to introduce a Bill to provide for protection of rights of transgender persons and their welfare and for matters connected therewith and incidental thereto.”

The motion was adopted.

श्री थावर चंद गहलोत : मैं विधेयक को पुरःस्थापित करता हूँ।... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Now, the House will take up 'Zero Hour'.

... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Again I am requesting all of you to go to your seats. I will allow you to raise the matter. But this is not the way. 'Zero Hour' is for Members themselves. You go to your seats and I will allow you to raise the matter. I am always saying this. Here, you cannot get anything. You will not get any reply. This is not the way. If you want to raise the matter, you go to your seats and then I will allow you. Please go to your seats.

... (*Interruptions*)

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY (KOLKATA UTTAR): I had a talk with the Members of Telugu Desam Party. They are willing to raise the issue in 'Zero Hour'. I would request you to allow a short duration discussion on 'cooperative federalism'. We all can agree to it. Even Shri Bhartruhari Mahtab is prepared for it. I think the Members of TRS will also agree to it and the House can run smoothly. ... (*Interruptions*) They can raise their issue in 'Zero Hour' today.

HON. SPEAKER: Give me a notice and I will think about it.

I am ready to allow them to raise their issue in 'Zero Hour'. But you cannot do anything like this. I am sorry. This is not the way. I am allowing them, but they must go to their seats. They can raise the issue.

... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Please go to your seats. Let me start 'Zero Hour'.

... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: The House stands adjourned to meet again at 12.30 p.m.

12.15 hours

*The Lok Sabha then adjourned till Thirty Minutes past
Twelve of the Clock.*

12.31 hours

*The Lok Sabha re-assembled at Thirty-One Minutes past
Twelve of the Clock.*

(Hon. Deputy-Speaker *in the Chair*)

HON. DEPUTY-SPEAKER: The House stands adjourned to meet again at 12.45 hours.

12.31 ½ hours

*The Lok Sabha then adjourned till Forty-Five Minutes past
Twelve of the Clock.*

12.47 hours

*The Lok Sabha re-assembled at Forty-Seven Minutes past
Twelve of the Clock.*

(Hon. Speaker *in the Chair*)

HON. SPEAKER: Now, the House shall take up 'Zero Hour'.

Shri Deepak Adhikari.

SHRI DEEPAK (DEV) ADHIKARI (GHATAL): Thank you Madam for giving me this wonderful opportunity. This is my maiden speech, so I would like to deliver it in Bangla.

HON. SPEAKER: Have you given notice that you would like to speak in Bangla?

SHRI DEEPAK (DEV) ADHIKARI: Yes Madam. Is it not mentioned? I have already mentioned it in the morning.

HON. SPEAKER: Okay. You can speak.

SHRI DEEPAK (DEV) ADHIKARI: Thank you so much Madam and sorry for the inconvenience. Madam... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Can you do one thing? After ten or fifteen minutes, I will call your name again. Let the interpreter come.

SHRI DEEPAK (DEV) ADHIKARI: No issue Madam.

HON. SPEAKER: Now, Shri P.K. Biju.

SHRI P.K. BIJU (ALATHUR): Thank you Madam Speaker. I would like to raise an important issue before this august House.

The 'green energy corridor' of the Centre is aiming at synchronizing electricity produced from renewable sources such as solar and wind with conventional power stations in the grid.... (*Interruptions*) The transmission system would be made dynamic to handle the variations leading to an integrated grid across the nation. ... (*Interruptions*) The intra-State grid upgradation would be taken up by the Power Grid, while the inter-State network would be developed by State utilities. ... (*Interruptions*)

Kerala has a total power generation capacity of 2100 MW hydroelectricity and 200 MW solar electricity. But, Kerala has been excluded from the project. ... (*Interruptions*) It is necessary to include Kerala in green corridor project to achieve its full potential. Already, proposals had been given to the Central Electricity Authority on 22.12.2015 and to the Ministry of New and Renewable Energy on 10.05.2015 by the Kerala Electricity Board Limited to include Kerala in the project through linking the 400 KV line of Mylatti (Kasargodu) and Wayanadu districts.... (*Interruptions*)

I urge upon the Government to include Kerala also in the green corridor project by considering the proposal submitted earlier, as early as possible. Thank you, Madam.... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Shri Bhairon Prasad Mishra, Shri Jose K. Mani, Adv. Joice George, Shri M.B. Rajesh, Shrimati P.K. Shreemathi Teacher and Shri P. Karunakaran are permitted to associate with the issue raised by Shri P.K. Biju.

KUMARI SUSHMITA DEV (SILCHAR): Madam, we recently passed also the Child Labour Act.... *(Interruptions)* But I am pained to say that every day, increasingly in the newspapers, we are seeing cases of rape, like it happened in Bulandshahr where the family is now protesting that unless the accused persons are arrested, they will commit suicide. ... *(Interruptions)*

12.51 hours

(At this stage, Shri Mekapati Raja Mohan Reddy and some other hon. Members came and stood on the floor near the Table.)

Recently a magazine also reported a case of child trafficking; 31 young girls of the tribal areas of Assam were trafficked and taken to Gujarat and Punjab, in complete violation of the United Nations' rights for protection. ... *(Interruptions)*

इस पर मैं यह कहना चाहती हूँ कि हम कानून पास करते हैं, परंतु जो कानून के रखवाले हैं, जिनका सदन के बाहर महिला और बच्चों को प्रोटेक्शन देने का कर्तव्य बनता है, वे बार-बार फेल हो रहे हैं। चाहे वह यू.पी. की पुलिस हो, चाहे वह नेशनल कमीशन फार प्रोटेक्शन ऑफ चाइल्ड राइट्स हो। इसमें एविडेंस भी है कि 31 affidavits have been procured by three *Sansathas* which are supported by ... * *(Interruptions)* I request this Government to enquire into it and take strong action against these three *Sansathas* which are set up for *seva* but are guilty. ... *(Interruptions)* यू.पी. में जो लॉ एंड ऑर्डर सिचुएशन है, वह बहुत खराब है।

HON. SPEAKER: Shri P.K. Biju is permitted to associate with the issue raised by Kumari Sushmita Dev.

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्री (श्री अनन्तकुमार): महोदया, माननीय सदस्या ने ... * के बारे में जो अनसब्सटेंशिएटिड एलिगेशन लगाया है, वह बेबुनियाद है, कृपया उसे सदन के रिकार्ड से हटाया जाए।

माननीय अध्यक्ष : नाम नहीं जायेगा, मैंने पहले ही बोला है कि किसी संस्था का नाम रिकार्ड पर नहीं जायेगा।

... *(Interruptions)*

* Not recorded.

HON. SPEAKER: Shri M. Chandrakasi.

... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Only Shri M. Chandrakasi's statement will go on record.

...(*Interruptions*) ...*

SHRI M. CHANDRAKASI (CHIDAMBARAM): Hon. Speaker, Madam, I wish to draw the attention of the Government to the need for undertaking certain Railway works in the Chidambaram region of my constituency.... (*Interruptions*)

The people of Chidambaram city have been demanding for modernization of Chidambaram Railway Station for a very long time. The Railway Station in the city lacks minimum essential amenities. The Station does not have even toilets and drinking water supply points. There is no restroom for passengers from far-away places. Hence, there is an urgent need for upgradation of the Railway Station and provision of all passenger facilities in the Station. Moreover, the work for strengthening of railway line at Killai sector remains pending for a long time. During the rainy season, the railway line gets affected by water-logging and flooding due to excess water flow in the Vellaru River. Speedy completion of work for strengthening of railway line in this sector is necessary for smooth flow of traffic on this line.

Chidambaram is known all over India for tourism, pilgrimage and education. Our famous Yoga Guru Patanjali lived in this town and popularized the art of yoga.

Considering these factors, the hon. Railway Minister may be requested to give instructions to carry out the above mentioned railway works in Chidambaram at the earliest.

Thank you, Madam.

HON. SPEAKER: Shri Bhairon Prasad Mishra is permitted to associate with the issue raised by Shri M. Chandrakasi.

*Not recorded

PROF. SAUGATA ROY (DUM DUM): Madam, I request that I may be permitted to raise a matter of urgent public importance during 'Zero Hour'. Twenty seven year old Yogesh, who consumed pesticide in Saurashtra in Gujarat was one of the two dozen people who attempted suicide to register outrage over humiliation of Dalits by cow vigilantes in Una, Gujarat. He died in a hospital on 31st July, 2016. Dalits have held a massive protest in Ahmedabad on Sunday against public flogging of their community members who were skinning a dead cow at Una. Atrocities on Dalits are taking place in different parts of the country including Rajasthan and Madhya Pradesh. A BJP leader in Uttar Pradesh made obscene remarks against Dalit leader Mayawati Ji. A BJP MP, Shri Udit Raj has been vocal against the "so called protectors of Hinduism" strangely enough. The Prime Minister has remained silent over the atrocities on dalits in the country, including in his home State, Gujarat. He did not speak anything in the matter in his "Mann ki Baat" on Sunday. Only the Gujarat CM has resigned. Now, the Prime Minister must take some steps to stop such atrocities on Dalits in the country.

HON. SPEAKER: Shrimati Supriya Sule is permitted to associate with the issue raised by Prof. Saugata Roy.

SHRI RAGHAV LAKHANPAL (SAHARANPUR): I cannot think of a matter of more urgent public importance than that of safeguarding the lives of the public of this country. I want to speak about a horrific incident of rape that took place on a highway in Bulandshahar recently.

Madam, we are all pained and shocked by this incident and it brings us to ask a basic fundamental question. The question is this. Are we all safe as citizens of this country and what really are we doing in order to ensure the safety of the citizens of this country? We know that the state of law and order in Uttar Pradesh is dismal but I do not want to get into a blame game and I do not want to play politics here. But I want to ask this august House that when the Uttar Pradesh Government in 2014 had thought of setting up of a Highway Patrol Force, why did it not come into effect? Why did it not translate into action? The need of the hour

is introspection and action. I, therefore, propose that we, as the Central Government, should set up a cohesive policy to ensure that every State of this country has a State Highway Patrol Force, a force that is modern, that uses ultra-high tech equipment, motorcycles and gadgets, radar system, GPS mapping system and is adept at handling any sort of crisis, any sort of situation, be it the evacuation and rescue or having to go into combat.

Madam, I hope that the Government will urge the States of this country to set up this police force and also aiding financially the States if they need funding for such a force, and such a force should also be managed and monitored by the Central Government. It is my request to you to urge our Government to ensure that proactive steps are taken to ensure that State Highway Patrol Forces are set up in every State across the length and breadth of our country.

HON. SPEAKER: Shri Rodmal Nagar, Shri Sudheer Gupta, Shri C.P. Joshi, Shri Bhairon Prasad Mishra, Kunwar Pushpendra Singh Chandel, Shrimati Poonam Mahajan, Shrimati Riti Pathak, Shri Ajay Misra Teni, Shri Shivkumar Udasi, Shri Sharad Tripathi, Shri Rahul Kaswan and Shri Gajendra Singh Shekhawat are permitted to associate with the issue raised by Shri Raghav Lakhanpal.

श्री मल्लिकार्जुन खड्गे (गुलबर्गा) : मैडम स्पीकर, आपने अपने चैंबर में सभी लीडर्स को बुला कर इसके बारे में मीटिंग की थी तो मेरी अपील यह है कि कल बिज़नेस एडवाइज़री कमेटी बैठने वाली है, तो उसमें इस आइटम को प्रायोरिटी दे कर, कल उसके लिए टाइम फिक्स कर के शुरू करने का काम करें। ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : वह तो कल बात करेंगे। I cannot announce it today. I am requesting you to please sit down.

... (व्यवधान)

13.00 hours

HON. SPEAKER: If they agreed to this, it is okay. No, I am sorry. खड्गे जी, मैं कोई अनाउन्समेंट नहीं करूँगी।

... (व्यवधान)

HON. SPEAKER: I am sorry I have already requested them.

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे : अगर इस पर डिस्कशन करना है तो फिर आपने 197 में क्यों दिया, 193 में क्यों दिया, कॉलिंग अटेन्शन दिया।... (व्यवधान) इसलिए इस पर चर्चा तो होने दो।... (व्यवधान) इसलिए कल आप डेट फिक्स कर दीजिए और समय फिक्स कर दीजिए।... (व्यवधान)

HON. SPEAKER: Just now I cannot.

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे: हम तैयार हैं।... (व्यवधान) कल ही होने दो।... (व्यवधान)

Let us decide tomorrow only.

माननीय अध्यक्ष : कल ही होगा, आज नहीं।

... (व्यवधान)

HON. SPEAKER: I cannot say anything.

SHRI MALLIKARJUN KHARGE: We are all with you for special package and we are fighting for you.... (*Interruptions*) No, whatever it may be... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: What can I do? I cannot announce it. I have requested them. I can only request them.

... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Nobody is saying no.

... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Please take your seats. Now, Shri Deepak Adhikari

*SHRI DEEPAK (DEV) ADHIKARI: Thank you Madam Speaker, for giving me another opportunity to speak. I thank our Hon. Chief Minister Smt. Mamata Banerjee from the bottom of my heart for reposing faith in me, I thank each person of my constituency who has loved me, blessed me, prayed for me, I thank those who have elected me to this august House. Today I would like to raise an issue which has been a problem for the last 64 years. There are 2 districts in our state, one is East Midnapore and the other is West Midnapore. In 22 blocks of the Midnapore districts, 20 lakh people are reeling under a particular problem for the last 64 years, the problem is of flood. I will not take much time, I shall be very

* English translation of the speech originally delivered in Bangla.

brief. In the year 1959, Mansingh Committee first named a plan i.e. the Ghatal Master Plan. It took 20 years for the Planning Commission to approve the plan and finally in 1980 the plan was sanctioned and in 1982 the foundation stone was laid. In the same year I was also born. I have grown up but the work did not progress. The plan is a massive one and therefore it is not possible for the State Government to implement it single-handedly. Our respected Chief Minister has been trying her best for the last 6 years to make the plan operational and has also requested the previous as well as the present Central Government to look into the matter.

Madam, when I was coming to Delhi, I met some people of Ghatal who told me that it is raining hard this time and there are chances of flood this year. They asked me that if flood occurs, what they would do. Believe me Madam, I had to keep mum, I had no answer to their question. For the last 64 years, we have been searching for an answer to the question that whether the Ghatal Master Plan would be implemented or not. Through you Madam I would like to know from the Government that whether this Ghatal Master plan will even be put into force and if it actually happens, then when and how soon will it happen. Thank you very much Madam for allowing me to speak.

SHRI N.K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Thank you very much, Madam Speaker.

Madam, yesterday the hon. External Affairs Minister had addressed the issue of Saudi Arabia. There is another issue which is very similar to that of Saudi Arabia. The Indian citizens working in Em Guard Electro Mechanical LCC Company at Abu Dhabi are trapped at Ruwais Camp situated at 300 kilometres away from Abu Dhabi. The company is not giving salary and other incentives to them for the last eight months. The company is not providing amenities and it is reluctant to give their passports. The matter was reported to the local police, labour court and even to the Indian Embassy at Abu Dhabi. But no positive action has been taken by the authorities till this date. The Indian employees, including

Keralites, are living in Ruwais Camp in a pathetic condition. The company has not taken action for renewing the visa and other formalities for their stay at Abu Dhabi. The visas of most of these employees were expired due to the lapses on the part of the sponsor. The Indians are trapped at Abu Dhabi without salary and other benefits and their stay at Abu Dhabi is becoming illegal due to the inaction of the company. So this is a matter which requires immediate action for their repatriation.

Hence I urge upon the Government, especially the Ministry of External Affairs, to initiate immediate action for the repatriation of the Indians at Ruwais Camp, Abu Dhabi. Yesterday also the same action was taken by the Government. I am seeking an action in similar sense in this case also. Thank you very much, Madam.

HON. SPEAKER: S/Shri P.K. Biju, Jose K. Mani and Joice George are permitted to associate with the issue raised by Shri N.K. Premachandran.

DR. RATNA DE (NAG) (HOOGHLY): Madam Speaker, Guptipara is commonly known as 'Gupta Brindaban' at the Balagarh Block of Hooghly District.

HON. SPEAKER: Dr. Ratna De, what is happening there? Your own Members are blocking you. What is this happening?

... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Okay, now you can speak.

DR. RATNA DE (NAG): Madam, Guptipara commonly known as 'Gupta Brindaban' at the Balagarh Block of Hooghly District in West Bengal is situated within my Lok Sabha Constituency.

This place is a Centre of Excellence due to its cultural structure and spiritual evolution for centuries together. It is also the birth place of many eminent personalities in the field of education. The Ratha Yatra festival is another great festival of the year, and lakhs of people assemble here during the Rathha Yatra

festival. The geographic area is congenial for visitors, and the natural beauty of the surroundings is picturesque.

A vast area of land, about 1,000 acres, is lying waste, which can be utilized for the tourism purpose so that overall development can take place, for example, construction of metal roads, houses, guest houses, archives and heritage centre for displaying the local produce and sale of the local products. This may lead to the growth of economy of the people at large, together with conservation of heritage and culture of our country.

Madam, through you, I would urge the hon. Minister to include Guptipara at Balagarh of Hooghly District in the West Bengal in Tourism Map.

HON. SPEAKER: Shri Bhairon Prasad Mishra is permitted to associate with the issue raised by Dr. Ratna De (Nag).

SHRI S.P. MUDDAHANUME GOWDA (TUMKUR): Madam, I would like to raise a very important issue here.

The coconut and areca nut growers are facing a severe problem in the country in general, and in Karnataka in particular. Due to steep fall in copra and areca nut prices, they are put to great hardship. The price of copra per quintal has come down to Rs. 7,000, which was at Rs. 18,000 in the market. Similarly, the price of areca nut has come down to Rs. 18,000 from Rs. 80,000. We have been requesting the Government of India to come to the rescue of these farmers and avoid the farmers from committing suicide for not being able to repay the loans which they have borrowed for these purposes.

Madam, the prevailing market value of copra and areca nut is not sufficient to sustain the cost of production. That is why, I urge upon the Government of India to increase the price of copra per quintal to a minimum of Rs. 15,000, and also to increase the price of areca nut to a minimum of Rs. 30,000 per quintal, and thus come to the rescue of farmers of this country in general, and the Karnataka farmers in particular.

HON. SPEAKER: Shri R. Dhruvanarayana, Shri D.K. Suresh are permitted to associate with the issue raised by Shri S.P. Muddahanume Gowda.

मेजर जनरल भुवन चन्द्र खंडूड़ी एवीएसएम (सेवानिवृत्त) (गढ़वाल): महोदया, मेरे संसदीय क्षेत्र गढ़वाल में अधिकतर भूभाग पहाड़ी है। जनसंख्या घनत्व कम है और लोग दूर-दराज के क्षेत्रों में रहते हैं। इस क्षेत्र में सेवानिवृत्त सैनिक भी काफी संख्या में रहते हैं।

HON. SPEAKER: Please do not block the hon. Member who is speaking. You are blocking him and it is not proper.

मेजर जनरल भुवन चन्द्र खंडूड़ी एवीएसएम (सेवानिवृत्त): महोदया, इन दूर-दराज के क्षेत्रों में बैंकिंग सेवाओं का निरंतर अभाव रहा है। सेवानिवृत्त लोगों को अपनी पेंशन अथवा अन्य किसी भी बैंकिंग सुविधा के लिए काफी समय एवं धन व्यय करना पड़ता है। कुछ क्षेत्रों में तो बैंक जाकर दूसरे दिन ही घर वापस आ सकते हैं। माननीय प्रधान मंत्री जी की महत्वाकांक्षी एवं जनोपयोगी “जन-धन योजना” एवं विभिन्न योजनाओं द्वारा प्रदत्त सब्सिडी की राशि भी बैंक खातों में ही आ सकती है। ऐसे में बैंकिंग सुविधाओं के न होने से उपरोक्त योजनाएँ भी विफल हो रही हैं। उदाहरणार्थ, चमोली जिले के परखाल, रैंस, पांडुकेश्वर, काण्डईपुल, नागचूलाखाल, घुनारघाट खंसर के लोग वर्षों से बैंकिंग सुविधाओं के लिए आंदोलनरत हैं।

एक तरफ जिला मुख्यालयों में सभी राष्ट्रीयकृत बैंकों की शाखाएँ खोलने का अनिवार्य नियम है, जिससे कि छोटे-छोटे जिला मुख्यालयों पर भी 20 से 25 बैंक शाखाएँ हो गई हैं, जो कि वहाँ की जनसंख्या के अनुपात में अधिक हैं, दूसरी ओर कुछ ग्रामीण क्षेत्रों में एक भी बैंक नहीं है।

अतः मैं आपके माध्यम से सरकार से आग्रह करना चाहता हूँ कि मेरे संसदीय क्षेत्र के सुदूरवर्ती इलाकों में भी बैंकिंग सुविधा उपलब्ध कराई जाए।

माननीय अध्यक्ष : श्री भैरों प्रसाद मिश्र, कुँवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल एवं श्री शरद त्रिपाठी को मेजर जनरल भुवन चन्द्र खंडूड़ी एवीएसएम (सेवानिवृत्त) द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

श्री लक्ष्मी नारायण यादव (सागर): अध्यक्ष महोदया, मेरा अनुरोध है कि अन्य पिछड़े वर्गों को अन्य वर्गों की तरह राष्ट्रीय धारा में लाने हेतु उनको 27 प्रतिशत का आरक्षण प्रदान किया हुआ है। यह केवल उन परिवारों को मिलता है, जिनकी सालाना आय 6 लाख रुपये तक है। अन्य पिछड़े वर्गों में उन लोगों को शिक्षा एवं रोज़गार में मिलने वाले 27 प्रतिशत आरक्षण का लाभ नहीं मिलता, जो इससे ज्यादा राशि को वार्षिक रूप से प्राप्त करते हैं। वर्ष 2013 में इसे छः लाख रुपए किया गया था।...(व्यवधान) देश में वर्ष 2013 से वर्ष

2016 के बीच में मूल्य सूचकांक बढ़ गया है, लोगों की आय बढ़ गयी है।...(व्यवधान) सालाना छः लाख रुपए आय वाले लोगों की संख्या अब पिछड़े वर्गों में भी बहुत ज्यादा हो गयी है।...(व्यवधान) रोजगार व शिक्षा में आरक्षण की सुविधा नहीं मिलने के कारण उनके परिवार समुचित विकास से वंचित रहेंगे।...(व्यवधान) हाल में शासन द्वारा सातवें वेतन आयोग की सिफारिशें मान लिए जाने के कारण तृतीय वर्ग के कर्मचारियों की भी सालाना आय छः लाख रुपए की सीमा पार कर जाएगी।...(व्यवधान)

अतः सदन के माध्यम से मेरा अनुरोध है कि अन्य पिछड़े वर्गों के आरक्षण में क्रीमी लेयर की सीमा को वर्तमान परिस्थिति के अनुसार संशोधित कर इसे बारह लाख रुपए तक किया जाए।...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : श्री प्रहलाद सिंह पटेल, श्री बोध सिंह भगत, श्री चन्द्र प्रकाश जोशी, श्री सुधीर गुप्ता, श्री रोडमल नागर, श्री भैरों प्रसाद मिश्र, श्री शरद त्रिपाठी और कुँवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल को श्री लक्ष्मी नारायण यादव द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

...(व्यवधान)

श्री भैरों प्रसाद मिश्र (बांदा) : माननीय अध्यक्ष जी, मैं किसानों की एक बहुत महत्वपूर्ण समस्या की ओर सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ।...(व्यवधान) 'प्रधानमंत्री फसल बीमा योजना' में खरीफ की फसल के लिए बीमा कराने की तिथि 31 जुलाई, 2016 तक निर्धारित की गयी थी।...(व्यवधान) बीमा एजेंसियों को तय करने का अधिकार प्रदेश सरकारों को होता है।...(व्यवधान) उत्तर प्रदेश में बीमा एजेंसी जुलाई के दूसरे सप्ताह में तय की गयी है।...(व्यवधान) अभी तक उसने हर जिले में अपना कार्य तक शुरू नहीं किया है।...(व्यवधान) इधर, अतिवृष्टि से पूरा प्रदेश अस्त-व्यस्त है।...(व्यवधान) किसान भी बाढ़ आदि से परेशान है।...(व्यवधान) अभी वह बुवाई कार्य, विशेषकर दलहन व मोटे अनाजों का, कुछ भी नहीं कर पाया है।...(व्यवधान) बीमा कराने की तिथि 31 जुलाई को समाप्त हो गयी है।...(व्यवधान) अभी अधिकतर किसान इस नई फसल बीमा योजना को नहीं करा पाए हैं।...(व्यवधान)

अस्तु, आपके माध्यम से सरकार से अनुरोध है कि इस वर्ष 'प्रधानमंत्री फसल बीमा योजना' का व्यापक प्रचार-प्रसार, नामित एजेंसी द्वारा समय से कार्य न शुरू कर सकने के कारण तथा बाढ़ व अतिवृष्टि के हालात को देखते हुए 'प्रधानमंत्री फसल बीमा योजना' का समय 31 अगस्त तक किया जाए।...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : श्री चन्द्र प्रकाश जोशी, श्री सुधीर गुप्ता, श्री रोडमल नागर, श्री शरद त्रिपाठी, श्री प्रहलाद जोशी, श्रीमती संतोष अहलावत और कुँवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल को श्री भैरों प्रसाद मिश्र द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

...(व्यवधान)

श्री मोहम्मद असरारुल हक़ (किशनगंज) : इज्जतमाब अध्यक्ष जी, आपने मुझे सैलाब के क्रहर से प्रभावित लोगों के दर्द और उनकी ज़रूरतों पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका शुक्रिया अदा करता हूँ।...(व्यवधान)

मान्यवर, उत्तरी और पूर्वी बिहार के जिलों किशनगंज, अररिया, पूर्णिया, कटिहार, भागलपुर, सुपौल, मधेपुरा और दरभंगा की बड़ी नदियों, जैसे महानंदा, मेछी, डोक, बकरा, कनकई, परवान, कोसी और गंगा आदि नदियों में आई बाढ़ से उन आठ जिलों के 43 प्रखण्डों की 443 पंचायतों में 1448 गांवों की लगभग 17 लाख आबादी प्रभावित हुई है और 50 लाख हेक्टेयर ज़मीन में खरी फसलें तबाह व बर्बाद हो गयी हैं।...(व्यवधान) विशेष रूप से, मेरे संसदीय क्षेत्र किशनगंज में बाढ़ प्रभावितों की हालत बहुत दर्दनाक और भयावह बनी हुई है।...(व्यवधान) आम लोगों का घर, मक़ान सब कुछ तबाह व बर्बाद हो गया है।...(व्यवधान) सड़कें, पुल और बांध टूट कर बह गए हैं और कई मौतें भी हो चुकी हैं।...(व्यवधान) खास तौर पर, यहां की लाइफलाइन कही जाने वाली किशनगंज-बहादुरगंज सड़क में मौजूद महानंदा पुल और एन.एच.-327ई में पौआखाली के नज़दीक मरमिट्टा में एक बड़े पुल का वज़ूद खतरे में है।...(व्यवधान)

मान्यवर, मैं आपके माध्यम से सरकार से मांग करता हूँ कि बाढ़ प्रभावित लोगों को ज्यादा से ज्यादा सहायता उपलब्ध कराते हुए बाढ़ प्रभावितों को पुनर्वास, टूटी हुई सड़कों की मरम्मत, संकट में घिरे हुए पुलों के स्थान पर, खासकर महानंदा पुल, किशनगंज का विकल्प बनाया जाए और मेरे संसदीय क्षेत्र में बहने वाली नदियों के किनारे तटबंध का निर्माण किया जाए।...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : श्री नव कुमार सरनीया - उपस्थित नहीं।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : श्री गौरव गोगोई।

...(व्यवधान)

SHRI GAURAV GOGOI (KALIABOR): Madam Speaker, in Assam floods and erosion have increased in intensity due to delay in implementation of flood management projects which are currently with the Central Water Commission. The Assam Government has given four such projects to the Central Water Commission and has answered all the queries and yet these erosion projects have not seen the light of the day. I want to highlight these projects. They are: (1)

Protection of Kolbari and Lolity area which will protect the people of Dergaon and Jorhat, (2) ADB supported Assam Integrated Flood and River Bank Erosion Risk Management project which will protect the animals of Kaziranga and the people of Bokahat, (3) Raising and strengthening of Dhansiri bund from Panjan to Barpathar and Dowel Bund in Kamargaon which will affect four circles Barpathar, Bokahat, Dergaon and Khumtai, (4) Project on the Brahmaputra dyke from Silghat to Ding via Bidhubi which will protect the people of Kaliabor. I urge the Ministry of Water Resources to not only clean the river Ganga but also focus on the people of Brahmaputra. What is more important? Cleaning the river Ganga or saving the people of Brahmaputra?

*SHRI VINAYAK BHAURAO RAUT (RATNAGIRI-SINDHUDURG): Hon. Madam Speaker, I rise to express the agony and pain of the Marathi speaking people of Karwar, Belgaum, Nipani who are fighting for natural justice. States were reorganized in the year 1956 on the basis of languages spoken in that particular area. But, unfortunately the Marathi speaking people could not get their own state at that time. So, the leaders like Senapati Bapat, Acharya Atre, Prabodhankar Thakre, Shripad Amrut Dange started agitations for a united Maharashtra and a united Maharashtra was formed on 1st May, 1960. But even at that time also, these Marathi speaking parts of Karnataka were not incorporated in the newly formed state. These Marathi speaking people are facing consistent oppression from the Government of Karnataka and Karnataka police for the last 56 years. They are forced to speak Kannada language. There is also a litigation in this connection which is pending in the Supreme Court of India. These Marathi speaking people are being oppressed and suppressed by the Karnataka Government, local administration and police. So I, urge upon Hon. Prime Minister through you to take appropriate action in this regard to ensure justice for the Marathi speaking people of Karnataka. Thank you.

* English translation of the speech originally delivered in Marathi

माननीय अध्यक्ष : श्री अरविंद सावंत, श्री चन्द्रकांत खैरे, श्रीमती भावना पुंडलिकराव गवली, श्री राहुल शेवाल, श्री संजय हरिभाऊ जाधव, श्री श्रीरंग आप्पा बारणे, श्री नाना पटोले, श्री प्रतापराव जाधव, श्री कृपाल बालाजी तुमाने और श्री भैरों प्रसाद मिश्र को श्री विनायक भाऊराव राऊत द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय (गिरिडीह) : अध्यक्ष महोदया, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। ... (व्यवधान) झारखण्ड में बरवड्डा से औरंगाबाद तक राष्ट्रीय राजमार्ग-2, जिसे जी.टी. रोड के नाम से भी जाना जाता है, में 6 लेन निर्माण हेतु धनबाद जिले में जमीन अधिग्रहण किया जा रहा है। ... (व्यवधान) जमीन अधिग्रहण में भूमि और मकानों की मूल्यांकन दर काफी कम आंकी जा रही है। कृषि भूमि की जो सबसे अधिकतम दर है, वह चार हजार रुपए प्रति डिसिमिल निर्धारित की गई है, जबकि उन क्षेत्रों में, खासकर धनबाद जिला के अंतर्गत मौजा-जरूवाडीह, सतकियारी, अमलखोरी, कल्याणपुर तथा सिंहडीह में 25 हजार रुपए से 70 हजार रुपए प्रति डिसिमिल की दर से हाल के वर्षों में जमीन क्रय की गई है। इसी से सटे हुए गिरिडीह जिले में कुछ मौजों में कृषि भूमि की तय राशि लगभग 97 हजार रुपए प्रति डिसिमिल की दर से भुगतान की जा रही है। ... (व्यवधान)

अतः सदन के माध्यम से भारत सरकार से मांग है कि मकान और जमीन के मूल्यांकन दर की विसंगतियों को दूर करते हुए रैयतों को बाजार मूल्य के भाव से भुगतान करने की आवश्यकता है। धन्यवाद। ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : श्री निशिकान्त दुबे, श्री रोडमल नागर, श्री सुधीर गुप्ता, श्री चन्द्र प्रकाश जोशी और श्री भैरों प्रसाद मिश्र को श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

SHRI ANTO ANTONY (PATHANAMTHITTA): Madam Speaker, I request the Government to remove the apprehensions of lakhs of people residing in the State of Kerala regarding the grave impact of the recommendations of Expert Panels on the Western Ghats. The Government constituted two Committees to study the ecological conditions in the Western Ghats region. These two Committees respectively led by Madhav Gadgil and K. Kasturirangan exclusively looked into the ecological aspects ignoring the social and economic realities existing in this region. For instance, these Committees categorized heavily populated habitations,

agricultural lands and plantations as Ecologically Sensitive Areas. As a result, people in these areas are deprived of development and are under threat of displacement from their habitations. This will have an adverse impact on the livelihood of millions of people living in the Western Ghats region. Though various levels of discussions were held, different Committees were formed and the concerned stakeholders submitted their views and suggestions, the matter is still pending with the Government for the last two and a half years.

Therefore, I request the Government to issue necessary order immediately excluding agricultural lands, plantations, heavily populated inhabitations so that grievances of the people of this area are redressed.

माननीय अध्यक्ष : श्री पी.करुणाकरन, श्री पी.के.बिजू, एडवोकेट जोएस जॉर्ज और श्री जोस के. मणि को श्री एंटो एंटोनी द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

श्रीमती भावना पुंडलिकराव गवली (यवतमाल-वाशिम) : अध्यक्ष महोदया, आपने मुझे किसानों की फसल बीमा योजना के बारे में बोलने का मौका दिया, इसके लिए धन्यवाद। पहले मैं प्रधान मंत्री जी का बहुत-बहुत धन्यवाद करना चाहूंगी कि वे इस योजना में जिस प्रकार बदलाव लाए हैं। इससे 2016-2017 में किसानों को बहुत अच्छा फायदा होने वाला है।

आपको पता है कि महाराष्ट्र के विदर्भ और मराठवाड़ा में किसानों को बहुत ज्यादा दिक्कतें हुई हैं। वहां सूखा होने के कारण किसानों के हाथ फसल नहीं लग पाई है। तकरीबन तीन साल से वहां के किसान बहुत दिक्कत में हैं और काफी समस्याओं को झेल रहे हैं। वहां फसल बीमा का जो मुआवजा मिलना चाहिए, वह नहीं मिल पाया है। उसके लिए जिस प्रकार सर्वे किया गया है, मुझे लगता है कि वह ठीक से नहीं हुआ। राज्य सरकार ने आंगनवाड़ी की जो रिपोर्ट दी है, 50 प्रतिशत आंगनवाड़ी की रिपोर्ट आई है। एक तरफ 50 प्रतिशत आंगनवाड़ी की रिपोर्ट आती है और दूसरी तरफ फसल बीमा योजना का रैंडम पद्धित से जो सर्वे होता है, अगर दोनों को देखें तो किसानों को मदद नहीं मिल पाई है।

माननीय अध्यक्ष : श्री चन्द्र प्रकाश जोशी, श्री सुधीर गुप्ता, श्री रोडमल नागर, श्री अरविंद सावंत, श्री विनायक भाऊराव राऊत, श्री चन्द्रकांत खैरे, श्री प्रतापराव जाधव, श्री राहुल शेवाले, श्री कृपाल बालाजी तुमाने, श्री संजय हरिभाऊ जाधव, श्री श्रीरंग आप्पा बारणे और कुँवर पुष्पेन्द्र सिंह को श्रीमती भावना पुंडलिकराव गवली द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

श्री पंकज चौधरी (महाराजगंज): अध्यक्ष महोदया, मैं एक महत्वपूर्ण विषय उठाना चाहता हूँ। पहले जब वन निगम का कटान होता था, अंग्रेजों के जमाने से जब वन कट जाते थे और वहां पौधे लगते थे, तो स्थानीय मजदूरों को दस साल तक बसाया जाता था क्योंकि वे पौधों की देख-रेख करते थे और अपनी खेती-बाड़ी करते थे। इसी कड़ी में वे आगे चलते जाते थे। जब से कटान बंद हुआ है, उसके बाद से मजदूर वहीं बसे हुए हैं। लेकिन उन्हें कोई सुविधा प्रदान नहीं की जा रही है। हमारे क्षेत्र में 18 वन ग्राम हैं जिनमें 35 हजार लोग रहते हैं। उन्हें बहुत संघर्षों के बाद राजस्व ग्राम का दर्जा मिला है, लेकिन राजस्व ग्राम की सुविधाएं, चाहे शिक्षा की व्यवस्था हो, पेयजल की व्यवस्था हो या बिजली की व्यवस्था हो, उन्हें कोई सुविधा नहीं मिल पा रही है। मेरी आपसे मांग है कि उसके लिए व्यवस्था की जाए।

माननीय अध्यक्ष : श्री भैरों प्रसाद मिश्र, श्री जगदम्बिका पाल और श्री शरद त्रिपाठी को श्री पंकज चौधरी द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

***SHRI RAMESWAR TELI (DIBRUGARH) :** Hon. Madam Speaker, in the interest of Railway passengers of the North Eastern region, I would like to request the Hon. Railway Minister to take urgent steps for developing railway networks in the North Eastern Region. Constructions of double lines, electrification of lines, use of electric locomotives instead of diesel loco, specific railway zones exclusively for eight North Eastern States are some of the steps which need urgent attention. Apart from this, I would also like to urge upon the Railway Minister to introduce a new train from my constituency Dibrugarh to Mumbai and to extend the existing railway line from Ledo to Jairampur. Moreover, Dibrugarh and Tinisukia Railway Stations should be declared as Adarsh Railway Stations. In view of the long pending demand of the railway commuters, I would like to request the Hon. Minister to provide two minutes halt of the Dibrugarh-New Delhi Rajdhani Express train at Duliajan Station. Thank you.

* English translation of the speech originally delivered in Assamese.

माननीय अध्यक्ष : श्री शरद त्रिपाठी, श्री भैरों प्रसाद मिश्र और कुँवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल को श्री रामेश्वर तेली द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

डॉ. वीरेन्द्र कुमार (टीकमगढ़) : अध्यक्ष महोदया, आपने मुझे गुमशुदा बच्चों संबंधी अति संवेदनशील विाय को सदन में उठाने की अनुमति दी, मैं आपका धन्यवाद करना चाहता हूँ और आपसे संरक्षण भी चाहता हूँ। देश में हर साल हजारों की संख्या में बच्चे गुमशुदा होते हैं जिनमें से कुछ बच्चे ही अपने घर लौट पाते हैं, बाकी बच्चे अखबारों की सुर्खियां बनकर रह जाते हैं। गुमशुदगी अचानक नहीं होती बल्कि अपराध जगत द्वारा सुनियोजित ढंग से की जाती है। केन्द्रीय गृह मंत्रालय ने पिछले वर्ष संसद में बताया था कि वर्ष 2011 से 2014 के बीच 3.25 लाख बच्चे भारत से गायब हुए। जिनमें 55% लड़कियां थीं और 45 % लड़कों का कुछ पता नहीं चल पाता है। देश में हर वर्ष एक लाख और प्रति दिन 296 बच्चे गायब होते हैं। ... (व्यवधान) राष्ट्रीय मानवाधिकार आयोग ने वर्ष 2004-05 में अपनी रिपोर्ट में जिक्र किया था कि जिन बच्चों का पता नहीं लगता वे वास्तव में लापता नहीं होते हैं, बल्कि उनसे अवैध व्यापार कराया जाता है। ... (व्यवधान) 80% गायब हुए बच्चों की तलाश में पुलिस प्रशासन कोई रुचि नहीं दिखाती है। आयोग के अनुसार हर वर्ष 45,000 बच्चे गायब होते हैं और इनमें से 11,000 बच्चे कभी नहीं मिलते हैं।

मैं माई होम इंडिया के संबंध में उल्लेख करना चाहता हूँ। ... (व्यवधान) देश की राजधानी दिल्ली भी बच्चों के लिए सुरक्षित नहीं है। पुलिस के दावे और जागरूकता के बावजूद दिल्ली में 2015 में 31 दिसम्बर तक कुल 7928 बच्चे लापता हुए, 2014 में 6428 बच्चे लापता हुए। एक वर्ष की अवधि में दिल्ली से गायब होने वाले बच्चों की संख्या में 1500 की वृद्धि हुई। ... (व्यवधान) गुमशुदा बच्चों के माता-पिता को हमेशा उम्मीद रहती है कि उनका बच्चा लौट कर आएगा, लेकिन कई महीने और साल बीतने के बाद भी यह उम्मीद धीरे-धीरे क्षीण हो जाती है।

अध्यक्ष महोदया, माई होम इंडिया एक संस्था है। आदरणीय सुनील देवघर जी देश भर में चाहे नार्थ ईस्ट हो, छत्तीसगढ़ हो, झारखंड हो या बिहार हो, ऐसे लापता होने वाले बच्चों के संबंध में पता करके उनकी टीम उन बच्चों को घर तक पहुंचाने के लिए बहुत अच्छे ढंग से काम कर रही है। ... (व्यवधान) रेल राज्य मंत्री जी द्वारा ऐसे बच्चों का पता लगने पर उनका रिजर्वेशन कन्फर्म करा कर नार्थ ईस्ट और देश के बाकी राज्यों तक भेजा जा रहा है। ... (व्यवधान)

मैं सरकार से मांग करता हूँ कि राज्य सरकारों से समन्वय करके एक व्यापक रणनीति के तहत बाल तस्करी में सम्मिलित अपराधिक गुटों का पता लगाकर तत्काल कठोर कार्रवाई सुनिश्चित की जाए। ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : श्री सुधीर गुप्ता, श्री रोडमल नागर, श्री सी.पी.जोशी, श्री आलोक संजर, श्री शरद त्रिपाठी, कुँवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल और श्री भैरों प्रसाद मिश्र को श्री डॉ. वीरेन्द्र कुमार द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

श्री प्रेम सिंह चन्दूमाजरा (आनंदपुर साहिब) : अध्यक्ष महोदया, पंजाब के लुधियाना डिस्ट्रीक्ट के तीन युवाओं को लीबिया में एक तेल कंपनी ने बंदी बना लिया है। ...(व्यवधान) परिवार जनों की ओर से कहा जा रहा है कि उनके टेलीफोन छीन लिए गए हैं, उनको खाने के लिए कुछ भी नहीं दिया जा रहा है। ...(व्यवधान) जब वे लोग तनखाह मांगते थे तो उनकी पिटाई की जाती थी, उनको टार्चर किया जाता था। ...(व्यवधान) कल माननीय एक्सटर्नल मंत्री जी ने हाऊस में कहा था। अरब कंट्री में फंसे इंडियन के बचाव के लिए अपनी टीम भेजी है और माननीय मंत्री को भी भेजा है। ...(व्यवधान) मैं सरकार से निवदेन करना चाहता हूँ कि लीबिया में फंसे तीन युवाओं को जिसे तेल कंपनी ने बंदी बना रखा है जहां वह वेल्डिंग का काम करते थे, उनके बचाव के लिए कार्रवाई करनी चाहिए क्योंकि उनकी जान खतरे में है।

माननीय अध्यक्ष : श्री कुँवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल और श्री भैरों प्रसाद मिश्र को श्री प्रेम सिंह चन्दूमाजरा द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

श्री रवनीत सिंह (लुधियाना) : देश में सबसे ज्यादा एससी पोपुलेशन पंजाब में है, वह करीब 32 परसेंट है। ...(व्यवधान) यूपीए सरकार ने सारे देश में पोस्ट मैट्रिक स्कॉलरशिप स्कीम शुरू की थी जिससे दलितों, गरीबों और एससी बच्चे प्लस वन और प्लस टू आईटीआई और यूनिवर्सिटी में पढ़ाई करने के लिए की थी। पंजाब सरकार ने पिछले सालों में जो सेंट्रल गवर्नमेंट से पैसा गया है उसका दुरुपयोग किया है। ...(व्यवधान) उन्होंने सेंट्रल गवर्नमेंट को जो रिपोर्ट भेजी है वह यूसी सर्टिफिकेट गलत है। अब पिछले दो सालों का पैसा करीब 2015-16 का 526 करोड़ रुपये है और 2014-15 का 245 करोड़ रुपये है। ...(व्यवधान) यह पैसा वहां नहीं जा रहा है क्योंकि पंजाब सरकार ने वह पैसा खुर्द-फुर्द कर दिया है। वह पैसा गरीबों का है। मैं चाहता हूँ कि सरकार जल्दी से जल्दी इंटरफियर करे नहीं तो गरीब के बच्चे पढ़ नहीं पाएंगे, ...(व्यवधान) उनके सारे सेमेस्टर खराब हो जाएंगे, कॉलेज उनको फीस नहीं मिलने से बाहर कर रहे हैं। एससी बच्चों के भविय का मामला है। ...(व्यवधान) सेंट्रल गवर्नमेंट जल्दी से जल्दी पैसा भेजे ताकि वह अच्छी तरह से पढ़ाई कर सकें।

श्री सतीश चंद्र दुबे (वाल्मीकि नगर): माननीय अध्यक्ष महोदया, सबसे पहले मैं आपका आभार प्रकट करता हूँ कि आपने मुझे अत्यन्त महत्वपूर्ण विषय पर बोलने का मौका दिया।

महोदया, आज मेरे संसदीय क्षेत्र से होकर गुजरने वाले एकमात्र नेशनल हाईवे 28-बी का, 97.00 किलोमीटर से लेकर 112 किलोमीटर तक पर्यावरण विभाग से एनओसी अभी तक नहीं मिला है, जिसके कारण नेशनल हाईवे का विकास कार्य और यातायात नहीं हो पा रहा है। इसके चलते लाखों यात्री रोजाना परेशान हो रहे हैं और राजस्व की भारी क्षति हो रही है।

महोदया, मैं सदन के माध्यम से माननीय सड़क परिवहन मंत्री महोदय का ध्यान आकर्षित करते हुए कहना चाहता हूँ कि दो प्रदेशों को जोड़ने वाले इस महत्वपूर्ण हाईवे के निर्माण और विकास के लिए माननीय पर्यावरण मंत्री, भारत सरकार से समन्वय स्थापित कर शीघ्र ही एनओसी दिलवाने का प्रयास करें। यदि यह संभव नहीं हो, तो इसकी वैकल्पिक व्यवस्था करें।

महोदया, यह मार्ग उत्तर प्रदेश और बिहार को जोड़ता है। इस मार्ग के बगल में नेपाल है। वहां से भी बहुत से यात्री आते-जाते हैं और यह क्षेत्र महात्मा गांधी जी कर्मस्थली है। इसलिए इसे शीघ्र एनओसी दिया जाए।

माननीय अध्यक्ष: श्री भैरों प्रसाद मिश्र को श्री सतीश चन्द्र दूबे द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

SHRI P. KARUNAKARAN (KASARGOD): Madam Speaker, thank you for giving me this opportunity. I would like to raise a very serious issue before the august House.

Hundreds of nurses are being denied of their employment. They were working there for about 20 to 25 years. All of a sudden they are being informed that there are no vacancies for nurses in those hospitals. Hospitals like Sakhala, Inbra, Rozzak, Nisvea and many other hospitals have denied the nurses their employment opportunities. There is no reason for this. We have discussed this issue with Saudi Arabian Government. Shri Premachandran raised the issue of Dubai also. The Government has to take this matter very seriously, particularly with the Gulf countries where the situation is very serious. So, I would like to request the Government to take the matter seriously... (*Interruptions*)

SHRI K.C. VENUGOPAL (ALAPPUZHA): Madam Speaker, thank you very much for giving me this opportunity. The issue is very serious. Today we discussed about the situation in Saudi Arabia. Our Embassy there had the

knowledge of this incident six months before. But our Embassy is not acting properly. What happened in Oman? Around 77 nurses have been served with dismissal notices. In Saudi Arabia they are not even getting salary. They are stranded there. They are not getting food. Our Embassy there has to be alerted and then only the problem can be sorted out. I would like to request the Government to send a high level team to the Gulf countries to find out what is going on there...

(Interruptions)

माननीय अध्यक्ष : जो अच्छा काम कर रहे हैं, उन्हें अच्छा कहना चाहिए।

...(व्यवधान)

श्री दीपेन्द्र सिंह हुड्डा (रोहतक) : माननीय अध्यक्ष महोदया, पूरे एनसीआर के 21 सांसदों में अकेले विपक्ष के सांसद के रूप में आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, उसके लिए आपका धन्यवाद।

मैं आपके माध्यम से सदन में गुरुग्राम और दिल्ली में ट्रेफिक जाम और वाटर लॉगिंग की समस्या से जूझ रहे आम नागरिकों की ओर मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। दो दिन तक, तकरीबन 48 घंटे तक गुरुग्राम में लगातार जाम लगा रहा। वहां अभी भी जाम की स्थिति बनी हुई है। कल मुख्य मंत्री, हरियाणा ने हवाई सर्वेक्षण कर के जाम में फंसे लोगों को देखने और इस समस्या का जायजा लेने का काम किया था।

मैं सरकार को इस समस्या से निजात दिलाने के लिए चार सुझाव देना चाहता हूँ। एनएचएआई और हरियाणा सरकार की जो पहली प्रारंभिक रिपोर्ट आई है, उसमें इसका दो एक दूसरे पर मढ़ने का काम किया गया है। हरियाणा सरकार ने कहा है कि हीरो होंडा चौक पर एनएचएआई की तरफ से काम स्लो चल रहा है और एनएचएआई ने कहा है कि बादशाहपुर ड्रेन और नजफगढ़ ड्रेन की सफाई न होने की वजह से पानी नहीं निकल पाया। मेरी सरकार से यह मांग है कि सरकार बताए कि बादशाहपुर ड्रेन हरियाणा में है और नजफगढ़ ड्रेन दिल्ली में है, तो इसकी सफाई की जिम्मेदारी किस की थी और क्यों सफाई नहीं की गई?

महोदया, दूसरा सुझाव यह है कि द्वारका एक्सप्रेस वे, जो वर्ष 2010 में मंजूर हुआ था और वर्ष 2014 तक इस पर 90 प्रतिशत काम पूरा हो चुका है, उस पर ...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : श्री जगदम्बिका पाल।

श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज): माननीय अध्यक्ष महोदया, अब तक देश की राजधानी दिल्ली में डेगू का प्रकोप था, लेकिन उत्तर प्रदेश के राष्ट्रीय लोक दल के अध्यक्ष, उ.प्र. के विधायक एवं पूर्व मंत्री श्री

मुन्ना सिंह चौहान की कल संजय गांधी अस्पताल में डेंगू के कारण मृत्यु हो गई। इसलिए स्वाभाविक है कि डेंगू का कहर दिल्ली से लेकर राज्यों में भी फैल रहा है। इसके लिए प्रभावी कदम उठाए जाएं, क्योंकि यहां 119 घटनाएं हो चुकी हैं और दिल्ली में इसका प्रभाव बढ़ गया है। इसी प्रकार से उत्तर प्रदेश एवं राज्यों में इसका प्रभाव बढ़ रहा है।

अध्यक्ष महोदया, मैं आपके माध्यम से सरकार से मांग करना चाहता हूं कि वह डेंगू को रोकने के लिए तत्काल कार्रवाई करे।

माननीय अध्यक्ष : श्री कौशल किशोर, श्री अनुराग सिंह ठाकुर और श्री भैरों प्रसाद मिश्र को श्री जगदम्बिका पाल द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

...(व्यवधान)

HON. SPEAKER: The House stands adjourned to meet again at 2.35 p.m.

13.35 hours

*The Lok Sabha then adjourned till Thirty Five Minutes past
Fourteen of the Clock.*

14.35 hours

*The Lok Sabha re-assembled at Thirty-Five Minutes
past Fourteen of the Clock.*

(Hon. Deputy-Speaker *in the Chair*)

MATTERS UNDER RULE 377 *

HON. DEPUTY-SPEAKER: Hon. Members, the Matters under Rule 377 shall be laid on the Table of the House. Members who have been permitted to raise matters under Rule 377 today and are desirous of laying them, may personally hand over the text of the matter at the Table of the House within 20 minutes. Only those matters shall be treated as laid for which text of the matter has been received at the Table within the stipulated time and the rest will be treated as lapsed.

* Treated as laid on the Table.

(i) Need to start skill development and training programme in Gadchiroli-Chimur parliamentary constituency, Maharashtra.

श्री अशोक महादेव नेते (गढ़चिरोली-चिमुर) : केन्द्रीय ग्रामीण विकास मंत्रालय ने जम्मू-कश्मीर के आतंकवाद प्रभावित क्षेत्रों में कौशल विकास आधारित रोजगार एवं प्रशिक्षण कार्यक्रम की शुरुआत की है ताकि वहां के युवकों को रोजगार के साधन उपलब्ध कराकर उन्हें राष्ट्र की मुख्य धारा से जोड़ा जा सके। आज देश के नक्सल प्रभावित क्षेत्रों में भी इस कार्यक्रम को क्रियान्वित किये जाने की जरूरत है।

अतः मेरा केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि वह देश के नक्सल प्रभावित क्षेत्रों विशेषतः महाराष्ट्र राज्य के गढ़चिरोली-चिमुर जनजातीय संसदीय क्षेत्र, जो नक्सलवाद से अति प्रभावित क्षेत्र है और अति पिछड़ा हुआ भी है, वहां के युवकों के लिए वरीयता के आधार पर कौशल विकास आधारित रोजगार एवं प्रशिक्षण कार्यक्रम को क्रियान्वित किये जाने हेतु आवश्यक कदम उठाए, जिससे नक्सलवाद से प्रभावित क्षेत्रों के युवकों को रोजगार के साधन उपलब्ध हो सकें और वे भी राष्ट्र की मुख्य धारा से जुड़ सकें।

(ii) Need to provide irrigation facilities in Dahod, Chhota Udaipur, Narmada and Bharuch districts of Gujarat.

श्री मनसुखभाई धनजीभाई वसावा (भरूच) : गुजरात में कई सिंचाई बांध बनाये गये हैं जैसे नर्मदा बांध, करजण बांध, उकई बांध एवं फढाणा बांध बने हैं। यह बांध जनजाति/आदिवासी बहुल क्षेत्र में बने हैं और इनसे विस्थापित होने वाले अधिकांश लोग जनजाति वर्ग के हैं। खेद के साथ सदन को सूचित करना पड़ रहा है कि सिंचाई की सुविधा इन बांध वाले क्षेत्रों के जनजाति वर्ग के लोगों को नहीं मिल रही है और उक्त डैमों का पानी भी इन क्षेत्रों में रहने वाले जनजाति वर्ग को नहीं मिल पा रहा है। मेरी मांग है कि भारत सरकार 'प्रधानमंत्री सिंचाई योजना' और राज्य की सिंचाई योजना का समुचित समन्वय करके गुजरात के दाहोद, छोटा उदयपुर, नर्मदा और भरूच जिले के जनजाति बहुल और पिछड़े इलाके तथा जगडिया, नेत्रंग वालिया और तापी जिला की जनजाति बेल्ट को सिंचाई की अधिक से अधिक सुविधा दी जाये जिससे वे अपने खेतों को सींच सकें और कृषि से अधिक आय कमाकर अपने जीवन स्तर को ऊँचा कर सकें।

मेरा सरकार से अनुरोध है कि भारत सरकार 'प्रधानमंत्री सिंचाई योजना' और राज्य की सिंचाई योजना का समुचित समन्वय के माध्यम से गुजरात के दाहोद, छोटा उदयपुर, नर्मदा और भरूच जिले के जनजाति बहुल और पिछड़े इलाके तथा जगडिया, नेत्रंग वालिया और तापी जिला की जनजाति बेल्ट को सिंचाई की सुविधा दी जाये।

(iii) Need to accord approval for construction of roads connecting religious places of Rajasthan.

श्री चन्द्र प्रकाश जोशी (चित्तौड़गढ़) : मैं अपने संसदीय क्षेत्र के एक बहुत ही महत्वपूर्ण विषय की ओर सरकार का ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूँ। मेरे संसदीय क्षेत्र के राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 76 भटेवर से मावली होते हुए राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 162 ए से नाथद्वारा, कुम्भलगढ़, गढ़बोर, चारभुजाजी से देसुरी तक प्रदेश के प्रमुख धार्मिक स्थलों को जोड़ने हेतु सड़क निर्माण की परियोजना को शीघ्र स्वीकृत कराने की आवश्यकता है क्योंकि इस परियोजना के पूर्ण होने से राजस्थान के पाली, राजसमन्द, उदयपुर के कई गांव और कस्बे इससे जुड़ जायेंगे। उक्त प्रस्तावित मार्ग पर्यटन के क्षेत्र में विशेष लाभकारी होगा और दूसरा महत्वपूर्ण व्यवसाय खनिज भी लाभान्वित होगा। प्रस्तावित हाइवे के बनने से कई दूर-दराज के कस्बे और गाँव जिनको उच्च शिक्षा, अच्छी चिकित्सा सुविधा एवं अन्य कई सुविधायें जो कि वर्तमान में अच्छी सड़क नहीं होने के कारण नहीं मिल पाती वह आसानी से उपलब्ध होगी। इसके साथ ही रोजगार के अवसर भी क्षेत्र को उपलब्ध हो पायेंगे।

अतः मैं माननीय सड़क, परिवहन एवं राजमार्ग मंत्री जी से मांग करता हूँ कि इस परियोजना को शीघ्र स्वीकृत कर कार्य प्रारंभ करायें जिससे कि क्षेत्र की जनता लाभान्वित हो।

(iv) Need to beef up security in ports of Gujarat.

डॉ. किरिट पी. सोलंकी (अहमदाबाद) : मैं सरकार के संज्ञान में लाना चाहता हूं कि गुजरात की समुद्री सीमा पर छोटे और बड़े मिलाकर 43 बन्दरगाह है जहां पर सभी माल वाहक जहाजों का आना-जाना लगा रहता है। अगर उनकी सुरक्षा की दृष्टि से देखें तो यह पूर्ण रूप से अपर्याप्त है। इनकी सुरक्षा के लिए मान्य संस्थागत ढांचा नहीं है। छोटे बंदरगाहों के साथ-साथ निजी विकसित किये गये बंदरगाहों में सुरक्षा निजी सुरक्षा गार्डों के हाथों में होती है जिस कारण से सुरक्षा में हमेशा खामियां बनी रहती हैं और बाहर से आने वाले लोग उनको पूरा सम्मान नहीं देते हैं जिसके कारण बंदरगाहों से असामाजिक कार्यकलाप चलते रहते हैं। असामाजिक तत्वों की गतिविधियां बढ़ती रहती हैं। कुछ बंदरगाहों पर राज्य पुलिस भी लगी हुई है जो कि नाकाफी है।

अतः गुजरात के सभी बंदरगाहों पर सुरक्षा हेतु ऐसी नीति बनानी चाहिए जैसी कि सभी एयरपोर्ट्स के लिए निर्धारित की गई है। इसके लिए कम से कम दो चक्रीय सुरक्षा घेरा होना चाहिए। बंदरगाहों पर तैनाती के समय सुरक्षा कर्मियों के आधुनिक हथियारों के साथ-साथ जांच के आधुनिक उपकरण होने चाहिए जिससे गैर कानूनी माल का आवागमन न हो सके। वर्तमान समय के हालात को देखते हुए केन्द्र सरकार को ऐसी नीति बनानी चाहिए जिससे गुजरात के सभी बंदरगाहों पर पूरी चौकसी हो सके।

(v) Need to establish a Saink School in Barmer district of Rajasthan.

कर्नल सोनाराम चौधरी (बाड़मेर) : मेरा संसदीय क्षेत्र बाड़मेर (राजस्थान) भौगोलिक रूप से विकट है और आर्थिक एवं शिक्षा के क्षेत्र में बहुत पिछड़ा हुआ है। इसका भौगोलिक क्षेत्रफल 56,779 वर्ग कि.मी. एवं जनसंख्या 32,73,660 है। साक्षरता एवं शिक्षा के आंकड़े देखें तो देश में जालोर के बाद दूसरा जिला बाड़मेर एवं जैसलमेर है जो शिक्षा में पिछड़े हैं। बाड़मेर एवं जैसलमेर जिलों की लगभग 560 कि.मी. की अंतर्राष्ट्रीय सीमा पड़ोसी देश पाकिस्तान से लगती है। इतिहास गवाह है कि राजस्थान की धरा वीरप्रसूता है। यहां से कई वीर योद्धा पैदा हुए हैं। वर्तमान में देश की थल, नभ एवं वायुसेना में इस क्षेत्र के कई सैनिक सेवारत हैं और कई सेवानिवृत्त सैनिक एवं उनकी विधवा हैं। जैसलमेर में शेरगढ़ एवं झुंझनू जिले में सर्वाधिक सैनिक हैं। इसमें हमारे देश के सैनिक स्कूल चित्तौड़गढ़ का मुख्य योगदान है। मेरा निवेदन है कि बाड़मेर और जैसलमेर से वर्तमान में 3,700 पूर्व सैनिक, 1,045 सैनिकों की विधवाएं हैं एवं लगभग 25 से 30 हजार सैनिक देश की विभिन्न सेनाओं में वर्तमान में सेवारत हैं। बाड़मेर, जालीफा, जसाईफ हमीरा, जैसलमेर में आर्मी के कैम्पस हैं। डाबला, बाड़मेर, जैसलमेर में बी.एस.एफ. के कैम्पस हैं। इसी के साथ उतरलाई एवं जैसलमेर में एयरफोर्स के स्टेशन हैं। इन सभी स्थितियों को देखते हुए यहां के युवाओं एवं उनके अभिभावकों की भावना रहती है कि उनको बच्चों को सैनिक की शिक्षा दिलवाई जाए। पिछले लंबे समय से बाड़मेर जिले में चित्तौड़गढ़ जैसा सैनिक विद्यालय खोले जाने की मांग की जा रही है। सैनिक विद्यालयों का संचालन का आर्थिक भार प्रदेश की सरकार वहन करती है।

मेरा निवेदन प्रधानमंत्री जी एवं रक्षा मंत्री जी से है कि बाड़मेर जिले में पर्याप्त संसाधनों एवं मांग को ध्यान में रखते हुए एक सैनिक विद्यालय स्वीकृत कराने की महती कृपा करायें ताकि शिक्षा में पिछड़े इस क्षेत्र के बच्चों को देश सेवा के साथ ही रोजगार परक शिक्षा मिल सके।

(vi) Need to revive the Puga geo-thermal project in Ladakh

SHRI THUPSTAN CHHEWANG (LADAKH): The Hon'ble Prime Minister in his address to the last Indian Science Congress had expressed interest in the exploitation of geo-thermal energy in the country. Of all the geo-thermal fields in India perhaps the most attractive and extensively studied is the Puga-Chumathang field. Puga was studied in detail by an inter-disciplinary team under the aegis of the Geological Survey of India for a number of years in the 1970s. Later, in early 2000, the National Geo-physical Research Institute, Hyderabad had carried out magneto-telluric studies. The report of the experts had indicated potential of Puga geo thermal field. The J & K Government invited bids for a 5 MW plant on Puga on BOOT basis in 2012. There were reports that the work had been allotted to a bidder. However, there has been no activity on the grassroot level so far. I request the Minister of New and Renewable Energy to revive the proposal and get the project started through LAREDA (Ladakh Renewable Energy Development Authority) or Ladakh Autonomous Hill Development Council, Leh.

(vii) Need to rejuvenate Tamsa, Tilodaki Ganga, Kalyani and Bisuhi rivers in eastern Uttar Pradesh.

श्री लल्लू सिंह (फ़ैज़ाबाद) : मेरे संसदीय क्षेत्र फ़ैज़ाबाद से कई बड़ी नदियाँ सरयू-गोमती के साथ छोटी नदियाँ तमसा, तिलोदकी गंगा, कल्याणी, बिसुही बहती हैं। इनमें तमसा, तिलोदकी गंगा, बिसुही, कल्याणी आगे चलकर कई-कई किलोमीटर बहने के बाद सरयू और गोमती में गिरती हैं। ऐसी मान्यता है कि मांडव्य ऋषि की तपस्या से उत्पन्न तमसा नदी का उद्गम स्थल लखनीपुर गाँव के पास फ़ैज़ाबाद में है जबकि रमणक ऋषि की तपस्या से उत्पन्न तिलोदकी गंगा का उद्गम भी फ़ैज़ाबाद के पंडितपुर गाँव के पास है। अतीत में इन नदियों में भरपूर जल बारहों मास बहता था पर इनका वजूद अब खतरे में पड़ गया है जिससे किसानों को सिंचाई में भारी दिक्कतों का सामना करना पड़ रहा है।

अतः मेरी मांग है कि तमसा, तिलोदकी गंगा, कल्याणी और बिसुही नदी के जल प्रवाह पुनः स्थापित करने हेतु मंत्रालय इन नदियों के जीर्णोद्धार हेतु कदम उठाएँ जिससे उनका वजूद बचाया जा सके तथा क्षेत्रीय किसानों की फसलों के लिए सिंचाई की समस्या दूर हो सके।

(viii) Need to regularise the services of artists and comperes working on contractual basis in Akashwani Kendras all over the country.

श्री नाना पटोले (भंडारा-गोंदिया) : देश में आकाशवाणी के विभिन्न केन्द्रों पर एवं आकाशवाणी की आवश्यकता पर सेवा कार्य करने वाले उद्घोषक संवर्ग के कैजुअल आर्टिस्ट्स (कैजुअल-अनाउंसर्स व कैजुअल कम्पीयर्स) का चयन, विधिवत चयन की प्रक्रिया के तहत विज्ञापनोपरांत, लिखित परीक्षा, स्वर परीक्षा एवं अंतर्विक्षा उत्तीर्ण होने पर किया जाता है। देश के विभिन्न केन्द्रों (पटना, गोरखपुर व बालाघाट) पर 10 वर्ष से 30 वर्षों से वृहत अनुभव के साथ आर्टिस्ट व्यक्ति, कैजुअल अनाउंसर व कैजुअल कम्पीयर्स के पदों पर रहकर के अपनी सेवा आकाशवाणी को प्रदान कर रहे हैं। कैजुअल आर्टिस्ट्स द्वारा समय-समय पर अपने नियमतीकरण वास्ते आकाशवाणी महानिदेशालय, भारत सरकार, नई दिल्ली के उच्च अधिकारियों को आग्रह किया जाता रहा है। आकाशवाणी के उच्च अधिकारी कैजुअल आर्टिस्ट्स को नियमित करने का केवल भरोसा देते हैं लेकिन पिछले काफी समय से आर्टिस्ट्स को कॉन्ट्रैक्ट पर बहाल करके सेवाएँ लेते आ रहे हैं। मैं सरकार से आग्रह करता हूँ कि देश के सभी आकाशवाणी केंद्रों पर लंबे समय से कार्य करने वाले कैजुअल एनाउंसर्स व कैजुअल कम्पीयर्स को शीघ्र से शीघ्र नियमित करने वास्ते, सरकार द्वारा कदम उठाने की आवश्यकता है।

(ix) Need to ensure maintenance of specified standard of education in medical colleges in the country.

कुँवर भारतेन्द्र सिंह (बिजनौर) : 23 मार्च, 2016 को मेडिकल कॉलेजों के नवीनीकरण के लिए मेडिकल काउंसिल ऑफ इंडिया (एम.सी.आई.) द्वारा बुलायी गयी बैठक में जो जांच रिपोर्ट रखी गयी है वह बेहद चौंकाने वाली है, क्योंकि विशेषज्ञों ने पाया कि 52 मेडिकल कॉलेजों में से 32 मेडिकल कॉलेज ऐसे हैं जो दाखिले के लायक ही नहीं है।

इन मेडिकल कॉलेजों में कहीं शिक्षक तो कहीं डॉक्टर नहीं है, तो कहीं अस्पताल में उपचार की सुविधा न होने से मरीज ही नहीं आते। एम.सी.आई. की रिपोर्ट में यह भी पाया गया कि बहुत से डॉक्टर विभिन्न मेडिकल कॉलेजों में छद्म शिक्षक के रूप में भी पंजीकृत हैं। कई मेडिकल कॉलेजों में तो विभिन्न रोगों के लिए वार्ड ही नहीं बन पाये हैं तथा किसी-किसी कॉलेज में तो आपातकालीन वार्ड तक निर्माणाधीन है। वर्तमान समय में देश के लगभग 452 मेडिकल कॉलेजों में 52,715 सीटें उपलब्ध हैं तथा 9 लाख 36 हजार डॉक्टर पंजीकृत हैं। देश में लगभग 1700 नागरिकों पर केवल एक डॉक्टर ही उपलब्ध है और इसमें से भी 80 फीसदी डॉक्टर मध्यम व बड़े शहरों में हैं जबकि 65 फीसदी आबादी आज भी गाँवों और कस्बों में निवास करती है। देश की चिकित्सा व्यवस्था लगभग 6 लाख डॉक्टरों की भारी कमी से जूझ रही है।

मेडिकल कॉलेजों में तभी अच्छे डॉक्टर तैयार हो सकते हैं जब उनमें तीन सुविधाएँ हों- एक शिक्षक, दूसरे चिकित्सकीय उपकरण तथा तीसरे क्लीनिकल मैटीरियल यानी मरीज। इन तीनों के बूते ही डॉक्टरों की पढ़ाई होती है और एक योग्य डॉक्टर तैयार होता है। अगर उपरोक्त मेडिकल कॉलेजों में इनके बिना पढ़ाई की जा रही है तो ऐसे में कैसे डॉक्टर तैयार होंगे ये आप स्वयं अंदाजा लगा सकते हैं। मैं माननीय स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि आम नागरिकों की स्वास्थ्य चिकित्सा एवं इनमें पढ़ने वाले मेडिकल स्टूडेंट्स के बेहतर भविष्य के लिए इस प्रकार के मेडिकल कॉलेजों की स्थायी रूप से निगरानी की उचित व्यवस्था की जाये तथा लापरवाही बरतने पर भारी जुर्माना, मान्यता रद्द करने जैसे कदम उठाये जायें, ताकि देश में अच्छे डॉक्टरों की व्यवस्था की जा सके।

(x) Need to run Bikaner-Dadar Superfast (Train No. 12489/90) on daily basis and also provide adequate berths in the train.

श्री देवजी एम. पटेल (जालौर) : उत्तर-पश्चिम रेलवे के अंतर्गत समदडी-भीलडी रेल लाइन को ब्रॉडगेज में तब्दील हुए करीब पांच वर्ष हो गये हैं लेकिन यात्री सुविधाओं का नितांत अभाव है। नाम मात्र की यात्री गाड़ियां इस रूट पर चल रही हैं, जो चल रही हैं, उसके संबंध में भी यात्रियों को काफी परेशानी झेलनी पड़ती है।

बीकानेर से दादर के बीच सप्ताह में दो दिन चलने वाली बीकानेर-दादर सुपरफास्ट ट्रेन नं.-12489/12490 के फेरे बढ़ाने की आवश्यकता लंबे समय से महसूस की जा रही है। कई बार इसके लिए मांग भी की जा चुकी है। इस ट्रेन को जिले से पर्याप्त राजस्व भी मिल रहा है। यात्री भार को देखते हुए इसके फेरे पर्याप्त नहीं हैं। यदि इस गाड़ी को दैनिक रूप से चलाया जाये तो रेल राजस्व में इजाफा होगा, साथ ही साथ यात्रियों को लंबी प्रतीक्षा सूची से भी राहत मिलेगी।

बीकानेर-दादर सुपरफास्ट ट्रेन नं.-12489/12490 में यात्रा करने वाले यात्रियों की अधिकांश संख्या जालौर, भीनमाल, रानीवाडा, धानेरा आदि क्षेत्र के यात्रियों को होती है। क्योंकि बीकानेर व जोधपुर से तो मुंबई के लिए अलग रूट पर कई ट्रेन संचालित हैं, लेकिन इस ट्रेन में जोधपुर, समदडी से लेकर पालनपुर तक सभी स्टेशनों का आरक्षण कोटा स्लीपर क्लास में मात्र 42 व थर्ड ए.सी. में मात्र 8 बर्थ का कोटा है, जो नितांत कम है। मजबूरन यात्रियों को बीकानेर या बीकानेर तक के टिकट लेने पड़ते हैं। अतः जोधपुर एवं उसके आगे के स्टेशनों का पूल्ड कोटा बढ़ाया जाये।

(xi) Need to provide a special package to Uttarakhand to check migration of people from the State particularly from Garhwal parliamentary constituency, Uttarakhand.

मेजर जनरल भुवन चन्द्र खंडूड़ी एवीएसएम (गढ़वाल) : मेरा संसदीय क्षेत्र गढ़वाल मुख्यतः पहाड़ी क्षेत्र है एवं लोग बहुत विषम परिस्थितियों में अपना जीवन-यापन करते हैं। मूलभूत सुविधाओं के अभाव में पहाड़ से भारी मात्रा में पलायन हो रहा है। पहाड़ी जिलों में गांव के गांव खाली हो गये हैं। लोग अपनी इच्छाओं के विपरीत रोज़गार एवं सुविधाओं के अभाव में पलायन करने को मजबूर हैं।

इस क्षेत्र की सीमा चीन से भी लगती है एवं इस प्रकार के पलायन को असुविधा के साथ-साथ सामरिक दृष्टिकोण से भी देखा जाना चाहिए।

मेरा सरकार से अनुरोध है कि सतत पालयन, जो कि गंभीर समस्या है, को रोकने के लिए पहाड़ के निवासियों को पहाड़ पर ही मूलभूत सुविधायें जैसे चिकित्सा, शिक्षा एवं रोज़गार उपलब्ध करवाया जाये। मेरा सरकार से आग्रह है कि उत्तराखण्ड के पहाड़ी जिलों के लिए एक विशेष पैकेज केंद्र सरकार द्वारा दिया जाये, जिससे कि वहां पर स्तरीय बुनियादी सुविधाएँ जैसे कि स्कूल-कॉलेज, अस्पताल एवं रोज़गार के साधन मसलन, बागवानी, फल संरक्षण, पर्यटन, लघु जल विद्युत परियोजनाएँ आदि को बढ़ावा दिया जा सके।

(xii) Need to make available pastures for bovine population in the country.

डॉ. वीरेन्द्र कुमार (टीकमगढ़) : हमारे देश में लगभग हर एक क्षेत्र के लिए कोई न कोई रणनीति है लेकिन घास के मैदानों के संबंध में यह बात लागू नहीं होती। आज देश भर में गोचर भूमि लगातार कम होती जा रही है तथा देश के अधिकांश स्थानों पर बाहुबलियों ने इस भूमि पर अतिक्रमण किया हुआ है, जिसके परिणामस्वरूप जब गायें भोजन की तलाश में विचरण करती हैं तथा चारागाहों के अभाव में भोजन के लिए भटकते हुए सड़कों पर आ जाती हैं तो वे अक्सर दुर्घटनाओं का शिकार हो जाती हैं। हमारे देश की सनातन संस्कृति में गाय को माता का स्थान दिया गया है। ऐसे में चारागाहों के अभाव में गौवंश का इस तरह काल कलवित होना अत्यंत दुःख एवं चिंता का विषय है।

आज देश में घास के मैदानों के घटते आकार और घासों की गुणवत्ता में आई गिरावट चिंता का विषय है, क्योंकि देश के ज्यादातर छोटे एवं पिछड़े किसान और भूमिहीन लोग अपनी जीविका के लिए पशुपालन पर ही निर्भर रहते हैं। ऐसे में चारागाहों और घास के मैदानों में सुधार के उपाय करने के लिए राज्यों को भी अवश्य आगे आना चाहिए क्योंकि देश के अधिकांश राज्यों की आबादी अपनी आजीविका के लिए चारागाह आधारित पशुपालन पर निर्भर है तथा कृषि क्षेत्र के कुल सकल घरेलू उत्पाद का करीब 30 प्रतिशत हिस्सा पशुपालन क्षेत्र से आता है।

मेरा इस विषय में सरकार से आग्रह है कि वह इस संबंध में नीतिगत विसंगतियों पर तत्काल ध्यान देकर तथा राज्यों के साथ समन्वय स्थापित कर गोचर भूमि को अतिक्रमण से मुक्त कराने हेतु तत्काल ठोस उपाय करे, जिससे देश में गौवंश की रक्षा हो सके तथा पशुपालन व्यवसाय को प्रोत्साहन मिल सके।

(xiii) Need to issue and renew smart cards under Rashtriya Swasthya Bima Yojana in Muzaffarpur parliamentary constituency, Bihar.

श्री अजय निषाद (मुज़फ़्फ़रपुर) : हमारे संसदीय क्षेत्र मुज़फ़्फ़रपुर में बी.पी.एल. परिवार के लोग राष्ट्रीय स्वास्थ्य बीमा योजना के लाभ से वंचित हो रहे हैं। पूरे मुज़फ़्फ़रपुर जिले में बी.पी.एल. परिवारों की संख्या लगभग 6 लाख है जिसमें से मात्र 90 हज़ार परिवारों को राष्ट्रीय स्वास्थ्य बीमा योजना से संबंधित स्मार्ट कार्ड 2012 तक बनाये गये। उसके उपरान्त यानि 2013 से अब तक बाकी बचे लगभग 5 लाख 10 हज़ार बी.पी.एल. परिवारों के कार्ड नहीं बनाये गये। साथ ही 2012 तक जिन 90 हज़ार बी.पी.एल. परिवारों को कार्ड निर्गत किये गये उनका भी नवीनीकरण नहीं हो रहा है क्योंकि सरकारी निर्देशानुसार 2013 तक के पहले बने कार्ड का नवीनीकरण नहीं होगा। ऐसी परिस्थिति में जिले के सभी बी.पी.एल. परिवार राष्ट्रीय स्वास्थ्य बीमा योजना के लाभ से पूर्णतः वंचित हैं। माननीय प्रधानमंत्री जी की यह महत्वाकांक्षी योजना है जिसका लाभ हर बी.पी.एल. परिवार को प्राथमिकता के तौर पर पहुंचाया जाना है।

मैं माननीय स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्री से मांग करना चाहूंगा कि इस संबंध में संबंधित विभाग को अविलंब निर्देशित किया जाये ताकि मुज़फ़्फ़रपुर जिले के कुल बी.पी.एल. परिवारों को राष्ट्रीय स्वास्थ्य बीमा योजना से संबंधित स्मार्ट कार्ड बनवाया जाए। साथ ही नवीनीकरण से वंचित कार्डधारियों के कार्ड का भी नवीनीकरण कराया जाये ताकि तमाम गरीब परिवारों को इस महत्वाकांक्षी योजना का लाभ मिल सके।

(xiv) Need to restart Rashtriya Swasthya Bima Yojana in Jharkhand.

श्री सुनील कुमार सिंह (चतरा) : भारत सरकार द्वारा वर्ष 2008 में असंगठित श्रमिक सामाजिक सुरक्षा अधिनियम, 2008 के द्वारा सामाजिक सुरक्षा एवं सभी के लिए स्वास्थ्य देखभाल के लिए राष्ट्रीय स्वास्थ्य बीमा योजना (आर.एस.बी.आई.) शुरू की गई थी। इस योजना के तहत गरीबी रेखा के नीचे (बी.पी.एल.) परिवारों को शामिल किया गया था, जिसमें बाद में संशोधन करके असंगठित क्षेत्र मजदूरों की 11 श्रेणियों को भी शामिल किया गया। ये 11 श्रेणियाँ हैं- 1. भवन एवं अन्य निर्माण कल्याण बोर्ड के साथ पंजीकृत श्रमिक, 2. लाइसेंसधारी रेलवे कुली, 3. स्ट्रीट वैंडर्स, 4. मनरेगा श्रमिक, 5. बीड़ी श्रमिक, 6. घरेलू श्रमिक, 7. सफाई कर्मचारी, 8. खान श्रमिक, 9. रिक्शा चालक, 10. कूड़ा बीनने वाले और 11. ऑटो/टैक्सी चालक। यह योजना 01 अप्रैल, 2015 से स्वास्थ्य एवं परिवार कल्याण मंत्रालय के अधीन हस्तांतरित हो गई है। आर.एस.बी.आई. के दो प्रमुख उद्देश्य हैं- पहला गंभीर बीमारियों के लिए स्वास्थ्य लाभ हेतु आर्थिक सहायता प्रदान करना तथा दूसरा बी.पी.एल. परिवारों को अस्पताल में भर्ती कराने एवं अन्य खर्च हेतु आर्थिक सहायता प्रदान करना।

गरीबी, बी.पी.एल. एवं असंगठित क्षेत्र के परिवारों के लिए यह एक महत्वपूर्ण योजना है जिसमें सार्वजनिक एवं निजी अस्पताल के चयन की भी स्वतंत्रता है। सरकार बीमा कंपनियों, अस्पतालों और गैर-सरकारी संगठनों को आर.एस.बी.आई. के तहत पैसा देती है।

वर्ष 2013 के सरकारी आंकड़ों के अनुसार देश के 7,27,53,741 बी.पी.एल. परिवारों में से 4,13,31,073 परिवारों को आर.एस.बी.आई. के तहत शामिल किया गया था। झारखण्ड राज्य में कुल बी.पी.एल. परिवारों 36,07,741 में से 16,82,894 को इस योजना में शामिल किया गया था। मेरे संसदीय क्षेत्र चतरा के चतरा जिले में 1,40,186 में से 60,612 बी.पी.एल. परिवारों को लातेहार जिले में से 97,548 में से 44,220 बी.पी.एल. परिवारों को एवं पलामू जिले में 2,94,778 में से 1,00,093 बी.पी.एल. परिवारों को इस योजना के लिए नामांकित किया गया। यह संख्या बी.पी.एल. परिवारों का मात्र 38.48 प्रतिशत है। जबकि झारखण्ड में आर.एस.बी.आई. में नामांकित किये गये बी.पी.एल. परिवारों का औसत 46.65 प्रतिशत है। झारखण्ड में यह योजना अप्रैल, 2015 से बंद हो चुकी है। जिससे बी.पी.एल. परिवारों को योजना का लाभ नहीं मिल रहा है।

अतः मैं भारत सरकार से मांग करता हूँ कि गरीबी, बी.पी.एल. परिवारों के लिए अति महत्वपूर्ण राष्ट्रीय स्वास्थ्य बीमा योजना को झारखण्ड में शीघ्रतिशीघ्र पुनः प्रारंभ किया जाये। आर.एस.बी. योजना में

सभी बी.पी.एल. परिवारों को शामिल किया जाये। इसके अलावा मैं यह भी मांग करता हूँ कि झारखण्ड में योजना के बंद होने के कारणों का पता लगाकर दोषी अधिकारियों पर कार्रवाई करके दण्डित किया जाये।

(xv) Need to create water bodies in the notified area of Cheetah Sanctuary in Madhya Pradesh and also provide water storage facilities in the sanctuary area.

श्री प्रहलाद सिंह पटेल (दमोह) : मेरा चुनाव क्षेत्र दमोह बुंदेलखण्ड के मध्य प्रदेश में आता है। गत वर्ष चीता अभ्यारण्य के लिए भारत सरकार के वन, पर्यावरण एवं जलवायु परिवर्तन मंत्रालय द्वारा अधिसूचित हुआ है, जिससे अनेक राजस्व ग्रामों का विस्थापन हुआ है। बुंदेलखण्ड का सूखा एवं पेयजल संकट सर्वविदित है। अतः मेरा सुझाव एवं मांग है कि चीता अभ्यारण्य में आने वाले राजस्व ग्रामों को जो विस्थापित किये गये हैं, उस भूमि पर बड़े-बड़े तालाब बनाकर पेयजल के लिए उपयोग करने का नूतन प्रयोग करें। अभ्यारण्य के भीतर होने कारण जंगली पशु लाभान्वित होंगे तथा हिंसक पशुओं के कारण जनता के आवागमन से दूर प्रदूषण मुक्त भी रहेंगे। अभ्यारण्य को सीमा के बाहर तक जमीन के नीचे (अंडरग्राउंड) पाइपलाइन पहुंचाकर लोक प्रशासन लोक प्रशासन जल संग्रहण केंद्र एवं जल शोधन संयंत्र संचालित कर सकते हैं। इस नूतन प्रयोग में वन अधिनियम 1980 का उल्लंघन एवं वनों की क्षति भी नहीं होगी क्योंकि कुछ माह पूर्व तक ये भूमि राजस्व भूमि रही है। पेयजल के समाधान एवं भूमि की कमी को दूर करने के लिए यह नूतन प्रयोग सरकार जरूर प्रारंभ करे।

(xvi) Need for flood management in Assam

KUMARI SUSHMITA DEV (SILCHAR): Flooding of Brahmaputra and Barak Rivers almost every year cause severe damage to the life and property of the people of Assam and other states in the North East. Assam is suffering from floods even today. The Brahmaputra Board has been abolished by the government. The draft Bill for a new body was circulated to all the North Eastern States and West Bengal on 23.02.2015 for their views and all the basin States agreed to it and the comments received thereon were incorporated in the draft Bill. A decision was taken to form a Corporation but no action has been taken in this regard till date. I request the Government to expedite the matter.

(xvii) Need to review the decision to auction 12 marginal oil fields in Assam

SHRI GAURAV GOGOI (KALIABOR): The mandate of the current government in Assam was the protection of Jati (Nation), Mati (Land) and Bheti (Resources). Oil has been one of the most precious resources of the State. The decision of the Central Government to auction 12 marginal oil fields is a betrayal of the slogan of Jati, Mati and Bheti. Through this policy, the Central government has ignored the historical sentiments of the people of Assam. The auction policy only benefits private and foreign companies who are unlikely to share any significant revenues with the state or focus on hiring local people. This decision has created a huge gap in the relationship between the government both Central and State. Broadening this gap is the refusal of the Central Government to pay Rs. 10,000 crore that it owed to the state of Assam towards oil royalties.

(xviii) Need to check the spread of Diphtheria in Kozhikode and Malappuram districts of Kerala

SHRI M.K. RAGHAVAN (KOZHIKODE): Diphtheria fear has gripped Kozhikode and Malappuram districts of Kerala. It is an infectious disease. The symptoms include weakness, sore throat, fever and swollen glands in the neck. The disease spreads from person to person usually through respiratory droplets like coughing and sneezing.

Kozhikode has a coast line of over 50 Kilometers and Malappuram around 70 Kilometers and heavy rain has increased the spread of the virus.

Two persons of the 40 reported cases have died causing near panic situation in these two districts. This is not an ordinary situation especially in Kerala where health awareness is strong.

Moreover, the spread of the disease will also affect the travel to the Gulf countries where people from these two districts visit in large numbers.

There is acute shortage of Serum to cover both the districts. The Centre should, therefore, do all the possible to make available the serum for immediate use in these two districts. Further, steps should be taken to stop spreading the virus across the state and a Central Team should be deputed to study the ground situation for immediate relief.

(xix) Need to release funds under the Post Matric Scholarship Scheme to Tamil Nadu

DR. P. VENUGOPAL (TIRUVALLUR): Tamil Nadu is implementing the Centrally sponsored Scheme of Post Matric Scholarship for students belonging to the Scheduled Castes and Scheduled Tribes pursuing higher studies in recognized institutions. Under this scheme, 100 per cent Central Assistance is provided to all States/UTs beyond the committed liability. In the three financial years, 2013-14, 2014-15 and 2015-16, the Government of Tamil Nadu had submitted claims totaling Rs. 2551.38 crore for both the categories. As against this claim, only Rs. 1314.24 crores were released by the Union Government leaving a balance of Rs. 1167.69 crores. The Ministry of Social Justice and Empowerment had admitted Tamil Nadu's claim in total. However, funds have not been released so far reportedly due to insufficient budgetary allocations. The Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu has been allocating huge funds for the welfare of SC/ST students. Tamil Nadu Government pays special attention to SC/ST students who aspire to take up research studies abroad in the field of Engineering, Technology and other Science disciplines which are not available in India. Therefore, timely release of scholarships is very essential to keep the students, most of whom are from very poor families, adequately motivated to pursue their studies. Given the importance and sensitivity of this scheme, I appeal to the Government to provide adequate funds to the Ministry of Social Justice and Empowerment to enable it to release the entire pending central share of Rs. 1167.69 crores due to Tamil Nadu under the Post Matric Scholarship Scheme for Scheduled Castes and Scheduled Tribes.

(xx) Need to upgrade the Branch Office at ESI at Tiruchirapalli, Tamil Nadu as Sub-Regional Office

SHRI P. KUMAR (TIRUCHIRAPPALLI): In Tamil Nadu, there is only one Regional Office of ESI and four Sub-Regional offices at Coimbatore, Madurai, Salem and Tirunelveli. My parliamentary constituency, Tiruchirapalli is surrounded by eight districts namely, Dindigul, Pudukottai, Karur, Thanjavur, Nagapattinam, Tiruvarur, Perambalur and Ariyalur.

There are 24 ESI Dispensaries functioning in the above mentioned districts. There are a large number of ESI beneficiaries in these districts and there is an urgent need for setting up one Sub-Regional office of ESI at Tiruchirapalli to cater their needs. Now, one Branch Office of ESI is functioning in Tiruchirapalli. There is a long pending demand from the people of Tiruchirapalli for upgradation of the Branch office of ESI into Sub-Regional Office to facilitate these ESI functionaries.

I, on behalf of the people, request the Government to consider this long pending demand and to upgrade the Branch Office of ESI at Tiruchirapalli as Sub-Regional Office.

(xxi) Need to set up a Training-cum-Production Centres for Artisans in Arambagh parliamentary constituency in West Bengal

SHRIMATI APARUPA PODDAR (ARAMBAG): Handicrafts are the tradition of West Bengal. In addition to garment materials, Bamboo crafts, jute crafts, brass wares etc. are very famous. Bengal crafts are well known and have important role in the Handicraft market of India. Each and every District in West Bengal practices various handicraft activities and attracts investors. In the same way Bamboo Handicraft has a major place. Bamboo matting is very much preferred by modern people for decorating their houses. Brass & Metal craft like many types of cooking utensils are also an old handicraft product of Bengal. 'Jute' the golden fibre, has traditionally been woven in Bengal.

Today Bengal is not only a major product of Jute products, but produces jute blended carpets, to decorative hand bags, bed spreads etc. All these products are exhibited all over Bengal by 'Biswa Bangla' said to be the heartbeat of art, craft & culture as it develops handicraft products benefitting the craftsmen and weavers.

My Parliamentary Constituency Arambagh consists of Brass & Metal Crafts men, Gold Smith, Weavers who belong to economically backward class.

To safeguard this Industry and benefit the livelihood of the people involved in it, I request the Union Govt. to direct the Culture Ministry, Textile Ministry, Skill Development Ministry to set up new Training & Production Centres for Handicrafts (Artisans) to safeguard this Industry in my Parliamentary Constituency Arambagh.

**(xxii) Need to provide daily stoppage of Howrah-New Delhi Rajdhani
Express at Burdwan**

PROF. DR. MAMTAZ SANGHAMITA (BARDHMAN DURGAPUR): The Kolkata Rajdhani (named as Howrah Rajdhani) No. 12301 & 12302 runs between Howrah and New Delhi. Recently a 2 minute stoppage has been allowed twice in a week at Burdwan Junction that too the day when train runs via Patna and takes relatively more time. I, therefore, urgently request to make it a daily stoppage. The passengers from Burdwan, Birbhum Purulia, Bankura & Murshidabad will be benefitted by that.

(xxiii) Need to provide the facility of Rajdhani Train service to people of western Odisha

DR. PRABHAS KUMAR SINGH (BARGARH): The Railway Ministry is operating several Rajdhani trains joining the national Capital with the State Capitals. Some Rajdhani Trains even though they go to one State Capital, take different routes. The two Rajdhani Trains to Kolkata take different routes. So also the two Rajdhani Trains to Bhubaneswar. The train no. 22811 Bhubaneswar-New Delhi Rajdhani goes via Kharagpur-Bankura-Adra-Koderma-Gaya route while the 22823 Bhubaneswar-New Delhi Rajdhani takes Kharagpur-Tatanagar-Bokaro-Gaya route to Delhi. Both the Rajdhani Trains do not touch a large part of Odisha, leaving the entire Western Odisha from its loop. People of many districts like Jharsuguda, Sambalpur, Bargarh, Bolangir, Kalahandi, Dhenkanal, Anugul, etc. are deprived of this faster mode of transport. Keeping away people from availing the services of Rajdhani Trains is creating a sense of neglect and deprivation among the people of Western Odisha. I have raised this issue with the Railway Ministry on several occasions.

I would like to request the Hon'ble Railway Minister to kindly consider the request for providing the facility of a Rajdhani Train to the people of Western Odisha. The Railway Ministry may start operating one of the Rajdhani Trains via Jharsuguda-Sambalpur-Dhenkanal route pending starting of a new Rajdhani Train from Delhi to Bhubaneswar via Agra-Bina-Katni-Bilaspur-Sambalpur route.

(xxiv) Need to expedite construction of roads under Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana in Buldana parliamentary constituency, Maharashtra.

श्री प्रतापराव जाधव (बुलढाणा) : सरकार का ध्यान अपने गृह राज्य महाराष्ट्र विशेषकर अपने संसदीय क्षेत्र बुलढाणा में प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना का कार्य सुचारु रूप से नहीं होने की ओर आकृष्ट करना चाहता हूँ। इस राज्य में सड़क निर्माण अधूरे पड़े हुए हैं जबकि लक्ष्यों के अनुसार अब तक सभी गांवों को जोड़ने हेतु प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजनान्तर्गत सभी सड़कें बन जानी चाहिए। उक्त ग्रामीण सड़कों का निर्माण करने वाले ठेकेदारों ने अपने कार्य बंद कर दिये हैं, जिसके कारण अधूरी सड़कों पर पड़ा मैटेरियल खराब हो रहा है। अधूरे काम होने से आधी-अधूरी बनी सड़कें खराब हो रही हैं। पेट्रोल की बिक्री में अभी भी प्रति लीटर पेट्रोल पर एक रूपये का सेस प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजनान्तर्गत लिया जा रहा है। पी.एम.जी.एस.वाई. में सेस में हर साल कितना पैसा विगत तीन वर्षों के दौरान सरकार को मिला है, इस तथ्य से मुझे अवगत कराया जाये।

मेरा सरकार से अनुरोध है कि पूरे महाराष्ट्र विशेषकर बुलढाणा में प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजनान्तर्गत अधूरी पड़ी सड़कों को शीघ्र पूरा किया जाये और लंबित सड़कों का निर्माण कार्य शीघ्र पूरा किया जाये एवं लंबित प्रस्तावों पर कार्य शुरू करवाया जाये।

(xxv) Need to release funds for Mandal Parishad and Zila Parishad- local bodies under Panchayati Raj System – in Andhra Pradesh and Telangana

SHRI RAM MOHAN NAIDU KINJARAPU (SRIKAKULAM): The 14th Finance Commission has granted funds to the Gram Panchayats to the tune of Rs. 8,600 crores to Andhra Pradesh. But the most important institutions of the 5 tier Panchayati Raj System – the Mandal and the Zilla Parishads, have been left to suffer severe financial crunch as no funds have been allocated to them by the 14th Finance Commission. It is highly regrettable that the lifeline money that used to be devolved to the two parishads in question by all the Finance Commissions until now has been discontinued by the 14th Finance Commission.

There are 1196 Mandal Parishads and 23 Zilla Parishads in states of Andhra Pradesh and Telangana. Due to the dearth of funds, the parishads in question are unable to provide even the basic civic amenities like roads, drinking water, health, sanitation, etc. to the citizens living in the rural areas. A cluster of closely located villages make up Mandal and Zilla Parishads. Development of infrastructure to connect villages has taken a severe hit due to non-availability of funds.

The Parishads are currently powerless as they are unable to do anything about the various complaints that they receive on a daily basis from the locals regarding upgradation of the basic amenities. The provisions of the 75th constitutional amendment must be followed in letter in and spirit and funds must be immediately released to empower the local governments.

I humbly request the Government to rectify this retrograde step taken by the 14th Finance Commission by allocating Rs. 15,000 crores to the state of Andhra Pradesh and Rs. 9,000 crores to the state of Telangana at the earliest date possible.

(xxvi) Need to implement the recommendations of Majithia Wage Board

SHRI B. VINOD KUMAR (KARIMNAGAR): Journalists are the core of the Press. A strong and independent Press is part of the system of checks and balances as the 'fourth estate' and is vital to a democracy. Unfortunately journalists who are ultimately workers like anyone else, are often paid meagre amounts. The Supreme Court in 2014 ruled that the recommendations of the six wage boards set up since 1955 under the Working Journalists and Other Newspaper Employees (Conditions of Service) and Miscellaneous Provisions Act were valid. The Majithia wage board recommended various important social-security measures which went beyond the mandated revision of the wage structure. These included post-retirement benefits, a forward-looking promotion policy, paternity leave for male employees, a retirement age of 65 years, a pension scheme, allowances for night-shifts, hardship, transport and house rent, a tribunal to adjudicate on complaints regarding non-implementation or circumvention of the wage board's awards and equal salary for contractual workers and regular employees where the same work is performed. The wage board also announced an "interim relief" of 30 percent of basic pay for employees, with effect from January 2008, and recommended an overall increase in salaries, with a provision for payment of arrears.

The Supreme Court ordered that the revised wages would be payable from 11 November 2011. However, this has received resistance from the newspaper establishment owners and is not being implemented properly. I request the government to implement the recommendations at the earliest.

(xxvii) Need to establish an Agriculture College at Akbarpur in Karimganj parliamentary constituency, Assam

SHRI RADHESHYAM BISWAS (KARIMGANJ): North-eastern zone is a economically backward area. The youth in the region facing lack of the opportunities and facilities for education in agriculture as there is no agriculture college. There are 2 Krishi Vigyan Kendra (KVK) in my constituency-one at Hailakandi and another at Karimganj District. Karimganj K.V.K. was established firstly as experimental station of undivided Assam at Akbarpur in 1913 under the guidance of Mr. G.P. Hector exclusively to carry out research and development works on rice and the rice seeds for Barak and surma valley of the then Assam. In the year 1969, the station was handed over to Assam Agricultural University and subsequently it was redesigned as Regional Agricultural Research station for Barak Valley zone of Assam. During 1980 with the introduction of National Agricultural Research Project (N.A.R.P.), the responsibility of the station was specialized to augment agricultural production and the rural economy of the zone. Existing Akbarpur K.V.K. has adequate land i.e. about 31.61 hectares with some basic infrastructure which can be used for college purpose. Establishment of Agricultural College will show a new path to the youth of Assam, Mizoram, Meghalaya, Manipur and Tripura. Considering the above fact, I urge upon the Central Government for giving a special importance for establishment of agricultural college at Akbarpur.

(xxviii) Need to accord approval to the proposal of inter-linking of river projects in Bihar and also provide adequate funds for the purpose.

श्री कौशलेन्द्र कुमार (नालंदा) : मैं अपने संसदीय क्षेत्र नालंदा से जुड़े एक महत्वपूर्ण विषय की ओर सरकार का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ। केन्द्र सरकार की महत्वाकांक्षी रीवर-लिंग योजना के अंतर्गत बिहार सरकार ने 8 योजनाओं को चिन्हित कर उसका प्रारूप एवं डी.पी.आर. केंद्र सरकार को सौंप दिया है। इन आठों योजनाओं को राज्य के हितों को ध्यान में रखते हुए बनाया गया है। इनमें से सकरी और नाटा नदी को जोड़ने की भी योजना केंद्र सरकार के पास लंबित है। इन दोनों नदियों को जोड़ने से मेरे संसदीय क्षेत्र नालंदा के साथ-साथ शेखपुरा और नवादा जिले की लाखों एकड़ भूमि के पटवन और सिंचाई की सुविधा हो जायेगी जिससे किसानों की पैदावार काफी बढ़ेगी। बरसात के समय अधिक पानी की निकासी भी होगी एवं आसपास के इलाकों में जमीन के नीचे का लेबल भी मैनेटेन होता रहेगा, जो कि पीने के पानी की समस्या को भी नहीं होने देगा। इसके अतिरिक्त अन्य परियोजनायें जैसे कोहरा और चन्द्रावत नदी को जोड़ना, बूढ़ी गंडक और गंडक नदी को जोड़ना बागमती और बूढ़ी गंडक को जोड़ना, बूढ़ी गंडक को नून नदी के द्वारा गंगा नदी को जोड़ना, कोशी और गंगा नदी को जोड़ना, कोशी, अधवार और बागमती को जोड़ना, कोशी और मेची नदी को जोड़ना एवं घनरजय जलाशय और फुलवरिया जलाशय को जोड़ना। बिहार सरकार ने इन सभी परियोजनाओं की विस्तृत रिपोर्ट के साथ डी.पी.आर. केंद्र सरकार को सौंप दिया है। अब केंद्र सरकार की जिम्मेदारी है कि राज्य की इन अति महत्वपूर्ण रीवर-लिंग परियोजनाओं को जल्द से जल्द स्वीकृति दे और पूर्ण फंडिंग के साथ कार्य प्रारंभ करने की व्यवस्था करे। साथ ही एक और महत्वपूर्ण विषय को केंद्र सरकार के संज्ञान में लाना चाहता हूँ इनमें से अधिकतर नदियों का उद्गम नेपाल है। जहां से बरसात के समय अधिक पानी छोड़े जाने के कारण पूरे उत्तर बिहार की समतल भूमि बाढ़ की चपेट में आ जाती है जिससे करोड़ों रुपये की आर्थिक क्षति के अलावा जान-माल का भारी नुकसान होता है। केन्द्र सरकार इसके लिए भी नेपाल सरकार से विचार-विमर्श कर दीर्घकालिक निदान करे।

अतः मैं केंद्र सरकार से निवेदन करता हूँ कि बिहार की नदी-लिंग योजनाओं को गंगा बाढ़ नियंत्रण बोर्ड (जी.एफ.सी.बी.) के माध्यम से अविलंब स्वीकृति प्रदान कर पूर्णतः फंडिंग की व्यवस्था करे जिससे राज्य के किसानों के हित का कार्यक्रम प्रारंभ हो सके।

(xxix) Need to provide foodgrains and kerosene under Targeted Public Distribution System to all the BPL families in Bihar.

श्री राजेश रंजन (मधेपुरा) : भारत के संविधान के अनुच्छेद 47 में यह कहा गया है कि राज्य का यह प्राथमिक कर्तव्य होगा कि वह लोगों के स्वास्थ्य, पोषण और जीवन-स्तर को उठाने के लिए प्रयास करे। हमारा संविधान यह स्पष्ट करता है कि लोगों की खाद्य सुरक्षा सुनिश्चित करने, उनका पोषण-स्तर उठाने के लिए सरकार हर जरूरी कदम उठायेगी। इसी के मद्देनजर भारत सरकार ने सार्वजनिक वितरण प्रणाली (राशन की उचित मूल्य की दुकानों की व्यवस्था) के जरिए यह सुनिश्चित करने का प्रयास किया कि लोगों को उनकी स्थिति और आय के अनुरूप न्यूनतम मूल्य पर खाद्यान्न की जरूरी मात्रा की उपलब्धता सुनिश्चित हो सके। इसे गरीबी उन्मूलन की एक रणनीति के रूप में भी पहचाना गया। आरम्भ से यह तय किया गया था कि समाज के सभी वर्गों को राशन की दुकान से उचित मूल्य में राशन की उपलब्धता सुनिश्चित हो, परंतु जून, 1997 में भारत सरकार ने इस खुली हुई व्यवस्था को लक्षित जन-वितरण प्रणाली में बदल दिया। जिसके अंतर्गत यह तय किया गया कि सरकारी रियायत (कम मूल्य का अनाज) का लाभ गरीबों और अति गरीब परिवारों को ही मिल सकेगा। अनाज के बाजार भावों के उतार-चढ़ाव पर नियंत्रण रखते हुए किसानों को उनकी लागत के अनुरूप न्यूनतम किंतु बेहतर दाम उपलब्ध करवाना, संकट के समय देश में खाद्य सुरक्षा की स्थिति सुनिश्चित करना, जन-कल्याणकारी योजनाओं के जरिये विभिन्न तबकों की खाद्यान्न संबंधी न्यूनतम जरूरतों को पूरा करना। इसी कड़ी में मैं बताना चाहूंगा कि बिहार राज्य में जन-वितरण प्रणाली की दुकान के दुकानदारों के द्वारा लाभान्वितों को अनाज नहीं देकर कथित रूप से खुलेआम अनाज एवं केरोसिन तेल की कालाबाजारी करते हुए उच्च दरों पर बाज़ार में बेच दिया जाता है एवं यह क्रम लगातार चल रहा है जिसका सीधा प्रभाव आम गरीबों पर पड़ रहा है।

खासकर बिहार में अनाज के बैग में निर्धारित मात्रा से कम की आपूर्ति की जाती है, इस प्रकार हर हाल में गरीबों का ही शोषण होता है।

अतः मैं सरकार से मांग करता हूँ कि जिस उद्देश्य की पूर्ति करने हेतु इस वितरण प्रणाली को चालू किया गया था, उस उद्देश्य को पूरा नहीं करने वाले एवं इसमें संलिप्त बिचौलियों के विरुद्ध कठोर कानूनी कार्रवाई की जाये।

(xxx) Problems faced by Cardamom, Coffee and Rubber cultivators of Kerala

ADV. JOICE GEORGE (IDUKKI): Due to the lesser allocation to the Spices Board, Rubber Board and Coffee Board, the farmers are suffering. Allocation to the Spices Board, Coffee Board and Rubber Board has been reduced from Rs. 95.35 Crore to 70.35 Crore, 136.54 to 121.54 and Rs. 161.75 Crore to Rs. 132.75 Crore respectively. The Spices Board has the mandate to support Cardamom growers by providing subsidies for re-plantation, land improvement and establishing irrigation facilities but due to scarcity of funds this has not been done. The subsidies to the small and marginal coffee growers have not been paid and same is the case with Rubber growers too. The purpose of Commodity Boards has been jeopardized. The cash crop growers, especially Cardamom and Rubber are in distress and the absence of support through subsidies will render them in great trouble which may lead to unfortunate incidents of farmers' suicide. Hence the intervention of the Government is urged.

14.36 hours**RESOLUTION RE: APPROVAL OF FIRST REPORT OF
RAILWAY CONVENTION COMMITTEE – Contd.**

HON. DEPUTY-SPEAKER: Now, the House will take up Item no. 19, further discussion on the Resolution moved by Shri Suresh Prabhu on 29th July, 2016.

Shri Dinesh Trivedi.

SHRI DINESH TRIVEDI (BARRACKPUR): Mr. Deputy-Speaker, Sir, first of all I would like to thank you and my Party for giving me this opportunity to speak on one of my favourite topics, the Railways.

I am fortunate that the hon. Finance Minister is also present in the House because basically – I would not say a tussle – this is a subject matter between the Ministry of Finance and the Ministry of Railways.

In a while I will go into the history of Railway Convention Committee itself. But before I do that let me tell you that I do not leave any forum or occasion to praise the Indian Railways. The Indian Railways is an amazing family. I can tell you without any kind of contradiction that it is perhaps one of the best organizations in the world.

I also must tell you that we are fortunate to have somebody like my dear and good friend Shri Suresh Prabhu as the Minister of Railways at this point in time. Because for years together Railways has been going through certain difficulties. Modernisation process started when Shri Madhavrao Scindia *ji*, a dear good friend, who is no more, was the Railway Minister. He initiated a lot of modernisation process. The next was Vision 2020 of the then Minister for Railways, hon. Mamata Banerjee *ji*, who is the Chief Minister of West Bengal now. I am not trying to praise because she does not require it. The world is praising her. If you read this Vision 2020 document, I think, it covers everything. In this very Report of the Railway Convention Committee a lot of reference has been made to this Vision 2020. Very honestly, when I took over as the Minister

for Railway, I said that this is going to be my bible; this is going to be the basis on which I am going to take forward whatever they have started. All of them have done very good work. During Lalu *ji*'s time, there was some profit also. But the most difficult period, I would not say 'crisis', was almost during the time of the Sixth Pay Commission when hon. Mamata Banerjee *ji* took over as the Railway Minister. That was really a trying time. She did her very best to steer the Railways through, and a lot of innovations took place.

The reason I am talking about all these things is that at this juncture we are here and we are going to talk about the Resolution to approve para 11, 12, etc. of the Railway Convention Committee to review the rate of dividend payable to the Railways. Let me tell you, and especially to the entire House, you can make out, if you ask me, at what stage of development, a particular country is, then, at that stage of development or what is the economy of a country... ... (*Interruptions*)

HON. DEPUTY SPEAKER: Shri Dinesh Trivedi, just a minute.

... (*Interruptions*)

HON. DEPUTY SPEAKER: Hon. Members, please go to your seats. Hon. Minister is going to make a statement.

THE MINISTER OF FINANCE AND MINISTER OF CORPORATE AFFAIRS (SHRI ARUN JAITLEY): Sir, I can appreciate some Members from Andhra Pradesh certainly are concerned over a particular issue. I have repeatedly said that the Government stands by the commitments it has made in supporting Andhra Pradesh to the fullest. Even today I have had a word with the Andhra Pradesh Chief Minister, and we are trying to find a solution to these issues very shortly. ... (*Interruptions*)

HON. DEPUTY SPEAKER: No discussion. He made it very clear that he would be coming up with some solution soon. What do you want further?

... (*Interruptions*)

HON. DEPUTY SPEAKER: Please listen to me. We had a discussion with the hon. Speaker also today. You all know very well that we had discussed this matter.

All are aware of this. And the Finance Minister has made it very clear in the House. He informed the House that he had already discussed the issue with the hon. Chief Minister of Andhra Pradesh and he is going to come out with a solution shortly. That is what he has said. What else do you want further?

... (*Interruptions*)

HON. DEPUTY SPEAKER: Nothing will go on record.

...(*Interruptions*)... *

THE MINISTER OF CHEMICALS AND FERTILIZERS AND MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI ANANTHKUMAR): Sir, already hon. Finance Minister has given an assurance on the floor of the House that they are considering the demands of Andhra Pradesh. They are with the people of Andhra Pradesh. Very soon, they are going to look into the matter and going to settle all the issues.

SHRI JAYADEV GALLA (GUNTUR): Very soon means what? Another two years?... (*Interruptions*)

SHRI ANANTHKUMAR: Therefore, I think, that much time should be given. I would request all my Andhra friends to take the assurance of the hon. Finance Minister and resume the business of the House.

HON. DEPUTY-SPEAKER: Okay. All right. That is enough.

Now, Shri Dinesh Trivedi.

... (*Interruptions*)

SHRI DINESH TRIVEDI: Sir, as I was mentioning that everybody feels that to become the Railways Minister is a huge thing, but I only know what kind of difficulty the Ministers of Railways go through.

Sir, the other day I was with the hon. Minister of Railways and my friend, Shri Suresh Prabhuji. It was around 5 o'clock. At 5 o'clock, he said: "I have not had a chance to even have a cup of tea. I have not had a chance to even have my

* Not recorded.

lunch.” Now, these are the trying circumstances under which most of the Railway Ministers work; and we need to find a solution... (*Interruptions*)

As I said, the best organization in the world, the most capable people we can think of, are in the Railways. In order for an engineer to get experience, his first preference would be the Railways. But what is happening today, and the crux the Railways is the finances.

Sir, I remember that when I was the Railway Minister, I had to borrow, about Rs. 3,000 crore to put in to the Railway Development Fund. My point is that the Railways hands are tight, their legs are tight, they are not allowed to do whatever they want to do in terms of generating their own revenue. On top of it, if they have to pay interest as dividend on whatever capital the Railways get, I think, it is impossible for any Railway Minister, with any kind of caliber to move smooth. Like I said initially that we are fortunate that Shri Suresh Prabhuji is a Chartered Accountant and he understands figures very well. I also appreciate that he has to run around even to LICs and others to get resource.

Sir, I have a very basic point. The very basic point is, what are we going to do about the Railways? I remember again that during the discussion of 12th Draft Document of the Planning Commission, I was part of that as a Railway Minister, at that point in time, I had mentioned that what is the country wanting to do with the Railways... (*Interruptions*)

SHRI ANANTHKUMAR: Mr. Deputy-Speaker, Sir, once again, through you, I am assuring our friends of Andhra Pradesh that the Government of India is committed to whatever has been assured to the people of Andhra Pradesh... (*Interruptions*)

We are with you; we are with the people of Andhra Pradesh. Give us some time so that we can completely bring it to conclusion. We can implement it. Therefore, when we are with the commitment, we are with the assurances and we are going to do it, then I think, they should consider this request and allow the House to run... (*Interruptions*)

HON. DEPUTY-SPEAKER: He has already said it. What more do you want? He has already said that they are committed to it.

... (*Interruptions*)

HON. DEPUTY-SPEAKER: Dinesh Trivedi, please continue.

SHRI DINESH TRIVEDI: Sir, as I was telling you, the Vision 2020 was presented by the then Minister for Railways, hon. Mamata Banerjee. The reason I am repeating this is because a lot of hon. Members of Parliament might not have heard that. The Vision 2020 came at a very critical time. What was the critical time? Like I mentioned that in Laluji's time it made a lot of progress. I think, the Railways also ran into surplus. But the most difficult period was when this Vision 2020 Document was prepared under the leadership of Mamta Banerjee. The burden of the Sixth Pay Commission suddenly was put on the Railways. If it had not been for the leadership and collective wisdom of the people of the Railways and Mamta Banerjee, who created this Vision 2020, it would have been impossible. Perhaps, I may not be wrong if I say that the Railways would have stopped then and there. After a lot of patience and persuasion, a lot of expenditures were cut but not at the cost of development without even increasing anything which would hurt the common man. So, it was a difficult period.

I would just like to mention the last para. Everybody thinks that to be the Minister of Railways is a great thing. Certainly it is a very big thing but I only know what all difficulties a Minister of Railways goes through. The other day I was with my friend Suresh Prabhuji. I went to his room. It was around 5 o'clock. At 5 o'clock, the Railway Minister Suresh Prabhuji told that I had not even had a cup of tea since morning. At 5 o'clock he said: "There is no question of lunch." I tell you that this is a routine because there a lot of aspiration of the people. It is very very difficult for a single Minister for Railways to fulfil the aspirations of the people. I remember, I used to have more than 6,000 requests on various things. Suresh Prabhuji may have 7,000 requests. Mamta Banerjee would have had 10,000 requests because her accessibility to people is absolutely open. Anybody

can virtually, even today as the Chief Minister of West Bengal, can just go and meet her and she will never say 'no' to any development work.

So, what I am getting at? I am getting at one basic thing – what do we want to do with Indian Railways? I remember, as a Minister for Railways, I was invited to discuss on the draft report of the Planning Commission of 12th Five Year Plan. Sureshji I had mentioned that please understand and let us talk – what do we want out of Indian Railways? Do we want Indian Railways to be a transportation system only for the poorest of the poor from point 'A' to 'B' or do we want Railways to be instrumental in adding two and a half per cent to the GDP, to the growth of the nation whereby we ensure that the poorest of the poor also gets benefit to it?

Sir, the other day we talked about price rise in this very House. I can tell you and I am sure Sureshji will agree with me that there is no way you can contain inflation if your transportation system is not robust. The very fact that some of the food grains get rotten or it cannot be transported are the questions that what you want out of the Railways. This is still my basic question as to what you want out of the Railways.

Sir, the Indian Railways is capable of certainly adding, perhaps, more than two and a half per cent to the GDP. I think, we do not have to use lot of our brains when we go to any country, we can make out a country's economic development by seeing its transportation system. We can make out whether it is a developed country, developing country or under-developed country only by seeing what kind of transportation systems they have. I am afraid, there is a lot to be done. I remember, a very dear friend of mine, Sanjay Pugalia – when again my dear hon. friend Narendra *bhai* took over – asked me in a television show, and it is on record, that how do you think this Government is going to function. I said, I am not an astrologer; I do not know; but I can tell you one thing. I cannot tell you how many years, whatever it is; that is political. But I can tell you that a lot will depend on how he looks after the railways. I am aware that Railways is his pet

project as well. If the Railways get derailed, then I am afraid, number-wise, years-wise, the country will go on and perhaps the Party will go on, but as far as the progress is concerned, I am not very sure.

Sir, today I am not very happy to say that things are not what we are capable of and the reason is not to do with the Railways themselves. The reason is not the hon. Minister. It is because of him that whatever things are happening in terms of augmentation of funds. I am aware that he has solutions out of the box running around to LIC which nobody had thought of. But LIC also will charge interest.

Just imagine, we have been talking about, and these are all the pet projects of this Government, and I think everybody would support it. Take for example, Clean Ganga. Just imagine India, which I had also mentioned in my speech as a Minister, can you imagine India without Himalayas? I am sure, we cannot. There is no India without Himalayas. Can we imagine India without the holy river Ganga? Obviously not. The entire sustenance of India is because of the Himalayas and the Ganga. I want to add to that the Indian Railways. Can you imagine India without the Indian Railways? It is just not possible. It is not possible at all. That is why, when you have the priorities of the Himalayas, cleaning up Ganga, I think one of the priorities has to be the Indian Railways. ...
(Interruptions)

Sir, if we look, we have got more than 30 year old projects, three projects; we have projects which are 10 years old; we have projects which are 30 years old. If we want to fulfil all these projects, then we require, perhaps, maybe, Rs. 5 lakh crore. Who knows? The thing which I am getting at is the very history of this Convention Committee report. Why should we have this Convention Committee, to begin with? The Chairman of the Convention Committee is a very capable person, hon. Mahtab ji. It is not a reflection on that. The history of the Convention Committee goes to the British Colonial era. When the Railways were started, they wanted to take money out of the Railways. Railways were never seen as

something which is going to integrate the country. Sir, do you know that this Committee itself is an *ad hoc* Committee? I am not reflecting anything as far as the competence is concerned but this is the system. I will tell you where the problem is. The problem is this. How is the Indian Railways defined? It is a basic thing which a lot of hon. Members perhaps may not know. A lot of hon. Members came up to me and said, what is this Convention Committee? The fact is, we are not even aware, but that is one of the most important Committees. That is a Committee which decides on the dividend rate.

15.00 hours

I will tell you as to where the basic problem is. The basic problem is in the definition of the Railway. Meghwal Ji is here. He was the hon. Member of that Committee. We have lost him and he has become a Minister. My compliments are with him. The basic problem is the definition of the Railway. What is the definition? The Indian Railway is a departmental, mind you, commercial undertaking of the Government of India. It was all right as long as it was under the British regime. Whatever penny the Britishers invested, they wanted return out of it.

Sir, can you have return out of the Defence Ministry? Can you have return out of the Roadways? Can we say that we are putting in so much of money in education? We should get some interest out of education. No, these are the organisations, set-ups and Ministries which are building India. But this country is free today, and we are very happy that a lot of our martyrs, a lot of our citizens got martyrdom and we got freedom. But unfortunately, Railway is still not free from this colonial legacy. I really had to cry to get Rs. 24,000 crore from the then Finance Minister. Now, he is the hon. President of India, Dr. Pranab Mukherjee. I said why I cannot make a Budget if you do not give me that. On the one side, you do not give the freedom to the Railways, and it is rightly so because we have so many poor people. You cannot keep on increasing the fare and the freight.

On the other side, all of us, the entire country wants Suresh Prabhu Ji to be a magician. Everybody wants under-bridge, over-pass and projects. And, incidentally, there are so many railway projects in West Bengal and we have been talking about it. Kindly see to it that they get passed. The Railway finances have been separated from the general finances as per the Separation Convention of 1924 and till then, the Railways was actually making a lot of money. I can tell you, I have got the figures that between the year 1898 and 1924, the Railways made a profit of Rs. 103 crore. That is where the Britishers thought that this is a *kamdhenu gaai* and we must get interest out of it. I personally feel that we have to very seriously consider it. What do we want to do with the Railways? I also want to suggest like we have a National Policy on Defence, we have a National Policy on Foreign Affairs, why can we not have a National Policy on Indian Railways? Why can we not all collectively make sure that the money is given to the Railways? That money is not basically for anything else but that money basically goes in making sure that this country gets the transportation system because without that basic infrastructure, nothing can grow.

I will just take another three minutes and I will be done. Please have patience. I am surprised with this one Resolution which I am reading from the report.

“The contribution to the Depreciation Revenue Fund (DRF) may be allowed to be made in consonance with the capacity of the system to general internal resource.”

Sir, do you know what it means? It means that if the Railways cannot have the generation of internal revenue, because salaries are increasing, pensions are increasing, then you cannot have a Railway Fund which goes into depreciations. Which means what? If one of your Railway bridges or one of the line requires repair, you do not have money for that. Can we put the system into jeopardy? More than 10 to 15 people everyday die in the Mumbai Railways. Do you mean to say it is because of paucity of funds?

So, my suggestion is that we must get out of that and we must ensure that, like all the other Ministries, because today the Indian Railways belongs to India like the Himalayas and the Ganga. We cannot afford to have this treatment of commercial thing, and I dare say that the Indian Railways cannot be treated as a commercial entity. Nowhere in the world, Sir, the Railways has the capacity to earn money and plough it back.

China was about 15 years behind the Indian Railways, maybe, 20-25 years back. Today, they have gone so far that we cannot even make up. Japan took money from the World Bank at a very, very low interest rate. So, please understand that no Railways in the world can run in profit. The entire infrastructure has to be given by the Government.

As far as the running of the Railways is concerned, that is a different story. The running of the Railways has to be that you do not make money; you do not make losses; but that has to be efficient.

Sir, I know before you ring the bell--I know you would ring the bell in another minute--I have a lot to talk. I understand that it is not that we are talking on the Budget of the Railways but this Convention Committee has to be deliberated. I strongly recommend that you must go through the history and the time has come where we must have a National Policy on Railway because ailway is a big asset.

I will just read a poetry and conclude.

“ रेल गाड़ी की छुक-छुक में ही आम आदमी की धक-धक है,
रेल गाड़ी की बरकत में ही देश की बरकत है,
रेल गाड़ी को कुछ दुलार की जरूरत है,
थोड़ी राहत, थोड़ी चाहत, थोड़े प्यार की जरूरत है,
रेल गाड़ी की छुक-छुक में ही देशवासियों की धक-धक है। ”

Thank you very much, Sir.

श्री बलभद्र माझी (नबरंगपुर): उपाध्यक्ष महोदय, आज की कार्य-सूची के 19 नंबर में लिपिबद्ध सरकारी रेज़ोल्यूशन, जो रेलवे कंवेशन कमेटी ने रिक्मेंड किया है, उसके पैरा - 5, 6, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18 और 19 को अप्रूवल के लिए रखा गया है। इस मौके पर आपने मुझे बोलने का मौका दिया और मेरी पार्टी ने बोलने का मौका दिया, मैं आपको तथा मेरी पार्टी लीडर को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ।

महोदय, जैसा कि आप जानते हैं कि जहां तक रेलवे की बात आती है, निश्चित ही हम लोग देश का तथा किसी भी क्षेत्र का विकास रेलवे के बिना बिल्कुल सोच ही नहीं सकते हैं। विशेषकर इंडस्ट्रियलाइजेशन रेलवे के बिना हो ही नहीं सकता है। जैसे रोड़ के बिना बाकी कॉमर्शियल एक्टिविटीज़ नहीं हो सकती हैं, वैसे ही रेलवे के बिना इंडस्ट्रियल एक्टिविटी बिल्कुल नहीं हो सकती है। उसी मामले में दुर्भाग्यजनक स्थिति में ओडीशा है। बहुत सी सरकारें आईं परंतु रेलवे के मामले में उड़ीसा बहुत नेगलेक्टिड रहा, लेकिन इस साल हमारे मुख्य मंत्री जी की कोशिश से और माननीय रेल मंत्री जी की कोशिश से छह नए रेलवे प्रोजेक्ट्स ओडीशा में सैंक्शन हुए हैं। उसके लिए रेल मंत्री तथा हमारे मुख्य मंत्री जी को मैं धन्यवाद देना चाहूंगा। यह रेलवे प्रोजेक्ट तब सैंक्शन हुआ, जब राज्य सरकार ने इस रेलवे प्रोजेक्ट में आधा हिस्सा वहन करने का निर्णय किया, अन्यथा हो सकता है कि हम लोग और प्रोजेक्ट्स का सपना भी नहीं देख सकते थे। बहुत सारे रेलवे प्रोजेक्ट्स ओडीशा में हैं, जो फाइनाशियली वायबल हैं, परंतु अभी तक सैंक्शन नहीं हुए हैं। ये सारे प्रोजेक्ट्स सैंक्शन होने चाहिए।

महोदय, रेलवे कॉमर्शियल ऑर्गनाइजेशन है या सोशल ऑर्गनाइजेशन है या दोनों का मेल है, यह चर्चा बहुत दिनों से होती आ रही है। यह जो कंवेशन कमेटी की रिपोर्ट है, इसमें कंवेशन कमेटी के सभी सदस्यों और चेयरमैन ने बहुत मेहनत की है, बहुत बैठकें की हैं, रेलवे और फाइनेंस विभाग के साथ में बहुत डेलिब्रेशन हुआ है। हम देख रहे हैं कि रेलवे के अधिकारी और रेलवे विभाग कहता आ रहा है कि रेलवे को बहुत सारे सोशल ऑब्लिगेशंस, जो अनइकॉनमिकल लाइंस हैं, जो नैशनल प्रोजेक्ट्स हैं, स्ट्रैटिजी लाइंस हैं, इन सबका लॉस वहन करना पड़ता है, उसको उठाना पड़ता है। कोचिंग सर्विसेज में पैसेंजर्स को, बहुत सारे लोगों को बहुत सारे कन्सेशंस दिए जाते हैं, जैसे रिपोर्टर, बच्चे, हैंडीकैप लोगों को सुविधाएं देनी पड़ती हैं। फाइनेंस मिनिस्ट्री बार-बार कहती रही है कि हम लोग जो पैसा ला रहे हैं, वह भी फ्री तो नहीं ला रहे हैं, कहीं न कहीं से, किसी न किसी इंस्टीट्यूशन से ऋण के हिसाब से ही ला रहे हैं। सेन्ट्रल रेवेन्यू को भी इंट्रेस्ट पे करना पड़ता है, इसलिए यह जरूरी है कि रेलवे डिविडेंट दे।

महोदय, जैसा कि पहली कन्वेंशन कमेटी वर्ष 1949 में हुई थी, तब से वर्ष 1981-82 तक जो इंट्रेस्ट रेट रेलवे जनरल रेवेन्यू को पे करता था, जनरल रेवेन्यू को जितना इंट्रेस्ट पे करता था और प्लस

कुछ पैसा ज्यादा करके, कुछ परसेंट ज्यादा करके रेलवे डिविडेंट देता था, लेकिन वर्ष 1981-82 से जो प्रिवेलिंग इंट्रेस्ट रेट है, उससे कन्वेन्शन कमेटी कम रिकमंड करने लगी। उसका यह मकसद था, उसका यह कारण था कि रेलवे को बहुत सारे सोशल ऑब्लिगेशंस, अनइकोनॉमिकल लाइन, स्ट्रेटीजिक लाइन में, कोचिंग सर्विसेज में बहुत सारा बोझ उठाना पड़ता है। तब से लगातार जो प्रिवेलिंग इंट्रेस्ट रेट है, उससे कम ही कन्वेन्शन कमेटी रिकमंड करती आ रही है। इसमें जहाँ तक अलग-अलग पैरा की बात है, पैरा नम्बर 5 में इन्होंने स्ट्रेटीजिक लाइन, जो नेशनल प्रोजेक्ट हैं, उनकी चर्चा की है, उसका क्वान्टिफिकेशन किया है, कितना लॉस है, उसका हर साल जो भी बातें हुई हैं, जो भी प्रजेंटेशन रेलवे मिनिस्ट्री ने दिया है, फाइनेंस विभाग ने दिया है, उसी हिसाब से रिकमंड इस साल भी हुआ है तो उसमें कुछ नयापन नहीं है। लेकिन जो पैरा 6 में दिया है, यह सोशल ऑब्लिगेशन का है, इसमें फाइनेंस मिनिस्ट्री और रेलवे मिनिस्ट्री का बहुत कन्टेन्शन है। रेलवे दावा करता रहा है कि इसमें 30 हजार करोड़ रूपए का उसे लॉस वहन करना पड़ा है, लेकिन फाइनेंस मिनिस्ट्री का कन्टेन्शन है कि यह अमाउंट क्वान्टिफाई नहीं किया गया है। उसकी जो चर्चा कन्वेन्शन कमेटी ने की है, कन्वेन्शन कमेटी ने फाइनेंस कहा है कि इसको साइन्टिफिकली क्वान्टिफाई करने की जरूरत है, ताकि जो लॉस होगा, हो सकता है कि कल के दिन में सेन्ट्रल गवर्नमेंट उस टोटल अमाउंट को रीइम्बर्स करने का सोच सकती है। यहाँ कुछ गुंजाइश है कि और गम्भीरता से एक साइन्टिफिक तरीके से जो सोशल ऑब्लिगेशंस हैं, उनका क्वान्टिफिकेशन करने की जरूरत है।

पैरा 8 में लिखा गया है कि डिफरेंट टाइम पे-कमीशन का जो रीपर्केशन पड़ा है, विशेषकर के छठे पे-कमीशन में करीब एक लाख करोड़ रूपए का अतिरिक्त खर्चा रेलवे को करना पड़ा था। अभी, सातवें पे-कमीशन में करीब 35-36 हजार करोड़ रूपए अतिरिक्त पेमेंट करना पड़ेगा। यह रेलवे को अपने रेवेन्यू से ही वहन करना है। जैसे-जैसे देखा गया है कि अलग-अलग टाइम में पे-कमीशन आने के बाद तीन-चार साल तक रेलवे का ऑपरेटिंग रेश्यो शूटअप कर जाता है और उन्हें रेलवे को चलाने में बहुत मुश्किल होती है, इसमें कोई दो मत नहीं है। इस सबको देखते हुए, क्योंकि रेलवे के पास पर्याप्त सरप्लस प्रोजेक्ट में इन्वेस्ट करने के लिए बचता नहीं था, तो लगातार सेन्ट्रल रेवेन्यू से वह फाइनेंसिंग करके कैपिटल के हिसाब से ले ही रहे हैं। इस साल से वर्ष 2015-16 से सरकार ने नया इनीशिएटिव लिया है कि स्टेट गवर्नमेंट पार्टिसिपेशन करे। अब तक करीब 17 राज्य सरकारों ने इसमें पार्टिसिपेशन करने के लिए अपनी विलिंगनेस दी है। उसके बाद कुछ फाइनेंसियल इंस्टीट्यूशंस को भी रेलवे में इन्वेस्टमेंट करने के लिए ला रहे हैं। यह रेलवे मिनिस्ट्री की ओर से एक सराहनीय कदम है। जो-जो स्टेट गवर्नमेंट्स सक्षम हैं, वे चाहती हैं कि उनके यहाँ रेलवे जाए। इसमें यह देखा गया है कि जो पिछड़े हुए स्टेट हैं, वे लोग उसमें फाइनेंस करने की स्थिति में नहीं हैं। भले ही यह कदम लिया गया है, लेकिन आपको पिछड़े स्टेट्स पर भी ध्यान देना पड़ेगा।

पैरा 10 में दिया है, जाहिर सी बात है कि जो एनुअल प्लान बजट होता था, पहले तो बहुत कम हुआ करता था और पिछले दो-तीन साल से यह काफी बढ़ा है। वर्ष 2014-15 में करीब 65 हजार करोड़ था, वर्ष 2015-16 में एक लाख करोड़ था और इस साल वर्ष 2016-17 में एक लाख 21 हजार करोड़ रूपए का है। आगे से इन्वेस्टमेंट ज्यादा है। जो महत्वपूर्ण बात है कि डिविडेंड कितना पे करना है, करना चाहिए या नहीं करना चाहिए, तो इसमें बहुत सारी बातें करने के बाद कहीं साइन्टिफिकली अराइव करने का तो हमें नहीं दिखता है, पर एक आर्बिट्रेशन करते हुए कन्वेंशन कमेटी ने रिकमंड किया है कि वर्ष 2014-15 में 5 परसेंट और वर्ष 2015-16 में 4 परसेंट डिविडेंड पेमेंट करने के लिए रिकमंड किया है। उसमें 2015-16 से आगे के लिए कितना डिविडेंड होना चाहिए, इसमें उसका उल्लेख नहीं किया है और उसको बाद में देखने के लिए कहा है।

जहाँ तक डिविडेंड की बात है, इसमें बहुत सारी चीज़ें देखने की ज़रूरत है। डिविडेंड इन परपैच्युइटी में रेलवे को पेमेंट करना पड़ता है। जो ऐसैट बन गया, चाहे वह ऐसैट सड़ गया हो, टूट गया हो या उसकी जगह दूसरा बन गया हो - जैसे एक ब्रिज है और वह टूटकर दूसरा ब्रिज भी बन गया हो, लेकिन वह जो टूटकर खत्म हो गया है, उस पर भी डिविडेंड देना पड़ रहा है। बात यह है कि डिविडेंड इन परपैच्युइटी पेमेंट रेलवे को क्यों करनी चाहिए? भले ही फाइनेंस मिनिस्ट्री का कंटेन्शन है कि वे लोग ज्यादा रेट में कैपिटल इनवेस्टमेंट ला रहे हैं, पर यह जो कम डिविडेंड देने के बाद भी इनपरपैच्युइटी में पेमेंट करना पड़ता है, उससे कहीं न कहीं जितना होना चाहिए, ज्यादा देना पड़ता है। जैसे कि रोलिंग स्टॉक कोचिंग में है कि 30 साल के बाद डिविडेंड नहीं देना पड़ता है। उसी प्रकार अदर ऐसैट्स में भी एक फिक्स डेट होनी चाहिए कि इसके बाद और डिविडेंड नहीं देना चाहिए। यह कंसिडर करने से मेरे ख्याल से रेलवे को रिलीफ मिलेगा, क्योंकि जो ऐसैट खत्म हो चुका है, उस पर डिविडेंड देने की ज़रूरत नहीं है।

जहाँ तक क्वार्टर्स की बात है, उस पर भी रेलवे को डिविडेंड देना पड़ता है, हालांकि वह 3 परसेंट के आसपास है, लेकिन क्वार्टर्स में तो हम कुछ कमा नहीं रहे हैं, अगर उसमें भी डिविडेंड लें तो ठीक नहीं है। जैसे ट्रेन चल रही है तो उसमें रेलवे लाईन में कमा रहे हैं, पर क्वार्टर्स में तो कहीं कमाने की गुंजाइश नहीं है। इसलिए इसमें डिविडेंड नहीं देना चाहिए। अभी जैसे एलआईसी वगैरह से गवर्नमेंट ले रही है तो उसमें तो एक लिमिटेड इंटरैस्ट रेट है, लेकिन जो फाइनेंशियल इंस्टीट्यूशन से ले रहे हैं, ईपीसी मोड में कॉन्ट्रैक्टर आएंगे, अपना डिज़ाइन करेंगे, कंस्ट्रक्शन करेंगे और फाइनेंसिंग भी करेंगे, उसमें करीब 17-18 परसेंट इंटरैस्ट आ जाएगा। जब 17-18 परसेंट में हम पेमेंट करने के लिए तैयार हैं तो क्यों न डिविडेंड भी देना चाहिए? डिविडेंड एकदम एग्जैम्प्ट किया जाए, यह तो संभव नहीं है, कुछ न कुछ देना चाहिए। कई

स्टेट्स, जैसे अभी तो बिना इंटरैस्ट के भी फाइनेंस करने के लिए भी तैयार हैं, इसलिए डिविडेंड रिव्यू करने की ज़रूरत है कि किस ऐसैट में कितना दिया जाए और कब तक दिया जाए।

महोदय, बाकी रिकमंडेशन्स पर मुझे ज्यादा नहीं कहना है। डैप्रिसियेशन फंड है, डैवलपमेंट है, पेंशन फंड है, कैपिटल फंड है, सर्विस फंड है, उन सबमें जो कनवेंशन कमेटी ने रिकमंडेशन दिया है, वह ठीक है। पर यह ज़रूर रिव्यू करने की ज़रूरत है कि डिविडेंड को फर्दर कौन-कौन से ऐसैट में कितना देना चाहिए, किस ढंग से देना चाहिए, एवं जो सोशल ऑब्लिंगेशंस हैं, उनका साइंटिफिक एनालिसिस करने की ज़रूरत है कि कितना रेलवे को कॉम्पैनसेट किया जाए।

श्री अरविंद सावंत (मुम्बई दक्षिण) : उपाध्यक्ष जी, आपका धन्यवाद कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया। एक बहुत महत्वपूर्ण विषय पर चर्चा हो रही है। रेलवे कनवेंशन कमेटी का कनवेंशन ही बेसिकली जो है, उसके ढाँचे पर ही हमला करने की आवश्यकता है। क्या कनवेंशन है - कि Railway is a commercial Institute और कॉमर्शियल होने की वजह से इन्हें मुनाफा मिलता है। उस मुनाफे में हमें डिविडेंड देना पड़ता है। कल तक तो यह बात सही भी होगी, लेकिन आज की बात अगर हम करें तो रेल के सफर में रेल की आमदनी दिन-ब-दिन घटती जा रही है। मैं ज्यादा आँकड़ों में नहीं जाऊँगा। मैं एक महत्वपूर्ण आँकड़ा रखना चाहता हूँ। हमने पैसेंजर अर्निंग टारगेट रखा था। बजट एस्टिमेट में रखा था 42210 करोड़ रुपये। फिर हमने रिवाइज्ड एस्टिमेट बनाया। उसमें हमने कर दिया उससे घटाकर 37500 करोड़ रुपये और जब एक्चुअल आया तो 36532 करोड़ रुपये आ गया। इसमें भी 968 करोड़ रुपये का घाटा आया। मतलब हमने बजट एस्टिमेट किया और लगा कि गलत हो रहा है तो हमने रिवाइज्ड किया। वह हमने कम किया और फिर एक्चुअल किया तो और भी 968 करोड़ रुपये कम आ गए। अब जब इतनी आमदनी कम आ रही है तो उसके पहले यह सोचना चाहिए कि रेलवे की आमदनी कैसे बढ़े, रिवेन्यू कैसे आएगा। जैसे अभी मेरे दोस्त ने कहा कि पर्पैच्युएटेड एसैट्स पर हम डिविडेंड देना मान रहे हैं। मुझे समझ में नहीं आ रहा है कि यह कौन सी बात है कि एसैट के ऊपर डिविडेंड देना है। हमारे रेल मंत्री जी बहुत कुछ करना चाह रहे हैं। उन्होंने गति भी पकड़ ली है। बहुत सारी संस्थाओं से कर्ज़ लेकर बहुत प्रोजेक्ट्स घोषित हुए हैं। लेकिन, अगर हम सामने देखते हैं तो एक तरफ नए-नए प्रोजेक्ट्स आ रहे हैं, मुम्बई-अहमदाबाद के लिए बुलेट ट्रेन लाएंगे, और दूसरी तरफ हमारी जो ट्रेन चल रही है, वह डिरेल हो रही है। कल हमारे मुम्बई में कल्याण की लोकल ट्रेन डिरेल हुई।

उपाध्यक्ष महोदय, आप विश्वास नहीं करेंगे, पर पिछले दो महीनों से हमारी मुम्बई की लोकल ट्रेन न के बराबर चल रही है। एक दिन ऐसा नहीं गया, जिस दिन हमारी मुम्बई की लोकल ट्रेन सीमलेस चल रही है। बारिश में तो इतनी परेशानी है कि पूछो ही मत। अब जो आमदनी है, वह वहां घट रही है। इसकी सर्विस तो अच्छी हो। बुलेट ट्रेन की बात करेंगे, पर वह ट्रेन नहीं चल रही है, उसका क्या करेंगे? उसकी जिम्मेदारी किसके ऊपर है? पिछले दो महीने से हमारी मुम्बई के सेंट्रल रेलवे के जी.एम. ही नहीं हैं। वहां जनरल मैनेजर नहीं हैं और सेंट्रल रेलवे में मुम्बई की लोकल चल रही है। वेस्टर्न रेलवे के जी.एम. दोनों तरफ देख रहे हैं। इतनी बुरी हालत में करीब दस हजार लोग रेल के एक्सीडेंट्स में मरे। इसके लिए कौन जिम्मेदार है? क्यों लोग रेल की तरफ से भाग रहे हैं? क्यों रेलवे का पैसेंजर्स रेवेन्यू कम हो रहा है? Why is the number of passengers getting reduced day by day? Do they have any

alternative mode of transport, like the local trains in Mumbai? Local trains are like our heart lines. लोकल ट्रेन हमारी जीवनरेखा बन गयी है। उस पर हमें गर्व है। लेकिन, आज हमारी मुम्बई की जो हालत हो रही है, वह दुर्लक्ष हो रही है। हम आकाश में देखते हैं, लेकिन ज़मीन में क्या हो रहा है, इसका पता ही नहीं चलता। ज़मीन की तरफ देखिए। वाई-फाई की जरूरत नहीं है, बुलेट ट्रेन की जरूरत नहीं है। गरीबों को रोजाना जिस ट्रेन से जाना है, उसे तो समय पर लेकर जाइए। आपके ट्रेक्स टूटे मिलते हैं। संडे को तो आपका मेगा ब्लॉक होता है और बाकी दिन तो वैसे ही मेगा ब्लॉक होता है। एक दिन कानूनन मेगा ब्लॉक और बाकी दिन नैचुरल मेगा ब्लॉक है। चले न चले, अपनी मर्ज़ी से चले। आपका एक भी कोई पी.आर. लोगों के सामने आकर इसके बारे में नहीं कहता और यहां कंवेशन कमेटी डिविडेंड देने की बात कर रही है। अब ऐसी हालत आ गयी है कि पैसेंजर्स को डिविडेंड दे दीजिए। हम जानते हैं कि इतनी सस्ती सर्विस कहीं नहीं है। इतने लोगों को सर्विसेज देने वाली सर्विस कहीं नहीं है। लेकिन वही नहीं चल रही है। वह सही समय पर चले। जो आज है, उसे तो मज़बूत करिए।

आप रेलवे क्वार्टर्स पर डिविडेंड लगाते हैं, सरकार को भी यह पूछना चाहिए। मुझे यह समझ में नहीं आता है। उनकी हालत तो इतनी बुरी है कि रेलवे के बजट में हो या रेलवे के हर काम में लगा, वहां जो हमारा रेलवे का स्टाफ रहता है, उस स्टाफ के जो क्वार्टर्स हैं, उसके लिए तो कोई प्राथमिकता ही नहीं है। वह सबसे नीचे है। वह कब गिर जाएगा, पता ही नहीं है, क्योंकि पैसा ही नहीं है, क्या करें? अब हम कर्ज़ ले रहे हैं। ज्यादा इंटेरेस्ट देकर कर्ज़ ले रहे हैं। मेरी कंवेशन कमेटी से भी प्रार्थना है। आपकी रिपोर्ट बहुत अच्छी है। यह डिटेल में है। लेकिन, उस कंवेशन कमेटी ने कभी यह नहीं सोचा कि *in principle, whether it is a commercial service or not, it is a social service.* यह सोशल सर्विस है। यह कोई प्राइवेट ऑरगेनाइजेशन नहीं है। यह आपकी मोनोपॉली है। अभी आप हमारी मेट्रो रेल में चलिए। आपको आश्चर्य लगेगा यह देखकर कि हमारी मोनोरल भी बंद पड़ी है। वह तो दो ट्रेक के ऊपर हवा में तैर रही है। पता नहीं क्या होगा? मैंने इसके बारे में बार-बार कहा है। अभी किसी ने उसकी रि-डिज़ाइनिंग की बात की थी।

15.24 hours

(Shri Ramen Deka *in the Chair.*)

अभी कल-परसों आपके ए.डी. आए थे। मैंने उनसे फिर दोबारा बात की। मैंने कहा कि क्या आप कभी इसके बारे में सोचते हैं? हमारी महिलाएं, जो उस ट्रेन में सफर करती हैं, उनके बारे में सोचिए। दो-दो घंटे तक रेल बीच में रूकी पड़ी है। प्रेग्नंट महिला ट्रेन में है। वह नीचे कूद नहीं सकती, क्योंकि नीचे पानी भरा है। उसमें उनके लिए क्या व्यवस्था है? उसमें क्या सुरक्षा है? **You have to redesign the**

compartments. कुछ नई-नई चीज़ें कीजिए। उसके बारे में सोचिए। उसमें टॉयलेट्स की आवश्यकता है। लम्बे सफर की लोकल ट्रेन में भी महिलाओं के डिब्बे में टॉयलेट्स की आवश्यकता है। फिर उसमें ज्यादा महिलाएं आएंगी। मैं यहां कुछ ज्यादा चीज़ें नहीं बोलना चाहता हूं। बहुत सारी सुविधाएं हम लोग दे सकते हैं। हम लोग सी.सी.टी.वी. लगा सकते हैं, पर हम वह नहीं करते हैं। यह कहा जाता है कि ट्रेनों में खाना मिलेगा। खाना क्या मिलेगा, उसमें तो चादर भी गंदी होती है।

All these innovative ideas are welcome ideas, but at the same time, the services which are right now in use should work efficiently and nicely. तब जाकर आगे वाली बात होती है। तुम्हारी नींव ठीक नहीं है और हम लोग इमारत की बात करते हैं। तुम्हारी नींव ढीली हो रही है। कितनी आमदनी हो सकती है? रेल की जगह पर एनक्रोचमेंट थ्रू आउट दि कंट्री है, केवल मुंबई में ही नहीं। रेल के पास बहुत बड़ा लैंड असेट है, उसमें बहुत बड़ा इनक्रोचमेंट है। केवल रेलवे को ही नहीं, केन्द्र सरकार को भी एक बार इसके ऊपर पॉलिसी तय करनी होगी। वह बीपीडी हो, रेलवे हो, इंश्योरेंस हो, इनकी हर जगह पर इनक्रोचमेंट है। वहां झुग्गी-झोपड़ियां खड़ी हुई हैं। तुम्हारा कामर्शियल है न कन्वेंशन, तो ये सारी झुग्गी-झोपड़ियां कैसे खड़ी हुईं, इसके लिए कौन जिम्मेदार है? अगर खड़ी हुईं हैं तो उनको निकाल नहीं सकते। राज्य का कानून उन झुग्गी-झोपड़ियों को सुरक्षा देता है। दूसरी तरफ ये बोलते हैं कि हमारी जगह है, हमको सुरक्षा भी नहीं देंगे, तो दोनों तरफ से कन्फ्यूजन चल रहा है। यह मसला आपको एक बार आगे आकर सॉल्व करना होगा।

यह जो लैंड बैंक आपके पास है, वह एसेट है। Use it commercially; exploit it commercially; explore all ideas and see to it that you are really interested in that. वह हम लोग ध्यान नहीं दे रहे हैं। हमारे पास दो वर्ग के लोग हैं। आज भी हम देखते हैं कि रेल की टपरी पर बैठकर लोग जा रहे हैं, गांव में हम ऐसा यू.पी., बिहार में देखते हैं। इसका मतलब है कि जाने वाले लोगों की संख्या बहुत है। पैसेंजर डिक्लाइन नहीं हुआ। हो सकता है कि विदाउट टिकट जाते होंगे, उसके ऊपर ध्यान देना पड़ेगा। उसको आवश्यकता रेल की है। वह उसे नहीं मिल रही है, सेवा नहीं मिल रही है। उसे वह सेवा देने की आवश्यकता है। अगर रेवेन्यू बढ़ाना है, तो डिविडेंड की बात मुझे समझ में नहीं आती है। यह हमारे घर की बात है। इस जेब से निकालो, उस जेब में डालो। किसको देना है, सरकार को डिविडेंड देना है। डिविडेंड के चक्कर में पब्लिक सेक्टर इंटरप्राइजेज ने पुराने इतने डिविडेंड दिए हुए हैं, करोड़ों रुपए लिए, आज वे सब पब्लिक सेक्टर इंटरप्राइजेज तकलीफ में हैं। सरकार उनको पैसा नहीं दे रही, मदद नहीं कर रही है। सरकार भूल गई कि इन्हीं कंपनियों से हमने डिविडेंड लिया था। हमें इनसे

लाखों-करोड़ों रुपए मिले। आज वे मुसीबत में हैं तो हमें सहायता देनी है। रेलवे को सरकार को सहायता देनी है, यह उसका कर्तव्य बनता है, क्योंकि, रेल सर्विस है, सेवा है। आप डिविडेड मांगते हो। कितने पर्सेंट देना है, वह तो छोड़ो, मेरा तो कहना है कि देना ही नहीं चाहिए। **You utilise that money entirely for the development of the rail services.** आपने मुंबई शहर में एलीवेटेड रेलवे घोषित किया। अब कह दिया कि हार्बर रेलवे के लिए कर दिया, दूसरी तरफ वेस्टर्न रेलवे के लिए कर दिया, जबकि सबसे ज्यादा पैसेंजर्स सेंट्रल रेलवे से जाते हैं। उसकी एलिवेटेड रेल कौन बनाएगा? जहां जरूरत है, वहां ध्यान दो। वहां आमदनी मिलेगी, वहां पैसे मिलेंगे, वहां पैसेंजर मिलेंगे। अगर ये सेवा आप करेंगे तो डिविडेड क्या, डिविडेड देना भी नहीं, उल्टा कहें तो डिविडेड के पैसे ले लो और हमारी रेल अच्छी बनाओ, ताकतवर बनाओ।

मैं शुभकामनाएं देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं।

SHRI P. KARUNAKARAN (KASARGOD): Sir, I support the Government Resolution presented by Shri Suresh Prabhuji. It is with regard to the Railway Convention Committee 2014. It is also to decide the right of dividend payable by the Railway undertaking to the general revenue. So, there is no need of having any objection to it because the dividend goes in favour of the labourers. I think, there is no need of any change in this regard. In connection with this Resolution, I would like to touch upon a few other issues.

We experienced that the dividend payable every year is declining. The Minister may say that it is increasing in money terms. But, in real terms, it is declining because of inflation. The allocation on the Railway is also declining as a result of the dividend. So, in money terms, we can say that it is high but really it is a declining trend.

There is no budgetary support for the Railways. That is true. Railway is a very vast establishment in our country. We discuss about the two Budgets – the General Budget and the Railway Budget. I think, it is only the Railway which has got a privilege to present a Budget and have a very detailed discussion. So, the Railway has become part and parcel of the social life both from the point of view of passengers and also from the point of view of transportation of goods and services. But the Railway has to make its own revenue. It is in the form of charges on passengers and parcel. Railway may get some earnings through the transportation of goods and services. But the Railway has a very huge infrastructure to pay for the new lines, new trains, new platforms, salaries to the workers and so on. Railways is a public sector undertaking. So it fulfils certain social obligations. Year by year its expenditure is increasing and it is forced to go in for new sources of revenue by way of hikes and other means. As a result, the Railways is not able to invest much on new projects which could generate new income. Why is its dividend decreasing? The dividend is decreasing because there is no income generation scheme as far as the Railways is concerned. The Railways has to pay salaries and allowances and for the new projects which have to be

started by the Railways. However, it is not in a position to take up such a huge task. It is because it has to fulfil its social obligation of providing passenger facilities.

The second issue which I would like to point out is the facilities and conveniences that the passengers need. I want to point out that there should be a time-bound programme as far as the Railways is concerned. Many programmes and schemes which started two decades ago are yet to be completed and they are still going on. As far as Kerala is concerned, we have prioritised the schemes that the Government is to take up. Our Chief Minister and Members of Parliament have met the Railway Minister. I would request him that those schemes be taken up on a priority basis. People should have greater accessibility to the Railways.

There is criticism even now that the administrative set up of the Railways is the same as the British with the Railway Board, Railway Zones, Railway Divisions and other offices. The State Governments have very little say in the decision making process. We have our bitter experience in this regard. In the presence of the Chief Minister there was a discussion and it was said that the administrative office should not be changed from Cochin. The GM, the DRM, the Chief Minister, the Railway Minister and others were present in that discussion. But without giving any importance to that discussion, the office was changed to some other place. That is the kind of say a State has in such matters. The States have to take a huge liability. They have to give the land and they have to take care of many other issues. Nowadays the cost sharing system has come. At the same time, when the decision making process comes there is very little the State Governments can say.

I now come to the Rakesh Mohan Committee Report. The report came as a surprise to me. The Report says that there is no need of a Railway Budget, there is no need of a scrutiny and there is no need of any discussion at all. That means it suggests us to go on the lines of a neo liberal policy. That we cannot accept. Railways is a very big public sector undertaking. It has a public character and that

is the reason why it has been operating successfully all these years. When we travel by rail we can meet people belonging to different religions, castes and places. It is really a symbol of communal harmony in the country. If the Railways goes into the hands of private people, what would be its future?

The Railways should not implement the recommendations of the Rakesh Mohan Committee. If it does, it would go purely on the path of privatisation. Many of the projects have already gone into private hands even now. I am not fully against the PPP mode. At the same time, public participation should be kept in mind because the Railways has a social obligation. Also, there should not be any disconnection with the Government.

One point I would press on is that the Government should reserve some amount for the Railways. We are giving budget allocation to almost all the other Departments. To continue the dividend, we should also say that there should be some provision in the General Budget for the Railways also so that the Railways does its most important work as far as the nation is concerned. With these words, I conclude.

श्री शरद त्रिपाठी (संत कबीर नगर): सभापति महोदय, जो संकल्प आया है, उस चर्चा में कई बिन्दु हैं। रेल आंकड़ों का खेल नहीं है, रेल भारत और भारतीयता का एक मजबूत स्तंभ है। रेल केवल व्यापार का आधार नहीं है बल्कि सामाजिक दायित्वों के निर्वहन का भी केन्द्र है। मैं प्रधानमंत्री जी और रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ कि उन्होंने पूरे विश्व के सामने सबका साथ, सबका विकास का नारा दिया जिसे रेलवे में स्थापित करने का प्रयास किया है। रेलवे की जवाबदेही सामाजिक बाधयताओं को पूरा करने की है। आज हम रेलवे की सुरक्षा के लिए भी संकल्पित हैं। रेल मंत्री जी ने तीन हजार महिला सुरक्षाकर्मियों की नियुक्ति करने का प्रस्ताव किया है, सफाई पर भी बहुत सारा व्यय करने का प्रस्ताव है, यात्रियों को अच्छा खाना मिले, अच्छी बर्थ मिले, इन सारी चीजों पर व्यय करने का संकल्प आया है। हमारे बहुत सारे साथियों ने कहा कि हमें बुलेट ट्रेन की आवश्यकता नहीं है। भारत विकासशील देश से विकसित देश की पायदान पर खड़ा है। क्या हमें बुलेट ट्रेन की आवश्यकता नहीं है, क्या हमें वाई-फाई की आवश्यकता नहीं है। यह संयोग है कि यहां अभी बहुत सारे नौजवान भी बैठे हैं। आज नेट के माध्यम से पूरी दुनिया उनकी मुट्ठी में है कि किस देश में रेल किस तरह से चल रही है।

हमारा देश विश्व की आबादी के लिहाज से बहुत बड़ा देश है। मुझे अभी आस्ट्रेलिया जाने का मौका मिला। हमारा देश क्षेत्रफल के अनुपात के अनुसार आस्ट्रेलिया में सात गुणा ज्यादा जमीन है लेकिन आबादी मात्र दो करोड़ सड़सठ लाख है, जितना रेलवे रोज कश्मीर से लेकर कन्याकुमारी तक ढोती है, ऐसी हमारी रेल है। पहले के बहुत सारे माननीय मंत्री, वह जिस क्षेत्र से निर्वाचित होकर आते थे, जिस प्रदेश से वह निर्वाचित होकर आते थे उसी क्षेत्र पर उनका पूरा ध्यान रहता था। मैं आदरणीय प्रधानमंत्री जी के कुशल निर्देशन में रेल मंत्री जी ने क्षेत्र विशेष को महत्व नहीं दिया, उन्होंने पूरे देश को विशेष महत्व देने का काम किए हैं, इसका सबसे बड़ा उदाहरण नार्थ ईस्ट है।

सभापति महोदय, आप नार्थ ईस्ट से आते हैं, माननीय रेल राज्य मंत्री भी असम से आते हैं। प्रधानमंत्री जी ने नार्थ ईस्ट के लोगों को सात हजार करोड़ रुपये दिए हैं। अभी त्रिपुरा में आजादी के बाद पहली बार रेल चलाने का साहसिक कार्य के लिए प्रधानमंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ। अगर उनके मन यह बात रहती कि केवल वोट के लिए रेल बजट लाएंगे तो आज 353 परियोजनाओं को कार्यान्वित नहीं करते। पूर्व की सरकारों को इन योजनाओं को चलाने से किसने रोका था क्योंकि उनके पास संकल्प नहीं था। अगर संकल्प होता तो जिस तरह से आज मजबूत विकल्प मिला है वह पहले भी मिल सकता था। आज रेल मंत्री जी ने दिल खोलकर प्रदेश की सरकारों से कहा है कि आप अपने प्रदेश के अनुसार प्रस्ताव सामने रखिए, पीपीपी मॉडल यानि साझेदारी के आधार पर कुछ पूंजी आप लगाइए और कुछ हम लगाएं और रेल

को विकास की धारा को आगे बढ़ाएं। मैं जिस निर्वाचन क्षेत्र से चुन कर आया हूँ जहाँ संत कबीर नगर, खलिलाबाद, संत कबीर ने 28 देशों की यात्रा की थी और एक नारा दिया था-मानव मेरा धर्म और मानवता मेरी जात। इसके पहले सम्माननीय मंत्री जी को काम करने से कौन किसने रोका था।

माननीय सभापति महोदय, मैं सम्माननीय प्रधान मंत्री जी और रेल मंत्री जी को विशेष रूप से बधाई दूंगा कि कबीर की निर्वाण-स्थली पर भी उन्होंने आज 'सबका साथ सबका विकास' का नारा बुलन्द करने का काम किया है। हमारे खलीलाबाद से चलकर जो लाइन निकलेगी, वह जंक्शन का रूप लेगी और मेदावल, बांसी और उत्तरौला से होते हुए श्रावस्ती और लगभग बलरामपुर तक वह लाइन पहुंचेगी। इस लाइन के लिए लगभग 2,179 करोड़ रुपए देकर उदारता का परिचय, हमारे रेल मंत्री जी ने दिया है।

महोदय, मैं यहां बैठे हुए हमारे आदरणीय साथी श्री जगदम्बिका पाल जी और आदरणीय ददन मिश्रा जी का भी आभार व्यक्त करता हूँ कि ये भी अपने-अपने निर्वाचन क्षेत्रों में प्रधान मंत्री जी के नारों को बुलंद करने का काम कर रहे हैं।

सभापति महोदय, यदि आंकड़ों को देखा जाए, तो आजादी के बाद से जितनी हमारी रेलवे लाइनें बनीं थीं, उनमें बहुत ज्यादा बढ़ोत्तरी नहीं हुई, लेकिन हमारी सरकार के पिछले मात्र दो साल के कार्यकाल को यदि देखा जाए, तो रेलवे लाइनों का दोहरीकरण और तीहरीकरण करते हुए और पूरी लाइनों का परिचालन करते हुए लगभग 1500 किलोमीटर रेलवे लाइनों के रख-रखाव पर हमारी सरकार ने खर्च किया है। टेलगो जैसी फास्ट स्पीड की गाड़ी को चलाने की व्यवस्था की जा रही है। अभी मैं एक अखबार में पढ़ रहा था। उसमें लिखा था कि एक लड़का टेलगो गाड़ी को देख कर बोला कि वाह रे आदरणीय मोदी जी, आपने तो पूरे के पूरे भारत को वैश्विक स्तर पर एक विशाल भारत बनाकर खड़ा कर दिया। इसी की देन है कि हमारे प्रधान मंत्री जी की योजनाएं चल रही हैं।

सभापति महोदय, इस समय पूरे विश्व के बड़े-बड़े देशों की अर्थव्यवस्थाएं जहां चरमरा रही हैं, वहां हमारे भारत की अर्थव्यवस्था, यदि आंकड़ों की बात करें, तो पूरे विश्व के देशों से ज्यादा लगभग 8 प्रतिशत की प्रगति पर पहुंचने जा रही है। इसके लिए मैं अपने प्रधान मंत्री जी को बधाई देना चाहूंगा। जीएसटी बिल जिस दिन पास हो जाएगा, तो हमारी सरकार के विकास कार्यों का जयजयकार हो जाएगी।

महोदय, मैं रेल की बात कर रहा हूँ। रेल को ही अगर देखा जाए, तो जो आज हमारी रेल की व्यवस्था है, इससे पहले टेलगो जैसी फास्ट रेल की व्यवस्था के बारे में कोई सोच भी नहीं सकता था। अभी उसका ट्रायल 130 किलोमीटर प्रति घंटे की रफ्तार से दौड़ने का हो चुका है। यदि कोई यात्री रेल में यात्रा

करता है और यदि उसे रेल में कोई कठिनाई है और यदि वह ट्वीटर पर ट्वीट करता है, तो उसकी समस्या का फौरन समाधान होता है।

सभापति महोदय, हमारे क्षेत्र की एक महिला रेलवे से जा रही थी। उसे दवा की आवश्यकता थी। उसका बच्चा दूध नहीं मिलने के कारण रो रहा था। वाह रे मेरे प्रधान मंत्री जी, आपके कुशल निर्देशन में ऐसी व्यवस्था की क्या कोई कल्पना कर सकता है कि वह मां अपने बेटे के दूध के लिए ट्वीटर पर ट्वीट करती है और अगले ही स्टेशन पर हमारे वर्तमान रेल मंत्री जी के निर्देश पर उसके लिए दूध और उसके लिए दवा की भी व्यवस्था होती है। यह हमारी रेल की जो प्रगति आज देखने को मिल रही है, वह केवल आंकड़ों का खेल नहीं, बल्कि वास्तविकता पर आधारित है।

सभापति महोदय, अगर मैं बात करूं कि देश की आजादी के बाद, रेल ही हमारी एक ऐसी व्यवस्था थी, जिसके आधार पर हम कश्मीर से कन्याकुमारी तक के लोगों के दिलों को जोड़ने का काम करते हैं और उसका आधार वे तमाम परियोजनाएं थीं, जिन्हें हमारी सरकार ने पूरा किया। ... (व्यवधान)

सभापति महोदय, आपने घंटी बजा दी है, लेकिन मुझे बहुत कुछ कहना था। मैं विशेष रूप से अपनी बात समाप्त करते हुए कहना चाहता हूं कि आज जो हमारी यात्राएं होती हैं, उनके लिए हमारी सरकार ने जो रेलवे की विशेष परियोजनाएं शुरू की हैं, उनमें कश्मीर से कन्याकुमारी तक के लोग आपस में एक दूसरे से दिन प्रति दिन मिल सकते हैं। आज एक भारत, मजबूत भारत और श्रेष्ठ भारत जैसा बहुत बड़ा कार्य हमारी सरकार रेलवे के माध्यम से कर के दिखाने जा रही है।

महोदय, मैं पुनः एक बार रेलवे के इस संकल्प पर कहना चाहूंगा कि जिस प्रकार से सामाजिक दायित्व को निभाने के लिए हम शिक्षा पर अरबों रुपए खर्च करते हैं, स्वास्थ्य पर अरबों रुपए खर्च करते हैं और ये दोनों विभाग सरकार को कोई लाभांश नहीं देते हैं। सामाजिक दायित्व के निर्वहन का हमारा एक कर्तव्य है। इस कर्तव्य को पूरा करने के लिए यदि हम कोई काम करते हैं, उसी प्रकार रेल पर जो संकल्प आया है, मैं चाहूंगा, चूंकि आंकड़ों के आधार से रेल अपने बजट का 90 प्रतिशत व्यय केवल रेलवे परिचालन पर खर्च करती है, इसलिए रेलवे को केवल लाभांश के आधार पर न देखा जाए, बल्कि सामाजिक दायित्व के निर्वहन का एक आधार देखते हुए उससे लाभांश नहीं लेना चाहिए।

सभापति महोदय, मैं अंत में अपने प्रधान मंत्री जी को, दिनकर की पंक्तियों में बधाई देना चाहूंगा -

“जो होता है वो होने दो, यह
पौरुषहीन कथन है, जो हम चाहेंगे
वह होगा इसमें ही नवजीवन है।”

बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI DINESH TRIVEDI (BARRACKPUR): Sir, one of the things which I did not get time to speak is that there are a lot of projects in West Bengal which are pending for a very long time and very little money has been given to West Bengal. I would plead with the hon. Minister that please do not neglect West Bengal. It is the gateway of eastern India and it has a lot of development programmes.

Sir, the State of West Bengal has to progress... (*Interruptions*) The hon. Minister from Bengal, Shri Babul Supriyo is sitting here... (*Interruptions*) He has to plead with the Government to give more money to the State of West Bengal... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Nothing will go on record.

...(*Interruptions*)... *

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HEAVY INDUSTRIES AND PUBLIC ENTERPRISES (SHRI BABUL SUPRIYO): After the Railway Budget I had actually come up with paper for the State of West Bengal. I am speaking out of turn because I am talking for Bengal. I think, in terms of on-going projects, the State of West Bengal was number one in the list. I am sure that it is still on top of the list this year as well in terms of the projects getting completed. As you can see, we are trying our very best and I am very sure that by the grace of Shri Prabhu everything will happen very soon... (*Interruptions*)

SHRI VARAPRASAD RAO VELAGAPALLI (TIRUPATI): Sir, I thank you and also my leader for giving me this opportunity to take part in this discussion.

The principle of the Railways is that the tax payer is literally the owner of the Indian Railways. They are the exclusive shareholders. Since it is a commercial organization we believe that it has to be run efficiently and in a professional manner unlike a non-commercial organization. However, I honestly thank the hon. Railway Minister, after he took charge, enormous developments have taken place

* Not recorded.

and have been focusing on a lot of work and I, on behalf of the people of my constituency, would like to thank for various projects that he has sanctioned to us.

But the Railway Ministry, when compared to other Ministries, enjoys greater autonomy either in sanctioning expenditure or mobilization of resources. Therefore, the hon. Railway Minister should act independently to mobilise resources and make the organization independent instead of depending on Government of India every time. It is because the Government of India also needs a lot of funds for socio-economic development of the country. We believe that since the Railways is a commercial organization there are a number of ways to mobilise resources. The Railways should be run on commercial lines and more efficiently.

The Government of India is providing a lot of concessions to the Railways. It provides Gross Budgetary Support to the tune of Rs. 40000 crore every year. On top of it for the national projects in the North-Eastern Region, in the State of Jammu and Kashmir, the Government of India is providing budgetary support. So, the net effect is that whatever the Railways pay as dividend to the Government of India is less than 3 per cent. It is high time that the Railways wake up and run its own house efficiently and should pay a dividend as much as possible as is paid by some other Public Sector Undertakings. It is because the Government also has an enormous responsibility for socio-economic development. Government has to allocate funds for development of agriculture; allocate funds for development of the villages and also provide so many amenities to the poor people. Therefore, the Department of Expenditure has been repeatedly asking that the Railways should be run on commercial lines and it has to pay more dividends to the general Exchequer.

The elasticity of providing funds is also limited. Therefore, the Railways have to wake up and try to contribute or depend on its own to the extent possible. There are a number of avenues for the Railways to raise funds. The PPP mode has to be developed in a large scale so that private people also can come in. I know

some of our colleagues may not agree to that. But if we want more development of the Railways, perhaps PPP is one model which the Railways can consider.

The second thing which the Railways must consider to improve upon its performance is the freight corridors. It has to develop the freight corridors in a large way so that instead of bothering the common man for the charges, it could consider mobilization of the resources through the freight corridors and can also consider running more trains. Apart from that the trains also need to be stopped at many places which, in turn, will help in generation of revenues. For example, they say that a train is an Express train and so the train does stop at many places. Some of us feel, except the Rajdhani Express and such other trains, that rest of the trains could be stopped at more number of places so that people are benefited and it also add to the revenue generation of the Railways.

Now, the Railway Minister has promised in the last budget that Rs. 8.5 lakh crore would be spent by mobilizing from various sources. We only hope - since he is a very dynamic Minister - that all the projects, as our colleagues have been demanding, which are pending not only in West Bengal but also in Andhra Pradesh should be completed.

Therefore, whatever pending projects which have been announced by the previous Ministers for which loans have been taken from other organizations like LIC should be completed.

The Government of India should not forget that it has been paying the interest to its borrowers, whether it is World Bank or any other source. The Government of India is also paying enormous interest. So, the Railways taking an exception should be limited instead of waiving off the dividend.

The Railway Board has requested for the waiver of the dividend from this year onwards. For the first year, 2014-15, they have agreed for five per cent. But later they said that for the rest five years, it should be waived off. It is extremely unfair on the part of the Railway Board to ask for the waiver because the Government of India also needs funds. The amount which has been spent is nearly

Rs. 2 lakh crores. That amount of the Government of India is with the Railways. Therefore, as suggested by the Railway Convention Committee, for 2014-15, it could be five per cent. We all agree for it. But for the rest of the period, it should be not less than four per cent. The reason is that we know that the Seventh Pay Commission has come in a large way and the pension and salaries have to be increased.

Therefore, the recommendation is very reasonable and waiver cannot be considered. The figure of four per cent is very reasonable.

There are one or two issues as regards Andhra Pradesh that are pending. As per the States Reorganization Act of Andhra Pradesh, after the formation of Telangana, it has been declared that Vizag would be given a separate Railway Zone. It is more than 26 months now since bifurcation. People there are restless as the special status is also not being given. The five crore people of Andhra Pradesh are really restless there. If a small thing like the establishment of a separate Railway Zone for Vizag, which is a very prominent place in Andhra Pradesh, is not being sanctioned means that it almost amounts to humiliation of the people of Andhra Pradesh.

Therefore, special status should be given and a Railway Zone should also be sanctioned.

Lastly, as regards Tirupati, modernization there has started. The hon. Minister has taken over by introducing wi-fi and other facilities there. But modernization with the world standard as promised should be implemented as fast as possible.

*SHRI SHER SINGH GHUBAYA (FEROZEPUR): I thank you Sir, for giving me the opportunity to speak on this important “Government Resolution on Railway”.

Sir, the progress and development of India is dependant on railway. Let me come to the problems pertaining to railway being faced by my state Punjab. Punjab is called the ‘Granary of India’. It contributes over 60% foodgrains in the central kitty. Foodgrains are transported from Punjab to various states with the help of railway network. So, railway plays a crucial role as far as Punjab is concerned. However, much is yet to be done as far as the railway infrastructure in Punjab is concerned.

Sir, step-motherly treatment was meted out to Punjab by erstwhile Governments. Although, trains ply on the Amritsar, Gurdaspur, Hoshiarpur route, new towns and cities need railway connectivity urgently. Even the frequency of existing trains leaves much to be desired. Sir, our holiest shrine Golden temple is situated in Amritsar. There are other religious places like Nanded Sahib, Haridwar etc. which are frequented by Punjabis and Sikh pilgrims. The railway connectivity at all these places is not up to the mark. At places, there is no railway connectivity.

Sir, my parliamentary constituency is Ferozepur. Much water has flown down the Sutlej since independence, but Ferozepur has remained a neglected lot. No Shatabdi train links Delhi and Feozepur. Fazilka lies at a distance of 400 kms from Delhi. Similarly, Ferozepur is a border district. The people of these places have not been able to avail the service of a Shatabdi train. Last year too, I had voiced my demand for providing a Shatabdi train linking Delhi and Ferozepur. A promise was made that a Shatabdi train will ply on this route. But to no avail. The service of Moga or Bathinda Shatabdi trains can be extended to Ferozepur. It

* English translation of the speech originally delivered in Punjabi.

will give a fillip to the revenue of the railway, and people of the area will also reap the benefit.

Sir, Fazilka can also be brought on the Shatabdi map by extending the service of Bathinda or Ganganagar Shatabdi. The need of the hour is to provide a fast train that connects Fazilka and Delhi. Fazilka and Chandigarh, the capital of Punjab, have no railway connectivity. The distance between these towns is 350 kms.

Sir, in the Railway Budget, various announcements are made. But, implementation is very slow and tardy. Let me thank the Central Government under our dynamic Prime Minister Shri Modi. He gave the green signal to lay the railway track on a 30 kms stretch connecting Amritsar and Ferozepur. However, the work has not yet been completed. I urge the Government to expedite the work on this section so that train connectivity between these two cities becomes a reality soon. People have to travel for 100 kms at present to go from one city to another.

Sir, trains must be provided that link Punjab to Haridwar, Nanded Sahib and other religious places. The border districts of Punjab do not have trains linking them to these places. Railway connectivity must be improved in these areas so that these places can also develop.

Sir, Talwandi Sahib is a holy place of the Sikhs. A four-lane road connectivity between Amritsar and Talwandi Sahib is the need of the hour. However, there is no underpass or overbridge at Talwandi town. When the gates are closed, it leads to massive jams. The proposal for an underpass has been accepted. So, relief must be provided to the hassled people of the area by constructing an under-pass at the earliest. The four-laning work of the road also must be taken up soon. The Railways have washed their hands off this proposal citing lack of funds. It has asked the State Government to fund this project. However, the State Government is already facing a resource-crunch. It is not in a position to fund this project. So, I urge upon the Central Government to fund this project at the earliest.

Sir, at several places, railway officials have permanently closed down the gates. This has led to a lot of problems for the people of the area. The suggestion of Member of Parliament of the area must be taken into consideration in these matters.

Sir, the Fazilka-Jalandhar DMU train has only one coach. Lot of passengers want to travel by this train. So, at least five coaches must be provided for this train. Sir, the distance between these two towns is 200 kms. However, no toilet facility has been provided for passengers in this train. It becomes difficult for the commuters, especially women and children. So, toilet facility must be provided in this train. Thank you.

16.00 hours

श्री नाना पटोले (भंडारा-गोंदिया) : महोदय, रेलवे कन्वेन्शन के इस प्रस्ताव पर बोलने के लिए मैं खड़ा हुआ हूँ। रेलवे का इतिहास 200-250 साल पुराना है। आज भारतवर्ष के लिए सामान्य, मध्यम वर्गीय और बड़े लोगों के लिए भी रेलवे महत्वपूर्ण परिवहन का साधन है। रेलवे सशक्त बने और सामान्य लोगों को अच्छी सुविधा प्राप्त हो, इस तरह की भूमिका हमारे प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी ने सोची है और निश्चित रूप से रेलवे को शक्तिशाली माध्यम बनाने की सोच भी अभी शुरू हुई है। हमने देखा है कि देश में जब भी रेलवे बजट आता था, तब नई रेल लाइनों की घोषणाएं की जाती थीं, लेकिन दूसरा बजट प्रस्तुत होने के समय तक न ही कोई रेल बनती थी और न ही कोई काम भी शुरू हो पाता था। अंग्रेजों ने जितनी लाइनें अपने समय में बनाई थीं, उसके बाद आजादी के साठ सालों तक उससे आधी रेल लाइनें भी हम लोगों ने नहीं बनाई हैं। आज स्थिति बदल गई है और हम दुनिया से इस संबंध में कम्पीटिशन करना चाहते हैं। रेलवे से जो प्रोफिट होता है, उसका डिविडेंट हमें देना पड़ता है। मैं इस कमेटी का सदस्य हूँ और जब मुझे पता चला कि रेलवे अपना डिविडेंट सरकार को देती है, तो मुझे बहुत आश्चर्य हुआ क्योंकि एक तरफ रेलवे घाटे में चलती है और लोन लेकर पैसे की व्यवस्था करती है तथा दूसरी तरफ रेलवे को सरकार को डिविडेंट देना पड़ता है। जो परम्परा बनी है, उस परम्परा के आधार पर यह व्यवस्था है, लेकिन अब इन चीजों से बाहर निकलने का समय अब आ गया है। मुझे विश्वास है कि रेल के बारे में हम दुनिया की प्रतिस्पर्धा में लगे हैं, उसकी बराबरी में हम आना चाहते हैं।

हम बुलेट ट्रेन की बात कहते हैं। दुनिया के कई देशों में बुलेट ट्रेन चलती है, लेकिन हमारे देश में बुलेट ट्रेन नहीं है। जब विदेशी पर्यटक हमारे देश में आते हैं और हमारी खराब गाड़ियों की स्थिति को देखते

हैं तो इससे हमारे देश के प्रति उनका नजरिया क्या होता होगा, इसका अंदाज़ हमें लगाने की जरूरत है। हमारे पास अच्छी बोगियां तक नहीं हैं। वर्षों पुरानी बोगियां आज भी इस्तेमाल में लाई जा रही हैं, जिनके कारण दुर्घटना होने का खतरा लगातार बना रहता है। साठ सालों से जिन्होंने देश में शासन किया है, यह उन्हीं के द्वारा बनाई गई व्यवस्था है और उसी आधार पर खटारा गाड़ियां चल रही हैं, लेकिन राजीव जी अब अच्छी ट्रेनें इस देश में चलने लगेंगी। सामान्य लोगों की सुविधा के लिए अच्छी और नई ट्रेनें बनाने का विचार हमारी सरकार ने किया है।

महोदय, मैं इतना ही कहना चाहता हूँ कि आज छोटी लाइन से बड़ी लाइन करने का काम किया जा रहा है, लेकिन यदि बड़ी लाइन को डबल लाइन में बनाया जाता, तो उसमें कम खर्चा होता। आज जहाँ पर बड़ी लाइन की गयी है, वहाँ पर दूसरी लाइन बनाने में ज्यादा खर्च आता है। पुरानी सरकार के पास कोई प्लानिंग नहीं थी। रेल विभाग ज्यादा से ज्यादा पैसे खर्च करके उसे नुकसान में कैसे डाला जाए, ऐसी व्यवस्था पुरानी सरकार ने की थी। उसी का परिणाम आज रेल विभाग भुगत रहा है। उसके परिणाम देश की जनता के ऊपर जा रहे हैं।

16.07 hours

(Shri K.H. Muniyappa *in the Chair.*)

मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से कहूँगा कि मैं जिस क्षेत्र से आता हूँ, दक्षिण से आने वाली सभी ट्रेनें, जो वाराणसी जाती हैं, वे वाया नागपुर, इटारसी, जबलपुर और फिर वाराणसी जाती हैं। इसमें कम से कम साढ़े तीन सौ किलोमीटर डिस्टेंस बढ़ जाता है। उसमें बिजली ज्यादा लगती है, यदि डीजल इंजन हो, तो डीजल ज्यादा लगेगा। लोगों का समय चला जाता है। लेकिन हमारी सरकार आने के बाद इन दिक्कतों को दूर किया गया और गोंदिया से जबलपुर तक की लाइन को बनाने का और उसकी डबलिंग करने का काम किया गया। पुरानी सरकार के समय में चन्द्रपुर से गोंदिया तक की सिंगल लाइन बनायी गयी थी। उनमें जो छोटी लाइन के प्लेटफॉर्म थे, वही प्लेटफॉर्म बड़ी गाड़ियों के लिए यूज करते थे। रोज कोई न कोई आदमी वहाँ से गिरता था, कोई बुजुर्ग आदमी गिर जाता था, उसका पैर टूट जाता था, मर जाता था। ऐसी व्यवस्था पहले की सरकार ने करके रखी थी। लेकिन हमारी सरकार ने बलालसर से चन्द्रपुर और बलालसर से गोंदिया वाया जबलपुर से वाराणसी जाएगी, दक्षिण से आने वाली सभी ट्रेनें उस रास्ते जाएगी, उस लाइन को डबलिंग करने की भी स्वीकृति अभी दी गयी है।

मैं सरकार को धन्यवाद दूँगा कि निश्चित रूप से आज रेल के लिए जो व्यवस्था बनाने का काम है, मैं मंत्री जी को कहूँगा कि रेलवे में बहुत सुधार करने की आवश्यकता है। अंग्रेजों के जमाने से जो सिस्टम बना है, जो ज़ोन बने हैं, उनको बदलने का काम करना चाहिए। यदि रेलवे को घाटे से बाहर निकालना है, तो अंग्रेजों के सिस्टम से चलने वाली रेलवे को बाहर निकालने की कोशिश सरकार को करना चाहिए।

इसलिए मैं आपके माध्यम से बताना चाहूँगा कि मेरा क्षेत्र बिलासपुर जोन से संबंधित है। बिलासपुर जोन से हमारे क्षेत्र की दूरी लगभग एक सौ किलोमीटर की है। हमारा क्षेत्र नागपुर से लगा हुआ है। नागपुर को मुम्बई जोन से जोड़ा गया है। हमने मांग की है कि नागपुर को ही जोन बनाया जाए। नागपुर जोन से विदर्भ, मराठवाड़ा, उत्तर महाराष्ट्र को ज्वाइन कर सकते हैं, जिससे प्रशासकीय व्यवस्था को अच्छी तरह से चलाया जा सकता है। प्रशासकीय व्यवस्था के माध्यम से रेलवे में जो गड़बड़ियाँ होती हैं, उनको सुधारने का काम भी हो सकता है। इसलिए कुछ नये जोन का निर्माण भी रेल विभाग के माध्यम से होना चाहिए। मैं यह मांग भी करता हूँ।

मैं ज्यादा न बोलते हुए कहना चाहता हूँ कि रेलवे आने वाले कल में दुनिया में भारतीय रेल को एक अच्छी पहचान देगा। ऐसा रेल मंत्रालय के माध्यम से होगा, यह कहते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

श्री दुष्यंत चौटाला (हिसार) : सभापति महोदय, with your permission, I would like to speak from here.

आज हम रेलवे के इस रिजोल्यूशन पर चर्चा कर रहे हैं, यह सौभाग्य की बात है कि देश की इस पार्लियामेंट में पहली बार पर इस रिजोल्यूशन पर चर्चा करने का अवसर मुझे मिला है। यह रिजोल्यूशन जिस कमेटी द्वारा बनाया जाता है, ब्रिटिश राज से निरंतर यह कमेटी डिविडेंट्स पर चर्चा करती आयी है, अपने सजेरेंस देती आयी है और भारत सरकार निरंतर डिविडेंट्स के माध्यम से निरंतर क्लेम भी करती रही है।

मेरे से पूर्व भारतीय जनता पार्टी के सांसद ने कहा, अपग्रेडेशन की बात कही, आज सबसे बड़ी दुविधा यह है, जिसे हम इस रिपोर्ट के माध्यम से देखते हैं, एक ओर तो वित्त मंत्रालय अपना हक रेल मंत्रालय से मांग रहा है और दूसरी ओर जब रेल मंत्री जी ने इसे इंट्रोड्यूस किया, तो रेल मंत्री खुद इसके अंदर कंप्यूज दिखे कि क्या रेल मंत्रालय को यह पैसा वित्त मंत्रालय को देना चाहिए? आज यह सोचने और समझने की जरूरत है कि रेलवे जितना खर्च सुविधाओं पर करती है, क्या वह उतनी कमाई कर पा रही है? पिछले दो सालों से मैं भी रेल बजट को देख और सुन रहा हूं उससे यह पता लगता है कि रेलवे मुनाफे में नहीं चल रही है और केन्द्र सरकार भी रेलवे को अपग्रेडेशन के लिए पैसा नहीं दे रही है।

बुलेट ट्रेन को चलाने के लिए हम जापान से लोन ले रहे हैं। रेलवे एक तरफ तो दूसरे देश से जो पैसा ले रही है, उसको चुका रही है, दूसरी तरफ केन्द्र सरकार को भी डिविडेंड के रूप में पैसा रेलवे दे रही है। मैं कमेटी की रिकमण्डेशन को देख रहा था। मैं यह समझता हूं कि सरकार को यह विचार करना होगा कि हमारे देश का जो पैसा कंसोलिडेटिड फण्ड से निकालकर रेल मंत्रालय को दिया जाता है, डिविडेंड के रूप में वही पैसा रेलवे वापस वित्त मंत्रालय को देता है जिसको वित्त मंत्रालय वापस कंसोलिडेटिड फण्ड में डालता है। आज सबसे पहली जरूरत रेलवे इंफ्रास्ट्रक्चर को इम्प्रूव करने की है। मुझे लगता है कि रेल मंत्री को इस बात पर विचार करना चाहिए कि जो पैसा हम डिविडेंड के रूप में वित्त मंत्रालय को दे रहे हैं, उसको प्रधानमंत्री जी के इंटरवेंशन से यूटिलाइज करना चाहिए। उस धन से 80-90 साल पुराने रेलवे इम्प्लायीज़ के जो क्वार्टर्स बने हैं, उनकी मरम्मत या रिकंस्ट्रक्शन्स की जानी चाहिए। हमारे जो रेलवे स्टेशन्स खण्डहर पड़े हैं, उनको रीडेवलप करने पर उस पैसे को खर्च करें।

महोदय, हम निरन्तर रेलवे इंफ्रास्ट्रक्चर की प्रगति को देखते आए हैं। जिस जगह पर आबादी अधिक है, वहां के रेलवे इंफ्रास्ट्रक्चर को हम डेवलप करते रहते हैं। लेकिन जो छोटे रेलवे स्टेशन्स हैं, जो कि आजादी से पहले के बने हैं, जैसे हिसार का रेलवे स्टेशन वर्ष 1915 का बना है। इसे आज लगभग 101 साल हो गए हैं तो क्यों नहीं हम उसके रीडेवलपमेंट के बारे में सोचते हैं। लाला लाजपत राय जिस

रेलवे स्टेशन को अपनी लॉ की प्रेक्टिस के समय यूटिलाइज करते थे, उसको एक म्यूजियम के रूप में डेवलप करने पर विचार करना चाहिए।

महोदय, पार्लियामेंटरी कमेटी ने अपनी जो रिपोर्ट दी है, वह तो पार्लियामेंट के प्रावधानों के अनुसार है। उनका यह काम है कि उनको यह बताना है कि रेलवे को डिविडेंड की मात्रा बढ़ानी है या घटानी है। सभापति महोदय, आप स्वयं इस कमेटी के सदस्य रहे हैं, लेकिन सबसे पहले यह देखने की आवश्यकता है कि डिविडेंड देने के लिए रेलवे के पास क्या पैसा है या नहीं?

मैं रेल मंत्री जी को यही सुझाव दूंगा कि इस डिविडेंड को रेलवे के इंफ्रास्ट्रक्चर के अपग्रेडेशन में यूटिलाइज करना चाहिए। हरियाणा के हिसार, सिरसा और फतेहाबाद जिलों से हम रेल के माध्यम से हमारी कैपिटल नहीं जा सकते हैं। हमें इस डिविडेंड को वहां डेमू ट्रेन चलाने पर यूटिलाइज करना चाहिए। जितने आरओबीज़ और आरयूबीज़ पेंडिंग पड़े हैं, आप कहते हैं कि इसके लिए राज्यों को पचास प्रतिशत पैसा देना होगा, आप क्यों राज्यों से इसके लिए पैसा ले रहे हैं। आप डिविडेंड के रूप में जो पैसा केन्द्र सरकार को दे रहे हैं, उसको आरओबीज़ और आरयूबीज़ को बनाने के लिए यूज़ किया जाए।

महोदय, मैं यही सुझाव देकर अपनी बात समाप्त करूंगा कि रेल मंत्रालय को गम्भीरता से सोचकर इस कानून में प्रावधान करना चाहिए और रेलवे द्वारा हर साल यह जो डिविडेंड केन्द्र सरकार को दिया जा रहा है, उसका उपयोग हमें रेलवे के अपग्रेडेशन और मॉडर्नाइजेशन पर यूटिलाइज करना चाहिए। धन्यवाद।

SHRIMATI V. SATHYABAMA (TIRUPPUR): Thank you Chairman Sir.

I express my indebtedness to our beloved leader hon. Chief Minister of Tamil Nadu, Puratchi Thalaivi Amma for giving me an opportunity to speak on the Discussion on Railway Convention Committee report.

“These are challenging times and perhaps the toughest”, the Railway Minister said when he introduced his budget. Indeed it is truly very challenging task for the Railway Minister to cater the needs of cross sections of the society, across the length and breadth of the country.

Hon. Chief Minister of Tamil Nadu, Puratchi Thalaivi Amma stated that this Budget belied the sense of expectation nursed by many segments of the population, with no new trains and no new railway lines, and it was also surprising that no specific projects were announced, including several projects in Tamil Nadu.

Major stations to be brought under CCTV surveillance is really the need of the hour; it will ensure the safety and security and it is crucial for assisting Police in Railway Stations. The launch of Rail Mitra Sewa – a Comprehensive concierge services including battery operated cars, porter services, wheel chairs, etc., and 17,000 bio-toilets and additional toilets in 475 stations before close of this FY as well as installation of CCTV camera surveillance in major stations need more financial support.

In Tamil Nadu State, the Government had also indicated its willingness to enter into an MoU. I request the Railway Minister to consider entering into an MoU for early implementation, with the participation of the State and the Railways. It is heartening to see that the Government will partner with Tamil Nadu for developing suburban systems in Chennai by innovative financing mechanism. Since the land is typically provided by the State Government, this should be treated as part of the State Government's equity contribution to the SPY at market value.

Tamil Nadu, particularly the fast developing tier-II cities like Coimbatore, Madurai, Tiruchirapalli, Tirunelveli, Tiruppur, Erode, Salem, Vellore, Thanjavur and Thuthukudi deserve more attention as far as the Railway projects are concerned.

As a Member of Parliament, I wish to lay emphasis on the demand of the people from Tiruppur Parliamentary constituency for a new railway line from Mettupalayam to Chennai *via* Sathyamangalam, Gopichettipalayam, Erode. I request the hon. Minister to implement this Railway project at the earliest.

I request the hon. Minister that there are plenty of railway demands at Tiruppur Railway station. The passenger trains normally stops only for two minutes at Tiruppur Station. Because of this, the Parcel services could not be carried out at Tiruppur station. Tiruppur is an important centre for the textile and knitwear industry. It is therefore very essential for five minutes stopover for all the trains at Tiruppur Railway station so that parcel services could be carried out.

I also wish the Railway Minister to introduce shuttle service between Tiruppur and Palakkad as well as Tiruppur to Tiruchirapalli *via* Karur so that people from all walks of life get the benefit of Rail services.

Thank you so much, Sir.

श्री राजीव सातव (हिंगोली) : सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। आज हम रेलवे कंवेन्शन कमेटी की रिपोर्ट के बारे में सदन में चर्चा कर रहे हैं। जब हम यह चर्चा कर रहे हैं तो माननीय रेल मंत्री यहां मौजूद नहीं हैं, लेकिन रेलवे के राज्य मंत्री मौजूद हैं। वह जब अपनी बात सदन में रखेंगे तो मैं उनसे पूछना चाहूंगा कि रेलवे कंवेन्शन कमेटी की रिपोर्ट के बारे में क्या कभी सदन में चर्चा हुई है? क्योंकि आज हम जो चर्चा कर रहे हैं और कमेटी ने जो बात रखी है, हम उसे मानेंगे। लेकिन सवाल यह आता है कि क्या वित्त विभाग और रेलवे विभाग में कहीं कोई कंफ्यूजन है? क्या सरकार के दोनों अंगों में कहीं न कहीं कोई बदलाव या अलग-अलग विचार की स्थिति है? यह भी हम इसके जरिये सरकार से पूछना चाह रहे हैं। क्योंकि इसके पहले अगर चर्चा हुई है तो सदन के सामने आप यह बात रखिये।

महोदय, दो साल पहले जब यह सरकार आई थी तो अच्छे दिन का वायदा किया गया था और अच्छे दिन के वायदे में 10-15 दिनों में आपने 14 प्रतिशत किराया बढ़ाया। आपने सिर्फ यात्रियों का किराया ही नहीं बढ़ाया, बल्कि माल भाड़े में भी आपने बहुत बड़ी वृद्धि कर दी।... (व्यवधान) अगर आप खड़गे साहब की बात सुन रहे हैं तो खड़गे साहब भी रेलवे मंत्री रहे हैं। कहने का मतलब यह है कि आप सिर्फ यात्रियों का किराया बढ़ाने से नहीं चूक रहे हैं, बल्कि आपने जिस प्रकार से माल भाड़ा बढ़ाया, आपने प्लेटफार्म और तत्काल को भी नहीं छोड़ा। यानी जहां-जहां भी आप बढ़ा सकते थे, वहां-वहां आपने किराये में बढ़ोतरी की। परंतु इतनी बढ़ोतरी करने के बाद भी क्या यात्रियों को सुविधा मिल रही है? जिस प्रकार से आप रेलवे में बदलाव करना चाह रहे हैं, क्या रेलवे में वैसा बदलाव हो रहा है, क्या रेलवे की आर्थिक स्थिति में बदलाव हो रहा है? इसका जवाब यह है कि इनमें बदलाव नहीं हो रहा है। सिर्फ कागज पर और कहीं न कहीं सोशल मीडिया पर आपको यह बदलाव दिख रहा है।

क्या माल भाड़े में वृद्धि से आपका माल भाड़ा का रेश्यो बढ़ा है तो जवाब है कि नहीं बढ़ा है। आपका नेटवर्क ही ठीक नहीं है। आप अगर देखेंगे तो पिछले दो साल में अगर माल भाड़े में आपने वृद्धि की है तो क्या उसका प्रपोर्शन बढ़ा है, उसका प्रपोर्शन बढ़ा नहीं है। आज ज्यादा से ज्यादा ट्रैफिक हो रहा है। इतना ही नहीं परसों तो एयर इंडिया ने ही एक स्कीम निकाली कि अगर आपका राजधानी का टिकट वेटिंग पर है तो एयर इंडिया उसी फेयर में आपको वहां पर जाने के लिए मौका दे रहा है। इसका मतलब यह है कि आपका जो यात्रियों का ट्रैफिक है और माल का भी, उसमें दोनों तरफ कंफ्यूजन हो रहा है। कहा था कि हम नौ लाख करोड़ रुपये का कर्ज निकालेंगे। उसमें से डेढ़ लाख करोड़ रुपये आप एलआईसी से ले रहे हैं। लेकिन क्या यह कर्ज बाद में चुकाने की आपकी कोई क्षमता है।

अभी हमारे माननीय सदस्य नाना जी ने बुलेट ट्रेन की बात कही। बुलेट ट्रेन के बारे में भी मैं कहना चाहूंगा कि आप कह रहे हैं कि जापान से हमें यह कर्ज बहुत ही कम इंटरैस्ट पर मिल रहा है। लेकिन क्या आर्किटेक्ट जापान का ही होगा? इंजन भी जापान का होगा? बोगी भी जापान की होंगी? स्पेयर पार्ट्स भी जापान के होंगे तो कहीं न कहीं यह जो रेट ऑफ इंटरैस्ट आप नहीं बता रहे हैं, तो जापान की सरकार और जापान पिछले रास्ते से यह कहीं न कहीं बुलेट ट्रेन का खर्चा जरूर निकालेगा। इसलिए हमारा आग्रह है कि आप बुलेट ट्रेन जरूर लाइए, हमें कोई दिक्कत नहीं है, लेकिन जो ट्रेन की हालत है जो ट्रेन के इंफ्रास्ट्रक्चर में बदलाव करने की बात है, उसके ऊपर जितना काम होना चाहिए, उतना नहीं हुआ है। बीच में कैंग की सबअर्बन की जो रिपोर्ट आयी, वह भी चौंकाने वाली थी। रिपोर्ट में जो कहा गया है कि बेसिक फ़ैसिलिटीज़ भी आज मुंबई और सब-अर्बन रेलवेज़ में नहीं है। इसलिए मेरा सरकार से आग्रह रहेगा कि आप बुलेट ट्रेन जरूर लाइए, लेकिन रेलवे में जो बेसिक बदलाव का काम है, उसमें भी ध्यान दीजिए।

सभापति महोदय, मैं यहां यह भी बात रखना चाहूंगा कि जहां पर रेलवे का नेटवर्क नहीं है, उसके बारे में सरकार सोचेगी या नहीं सोचेगी? उसके बारे में आपको सोचना पड़ेगा। जैसे मैं मराठवाड़ा से आता हूँ, वहां पर सिर्फ सिंगल लाइन है, डबल लाइन नहीं है। एडिशनल लाइनिंग के बारे में आपको सोचना पड़ेगा। यह कोई मेरे संसदीय क्षेत्र की बात नहीं है, दस-पंद्रह लोक सभा क्षेत्र हैं जो शिवसेना और बीजेपी के साथ हैं, सरकार को उस बारे में सोचना पड़ेगा। जिस प्रकार से नांदेड़ के बारे में हम सभी 48 में से 48 सांसदों से बात कही कि नांदेड़ का ऑफिस आज भी सिकंद्राबाद से अटैच है, अगर वह मुंबई से अटैच होगा तो उसमें एक रूपये का भी खर्चा नहीं होगा। यह बात हम इसलिए कह रहे हैं कि जब तक आप बेसिक बातों की तरफ ध्यान नहीं देंगे, नांदेड़ का ऑफिस जब तक सेंट्रल रेलवे से आप अटैच नहीं करेंगे तो यह काम नहीं हो सकता है। जिस प्रकार से यह रिपोर्ट आपने दी है, इसके बारे में आपने यहां पर बात रखी, हम इसके साथ हैं, लेकिन रेलवे में जो बदलाव आना चाहिए, उसमें अभी भी वह बदलाव दिख नहीं रहा है। इसीलिए मेरा सरकार से आपके माध्यम से आग्रह रहेगा कि जो बातें पिछले दो सालों में आपने की हैं, उसका इंप्लिमेंटेशन होना चाहिए। नहीं तो कहीं न कहीं यह सिर्फ अच्छे सपने दिखेंगे और हाथ में कुछ नहीं आएगा। इसलिए आपके माध्यम से सरकार से मेरा यह आग्रह रहेगा कि सभी बातों की तरफ ध्यान देना चाहिए। खास तौर से गरीबों के लिए इसमें राहत की बात आनी चाहिए। जो आम आदमी है, उसको आपकी सरकार के माध्यम से न्याय मिले और सही मायने में अच्छे दिन के सपने लोगों को सामने दिखें।

श्री धर्मेन्द्र यादव (बदायूँ) : सभापति महोदय, यह जो प्रस्ताव आया है, वह बड़ा अजीबो-गरीब और विरोधाभासी है। जहां एक ओर रेलवे से वित्त मंत्रालय डिक्टेंड मांग रहा है, वहीं दूसरी ओर रेलवे की अगर चर्चा करते हैं तो रेलवे के सामने लगातार समस्याएं हैं, उसका कोई जवाब या समाधान सरकार देने को तैयार नहीं है। अभी मैं सत्ता पक्ष के तमाम साथियों के भाण सुन रहा था, वे इस तरह से व्याख्यान कर रहे थे कि जैसे कि पूरा का पूरा आमूल चूल परिवर्तन आ चुका हो। देश का रेलवे मंत्रालय समस्याओं से मुक्त हो गया होगा। सातव जी की बात से मैं सहमत हूँ कि जहां ये महंगाई कम करने का वायदा करके आए थे, सरकार बनते ही रेलवे के किराया 14% बढ़ा दिया, प्लेटफॉर्म टिकट दो-तीन रुपये से दस रुपये और हर तरह से किराए से ले कर जो बढ़ा सकते थे, पूरा का पूरा फेयर बढ़ाने का काम इन्होंने किया था। आपने महंगाई बढ़ाई और महंगाई बढ़ाने के बाद वित्त मंत्रालय के दबाव में रेल मंत्रालय डिक्टेंड दे रहा है। महोदय, वह भी उस परिस्थिति में दे रहा है, आप स्वयं रेल मंत्री रहे हैं, आपको रेलवे की समस्याओं का अहसास है, आप जानते हैं कि रेलवे में किस तरह की चुनौतियाँ रही, मैं स्वयं भुक्तभोगी हूँ।

मैं आज भी कह रहा हूँ कि आज नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर चले जाइए, दिल्ली से हावड़ा की जो ट्रेनें हैं, पूर्वा एक्सप्रेस से लेकर तमाम ट्रेनें हैं, आज भी सामान्य श्रेणी की बोगी में कोई भी व्यक्ति उसके अन्दर नहीं घुस सकता है। सामान्य श्रेणी की बोगियाँ आपने नहीं बढ़ाईं। तमाम साथियों ने इस बारे में चर्चा की, मैं उनसे सहमत हूँ, बाथरूम से लेकर महिलाओं, बच्चों तक के लिए रेल के अन्दर कोई सुविधाएं नहीं हैं। जहाँ इस तरह की सुविधाएं नहीं हैं, उसके बाद रेल मंत्रालय वित्त मंत्रालय को डिक्टेंड दे रहा है तो मैं जानना चाहता हूँ कि कहाँ से आप रेलवे की सुविधाओं को, आधारभूत ढाँचे को बढ़ा पाओगे। मंत्री जी आपने रेल बजट में एक काम ठीक किया कि आपने नई घोषणाएं नहीं कीं, मैं इस बात से सहमत हूँ, लेकिन माननीय मंत्री जी जो पुरानी घोषणाएं हैं, उन घोषणाओं को पूरा करने की जिम्मेदारी सरकार की है, क्योंकि इसी सदन में आपसे पूर्व कुछ सरकारों ने यहाँ सदन के अन्दर जिम्मेदारी के साथ घोषणाएं की थीं। उत्तर प्रदेश की एक नहीं दर्जनों परियोजनाएं मुझे याद हैं, जिनके बारे में मैं कह सकता हूँ। वर्ष 1996 में शुरू हुई परियोजनाएं आज तक चालू नहीं हुई हैं। इटावा-मैनपुरी रेल परियोजना, माननीय मंत्री जी ध्यान दें, इटावा-मैनपुरी की रेल लाइन अभी तक शुरू नहीं हो पाई है। इटावा से आगरा वाली अभी तक शुरू नहीं हो पाई। इटावा से लेकर भिंड-ग्वालियर वाली अभी शुरू नहीं हो पाई। हमारे बदायूँ की ब्रॉडगेज शुरू जरूर हुई, लेकिन उस पूरे ब्रॉडगेज पर अभी केवल दो ट्रेनें चल रही हैं। मंत्री जी हम चाहते हैं कि आप वित्त मंत्रालय को जो चाहे दें, हमें इस पर आपत्ति नहीं है, यह दोनों मंत्रालयों का आपस का मामला है, लेकिन हमारी आपत्ति इस बात पर जरूर है कि जो देश की जनता को रेलवे से जरूरत की सुविधाएं चाहिए, आज

रेलवे के लोग उस जरूरत को पूरा नहीं कर पा रहे हैं। जब आप जरूरत पूरा नहीं कर पा रहे हैं, उसके बावजूद आप लगातार वित्त मंत्रालय को डिविडेड देना चाहते हैं, मैं समझ नहीं पा रहा हूँ कि आप यह कौन सा विरोधाभासी काम कर रहे हैं। आज रेलवे की लाइनें बढ़ रही हैं, आप मानव रहित फाटक बन्द कर रहे हैं, लेकिन उन्हें बन्द करने के साथ अगर आप अंडरब्रिज नहीं दोगे, आप अंडरब्रिज दे दो, छोटे-छोटे अंडरब्रिज दे दो, जिससे लोगों को सुविधाएं मिलें। आरओबी तो आप दे ही नहीं पा रहे हो, मैंने अपने लोक सभा क्षेत्र बढ़ाएँ के लिए एक आरओबी माँगा, आधे पर उत्तर प्रदेश सरकार तैयार थी, भारत सरकार ने एनओसी भी नहीं दी, पैसे भी नहीं दिए तो मजबूर होकर मुझे उत्तर प्रदेश सरकार का पूरा का पूरा बजट लगाकर बढ़ाएँ शहर में आरओबी बनवाना पड़ा। उत्तर प्रदेश सरकार ने पूरा पैसा दिया। जो रेलवे को पैसा देना चाहिए, वह भी उसने नहीं दिया।

रेल मंत्री जी, मैं पूछना चाहता हूँ कि आखिर कहाँ से आप पर इतना सरप्लस पैसा हो गया है, कहाँ से आपने रेलवे की जरूरतों को पूरा कर लिया है कि अभी भी आप डिविडेड वित्त मंत्रालय को देने के लिए यह बिल भी ला रहे हो, कानून भी बना रहे हो, प्रस्ताव भी ला रहे हो। देश के सामने रेलवे की बहुत सारी समस्याएँ हैं, हम चाहते हैं कि मंत्री जी पहले आप उन समस्याओं को पूरा कर दें, उसके बाद अगर आपके पास सरप्लस पैसा बचता है तो आप बुलेट ट्रेन भी चलाइए, आप हाई-स्पीड ट्रेन भी चलाइए, आप जो भी आधुनिकीकरण कर सकते हैं, वह करिए, हमें कोई आपत्ति नहीं है, लेकिन मेरी आपत्ति इतनी है कि जब तक देश की जनता को जो मूलभूत आवश्यकताएँ, जो मूलभूत जरूरतें रेलवे से चाहिए हैं, जब तक आप उनको पूरा न कर दें, तब तक कृपा करके रेलवे को खोखला न बनाइए। यह हमारी आपसे प्रार्थना और अपील है। रेल मंत्री जी हमारी बात पर ध्यान नहीं देना चाह रहे हैं, लेकिन रेल मंत्री जी जिस तरह से उत्तर प्रदेश की जनता ने आपका साथ दिया और आपके 73 एम.पी. बनाए और आप रेल मंत्री हो।

उत्तर प्रदेश की जो उपेक्षा हो रही है, उत्तर प्रदेश के जो सांसद यहाँ बैठे हैं, वे जनता का सामना नहीं कर पाएंगे। क्या दिया उत्तर प्रदेश को, उत्तर प्रदेश की एक भी योजना के बारे में बताइए जो आपने पूरी कर दी हो, एक भी योजना उत्तर प्रदेश की पूरी नहीं की, एक नई योजना आपने नहीं दी, उसके बाद भी आप हँस रहे हैं, आपने कौन सी योजना दे दी है?... (व्यवधान) कोई योजना नहीं दी है, मैं जिम्मेदारी से कह रहा हूँ। मैं हवा में बात नहीं रहा हूँ। उत्तर प्रदेश को कोई योजना नहीं दी है। उत्तर प्रदेश को योजनाएँ देना तो दूर, जो पुरानी योजनाएँ चल रही हैं, उन योजनाओं को भी पूरा नहीं किया। माननीय मंत्री जी आप यह बता देना कि इटावा-मैनपुरी कब शुरू कर रहे हो, इटावा-ग्वालियर कब शुरू कर रहे हो, इटावा-आगरा कब शुरू कर रहे हो? हमारे बढ़ाएँ के अन्दर केवल दो रेल चल रही है, वहाँ पर आप रेल कब बढ़ाएँगे, यह भी हम आपसे आपके जवाब में जानना चाहते हैं। आप जरूरत की चीजें पूरी कर दीजिए, मूलभूत समस्याएँ

पूरी कर दो, उसके बाद आप पूरे रेल मंत्रालय को वित्त मंत्रालय के हवाले कर दो, हमें कोई आपत्ति नहीं है, लेकिन जब तक सुविधाएँ नहीं देंगे, तब तक हम जरूर जनता के हित में अपनी आपत्ति को दर्ज कराते रहेंगे। इसी उम्मीद के साथ हम अपनी बात समाप्त करते हैं कि आप जनता के हितों को समझते हुए रेलवे को आगे बढ़ाएँगे। बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्रीमती संतोष अहलावत (झुंझुनू): माननीय सभापति महोदय, मैं आपका आभार व्यक्त करना चाहती हूँ कि आपने मुझे महत्वपूर्ण मुद्दे पर बोलने का मौका दिया।

सभापति महोदय, रेल देश की धमनियों में दौड़ने वाला लहू है। सुदृढ़ रेल प्रणाली किसी भी देश की प्रगति का सूचक है। लोगों को अपने गंतव्य तक पहुँचाने के साथ-साथ रेल माल ढुलाई का महत्वपूर्ण कार्य भी करती है। इसलिए आवश्यक है कि रेलवे का बुनियादी ढाँचा सुदृढ़ हो तथा सुविधा विस्तार के लिए उसका हाथ भी खुला हो। मैं गर्व के साथ कहना चाहूँगी कि मेरी सरकार ने पिछले दो वर्षों में विगत तहस-नहस ढाँचा जो पंगु था, न केवल अपने पैरों पर खड़ा किया, बल्कि आज रेलवे में जो भी अभिनव सुधार हुए हैं, वे काबिले तारीफ हैं। विशेषतौर पर रेल का आधुनिकीकरण, पारदर्शिता, सुविधाओं का विस्तार, डिजिटलीकरण आदि जो भी किया गया है, उसमें महिलाओं और विद्यार्थियों के लिए विशेष प्रबंध कर माननीय प्रधान मंत्री जी के 'सबका साथ सबका विकास' का उद्देश्य स्पष्ट तौर पर दृष्टिगोचर हो रहा है।

माननीय सभापति महोदय, मैं स्वयं समस्त भारत की महिलाओं की तरफ से माननीय रेल मंत्री जी और माननीय प्रधान मंत्री जी का आभार व्यक्त करना चाहूँगी। उन्होंने महिलाओं को टिकट आरक्षण में कोटा देकर बहुत बड़ा काम किया है। रेलगाड़ी में महिला यात्रियों को बेहतर सुविधा प्रदान करने के लिए 24 घंटे हैल्पलाईन नंबर 182, तथा रेलवे स्टेशनों पर महिलाओं को सुरक्षा प्रदान करने हेतु सीसीटीवी चौकसी की व्यवस्था की है। शिशुओं के साथ यात्रा करने वाली महिलाओं के लिए गाड़ियों और स्टेशनों पर शिशु आहार उपलब्ध कराने की सुविधा भी शुरू की है। अतिरिक्त बर्थ, बायो टॉइलैट्स, पूरे देश में 400 स्टेशनों पर फ्री वाई-फाई की सुविधा भी इस ओर एक महत्वपूर्ण कदम है।

माननीय सभापति महोदय, ई-टिकटिंग की सुविधा में जो विस्तार किया गया है, वह एक तरह से अभिनव प्रयोग है। 2020 तक हर यात्री को कनफर्म्ड टिकट मिलेगा। लंबी दूरी की अनारक्षित यात्रियों के लिए अंत्योदय एक्सप्रेस, दीनदयाल सवारी डिब्बे जोड़ने का सरकार का निर्णय सामाजिक और आर्थिक, दोनों दृष्टियों से स्वागत योग्य है। लंबी दूरी के आरक्षित यात्रियों के लिए तेजस, हमसफर और उदय गाड़ी, यात्रा को आरामदेह बनाने के लिए समय-पालन में सुधार लाना, गाड़ी परिचालन ऑडिट प्रारंभ करना, यात्री टिकटों के लिए ऑटोमैटिक टिकट वैडिंग मशीनें लगाना, ई-टिकटिंग मशीनों की क्षमता का विस्तार करना, और इस तरह से अगर मैं बताने लगूँ तो अभिनव प्रयोग बताते-बताते ही मेरा बोलने का समय पूरा हो जाएगा। अतः मैं आपका ध्यान इस तरफ ले जाना चाहती हूँ कि रेल अभिसमय समिति 2009-2014 ने वर्ष 2013-14 के लाभांश की दर तथा आनुषंगिक मामले विषय का छठा प्रतिवेदन 8 मई, 2013 को लोक सभा में प्रस्तुत किया और उसी दिन राज्य सभा के पटल पर भी रखा गया।

महोदय, रेल मंत्रालय ने 11 जून, 2015 को 2014-15 एवं 2015-16 हेतु लाभांश की दर तथा आनुषंगिक मामले संबंधी एक अंतरिम ज्ञापन भी दिया जिसमें रेल मंत्रालय और वित्त मंत्रालय दोनों के विचार सम्मिलित थे। रेलवे तथा सामान्य राजस्व के बीच वित्तीय व्यवस्था की यूँ तो समय-समय पर समीक्षा होती रहती है और समय की बदलती आवश्यकताओं के अनुसार उसमें संशोधन और परिवर्तन भी होते रहे हैं। वर्ष 2007-08, 2008-09 में प्रत्येक वर्ष भारतीय रेल द्वारा 7 प्रतिशत लाभांश दर पर पूँजी का विनिवेश किया गया था। वर्ष 2009-10, 2010-11 में यह प्रतिशत घटकर 4 प्रतिशत हो गया था। रेलवे मंत्रालय का अनुरोध था कि वर्ष 2014-15 के लिए लाभांश दर 4 प्रतिशत निर्धारित किया जाए तथा परवर्ती 5 वर्षों के लिए 2015-16 से 2019-20 तक लाभांश के भुगतान को पूरी तरह से छोड़ दिया जाए। ऐसा इसलिए कहा गया कि किसी भी देश में रेल का विस्तार न केवल वाणिज्यिक ज़िम्मेदारियों को पूरा करता है, बल्कि सामाजिक सरोकारों से भी संबंध रखता है।

सभापति जी, वित्त मंत्रालय ने यह मत प्रकट किया कि 8 से 8.5 प्रतिशत की दर पर ऋण लेने की तुलना में 7 प्रतिशत फिर भी रियायती है। मगर, रेल मंत्रालय ने कहा कि वित्तीय शेष पर कुल प्रभाव के सिद्धांत के रूप में 'स्थिरांक जीबीएस' का परिणाम धन की समय के लागत के सिद्धांत पर आधारित होना चाहिए वरना जी.बी.एस. में ह्रास हो जाता।

सभापति महोदय, यहां माननीय रेल मंत्री जी बैठे हैं। उनका ध्यान भी इस ओर आकृष्ट करना चाहूंगी कि मेरे लोक सभा क्षेत्र में एक छोटी दूरी की ट्रेन चलती है, जो दोहरा नुकसान कर रही है। एक नुकसान कि रेलगाड़ी खाली चल रही है और दूसरा नुकसान कि उसका फायदा किसी को भी नहीं हो रहा है। इसकी वज़ह सिर्फ छोटी-सी है। एक तो इसका टाइम टेबल गलत है। मेरे यहां से चलने वाली रेल रात्रि में आकर पहुंचती है। पूरी रात वहां कोई भी व्यापारी ठहर नहीं सकता, जो अपना काम करके वापस चला जाए। इसलिए मैं निवेदन करना चाहूंगी कि रेल के टाइम टेबल में बदलाव किया जाए और सप्ताह में सातों दिन वह रेल चलनी चाहिए। आपके माध्यम से मैं यह निवेदन करना चाहती हूँ।

धन्यवाद।

श्री जय प्रकाश नारायण यादव (बाँका) : सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद।

महोदय, रेलवे का जो प्रस्ताव आया है, उसमें कई सवाल हैं। रेलवे देश की लाइफलाइन है, जीवन-रेखा है। इसकी पूर्ति न जहाज कर सकता है, न सड़क कर सकता है। इंसान को ढोने का काम और माल को ढोने का काम, दोनों रेलवे देश के चारों तरफ करता रहता है। इसलिए हमारा रेलवे अच्छा हो, बेहतर हो। उसमें सुरक्षा हो, संरक्षा हो, इस पर विशेष ध्यान देने का मौका हमेशा रहना चाहिए। रेलवे के माननीय मंत्री जी से बड़ी अपेक्षाएं रही हैं, आज भी हैं। लेकिन अपेक्षाएं धूल-धूसरित हो रही हैं। एक माननीय रेल मंत्री आदरणीय श्री लालू प्रसाद यादव हुए, जिन्होंने घाटे के रेल को मुनाफा में बदला और 90,000 करोड़ रुपए का मुनाफा देने का काम किया। उन्होंने कहा कि रेलवे हमारी दुधारू गाय है, रेलवे कमाऊ घोड़ा है। माल भाड़े में जो गड़बड़ी होती थी, उसको उन्होंने ठीक करने का काम किया। उस समय आदरणीय लालू प्रसाद जी और नीतीश कुमार जी ने रेलवे के इंफ्रास्ट्रक्चर को जो बढ़ाया, उसे बेहतर करने का काम आज करना चाहिए। आज की तारीख में सुरक्षा पर ध्यान देना चाहिए, संरक्षा पर ध्यान देना चाहिए। खान-पान पर ध्यान देना चाहिए। समय पर गाड़ियां चलें, इस पर ध्यान देना चाहिए। आज हम अच्छे दिनों की बात करते हैं, मेक-इन-इंडिया की बात करते हैं, लेकिन ट्रेनों में बलात्कार की घटनाएं बढ़ी हैं। स्थिति बद से बदतर हुई है। ट्रेनें लेट चलती हैं। जिस राजधानी एक्सप्रेस से हम लोग सफर करते हैं, आज उस राजधानी एक्सप्रेस की भी हालत बहुत खराब है।

मैं एक प्वायंट माननीय रेल मंत्री जी और माननीय वित्त मंत्री जी के बीच जो हुआ, उसके बारे में कहना चाहता हूं। On the eve of the current year's Budget, the MR has requested the Finance Minister for release of revenue grant of Rs. 32,000 crore to the Railway for implementation of the 7th Pay Commission's recommendations, but the same has already been rejected. उन्होंने इसे रिजेक्ट कर दिया कि नहीं, हम इसे कबूल नहीं करते हैं। माननीय रेल मंत्री जी को यह बताना चाहिए। इसलिए कई सवाल सामने हैं।

जो लोग वर्तमान समय में बुलेट ट्रेन की बात करते हैं, हमारे देश में राजधानी एक्सप्रेस चाहिए, शताब्दी एक्सप्रेस चाहिए, छोटी-छोटी ट्रेनें चाहिए। हमारा देश बुलेट ट्रेन में कहां फंस गया? यहां बुलेट ट्रेन आत्महत्या करने की तरह है। इस वित्तीय वर्ष में जब हमारा ऑपरेटिंग रेशियो लॉस में चल रहा है, तब हम बुलेट ट्रेन की बात कर रहे हैं। इससे बढ़कर दुर्भाग्य और क्या हो सकता है?

इसी तरह, एक और जगह यह लिखा हुआ है कि for the first time in its glorious history of over 150 years, Railways is likely to default in payment of salary and pension in the current financial year after the decision of the Government to release the 7th Pay Commission arrears. Even without implementation of increased pay-scales of the 7th Pay Commission, which will be paid from the month of August, 2016, the Railways have reported operating ratio of 102 per cent in the first quarter of the current financial year, ending June, 2016. इससे बढ़कर यह चित्र सामने आता है।

महोदय, हम अपने क्षेत्र की बात करना चाहेंगे। भागलपुर में डीआरएम आफिस मंजूर हो गया, लेकिन भागलपुर में डीआरएम आफिस नहीं बन रहा है। माननीय रेल मंत्री जी ध्यान देंगे। बांका में नई इंटरसिटी चलाने की बात है, लेकिन वह आज तक नहीं चल रही है। जमालपुर रेल कारखाना को आधुनिकीकरण करने की बात आगे नहीं बढ़ रही है। जसिडीह से राजधानी ट्रेन प्रतिदिन चले। जसिडीह हमारा पुराना स्टेशन है। यहां माननीय सदस्य निशिकांत जी बैठे हैं, यह इनका भी क्षेत्र है। जसिडीह में राजधानी ट्रेन सभी दिन चलनी चाहिए। भागलपुर होकर राजधानी ट्रेन चले, जन-शताब्दी ट्रेन चले। सुल्तानगंज से लेकर असरगंज, बेलहर होकर जो नई रेल लाइन है, उसके काम को शुरू करना चाहिए। बटेसर रेल पुल का काम होना चाहिए। जो हमारा बरियारपुर से लेकर खडगपुर, लच्छूपुर, बरहड की लाइन है, उस पर काम नहीं हो रहा है। क्यूल से कदरा का दोहरीकरण होना चाहिए। जो क्यूल में गोडाउन है, उसे मनकट्टा लाना चाहिए। धौनी, पुनसिया स्टेशन को रेलवे स्टेशन का दर्जा देने का काम करना चाहिए।

महोदय, आप मेक इन इंडिया की बात करते हैं। आप मेक इन इंडिया की बात कीजिए, सबका साथ, सबका विकास की बात कीजिए, स्टार्ट अप की बात कीजिए। रेलवे जो हमारी लाइफ लाइन है, इसकी सुरक्षा में, संरक्षा में, खानपान में, यात्री सुविधा में सुधार की आवश्यकता है। यात्रियों का किराया बढ़ाया गया। यह क्यों बढ़ाया गया? एक तरफ आप कहते हैं कि हम रेलवे को चमका रहे हैं। चमका नहीं रहे हैं, रेलवे को आप दमका रहे हैं। आप इसे नीचे ले जा रहे हैं। इसीलिए हम बार-बार कहते हैं कि आपके राज में मेक इन इंडिया नहीं बेक इन इंडिया हो रहा है। हम लोगों के इलाके में, बिहार में कोई काम नहीं हो रहा है। रेलवे की सारी योजनाएं ठप्प हो गई हैं। इससे बढ़कर दुर्भाग्य क्या होगा?

माननीय रेल मंत्री जी अच्छे आदमी हैं। इनसे बात करते हैं तो खुश हो जाते हैं, लेकिन जब ये काम से खुश करेंगे तब हम मानेंगे कि काम हो रहा है। रेल के संबंध में जो चर्चा की है, हम लोगों के क्षेत्र

के सभी काम को माननीय रेल मंत्री जी प्राथमिकता देने का काम करेंगे। इसी के साथ मैं अपनी बात को समाप्त करता हूँ।

डॉ. अरुण कुमार (जहानाबाद) : महोदय, रेल सचमुच में देश की जीवन-रेखा है। यह लाइफ लाइन इसलिए है कि यह सामाजिक विकास के लिए, आर्थिक विकास के लिए, सांस्कृतिक विकास के लिए और सामरिक दृष्टि से भी एक महत्वपूर्ण योगदान रखती है।

महोदय, वक्त कम है, इसलिए हम आपके माध्यम से सिर्फ दो-तीन सवाल सरकार से कहना चाहेंगे। आजादी के बाद या आजादी के पूर्व भी जब अंग्रेज यहां शासन में थे, तो उन्होंने रेल का विस्तार किया, जबकि वे समझते कि आज नहीं तो कल यहां से जाना है। देश में एक बेहतर शासन के लिए औद्योगिक विकास के लिए और उन स्रोतों के ट्रांसपोर्टेशन के लिए रेल की बड़ी भूमिका है, इसलिए अंग्रेजों ने यहां रेल का जाल बिछाया। आजादी के कुछ वर्षों को छोड़कर निश्चित तौर से पिछले पच्चीस-तीस वर्षों में देखा जाए, जैसा अभी माननीय सदस्य जयप्रकाश जी कह रहे थे कि इतना लाभ दिया, एक आंकड़ा ये पेश कर रहे थे और दूसरी तरफ डिमांड का एक बड़ा विस्तार, ऐसा लगता था कि जैसे एक भी काम लालू प्रसाद जी के रेल मंत्री रहते इनके क्षेत्र में नहीं हो सका।

महोदय, यह बात प्रमाणित कर रहा है।...(व्यवधान) जिस बात को मैं कहना चाह रहा था, वह खुद माननीय सदस्य कह रहे थे कि पिछले 25-30 वर्षों में रेल का दुरुपयोग हुआ, रेल का चीप पौपुलैरिटी के लिए राजनीतिक कारणों से दुरुपयोग किया गया और 125 करोड़ लोगों के भविष्य को चौपट किया गया। सिर्फ आश्वासन देने का काम किया गया। जितने माननीय सदस्य इस सदन में हैं, उन सबसे रेल जुड़ी हुई है। 14 लाख लोग रेल में काम करते हैं। मैं उसके विस्तार में नहीं जाना चाहूंगा, सिर्फ इतना कहना चाहूंगा कि माननीय रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु ने बड़े संकल्प के साथ इस अभियान को शुरू किया है।

एनडीए फर्स्ट में माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी के काल खंड में डैडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर का संकल्प लिया गया था। बाद में यूपीए सरकार आई तो वह काम बंद हो गया या नहीं के बराबर हुआ। मैं निवेदन करना चाहूंगा कि जब तक डैडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर तैयार नहीं होगा, तब तक रेल की समस्याओं का निदान संभव नहीं है। इसे कमर्शियली वॉयबल बनाया जाना चाहिए। यह काफी बड़ा नैटवर्क है, यह कमर्शियली कैसे वॉयबल हो। वित्त मंत्रालय को भी लाभांश की समस्या है। यह सिर्फ एक संगठन नहीं है, यह देश की जीवन रेखा है। इसे धन मिलना ही चाहिए और इससे कुछ नहीं लेना चाहिए, किसी को इसमें कोई संदेह नहीं है। धन की बहुत आवश्यकता है। रेल का विकास सिर्फ रेल तक सीमित नहीं है बल्कि सम्पूर्ण विकास का आधार रेल बन सकता है। इसलिए हम आपके माध्यम से निवेदन करना चाहेंगे कि आज सामरिक दृष्टि से भी नार्थ ईस्ट में बहुत काम करने की जरूरत है, कश्मीर के इलाके में काम करने की जरूरत है। इसलिए इस सिस्टम को स्ट्रैन्ड करने के लिए जितने धन और सोर्सिंग की आवश्यकता है,

ऐक्रॉस दी पार्टी लाइन सबको यह देखना चाहिए। सरकार द्वारा बड़े मजबूत मन से माननीय नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में यह संकल्प लिया गया है। इसमें पूरे सदन से पूर्ण सहयोग मिलना चाहिए। धन्यवाद।

श्री मुकेश राजपूत (फर्रुखाबाद) : सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए धन्यवाद। मैंने एक दिन समाचार पत्र में आर्टिकल पढ़ा था कि देश के पहले रेल मंत्री द्वारा स्वीकृत कई योजनाओं को अभी भी माननीय रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु पूर्ण करने में लगे हुए हैं। आपसे पहले जो भी रेल मंत्री रहे, उन्होंने अपने कार्यकाल में बहुत घोषणाएं करके लोकप्रियता हासिल की, लेकिन कार्यों को पूर्ण कराने में कोई रूचि नहीं दिखाई। देश में माननीय प्रभु जी पहले ऐसे रेल मंत्री हैं जिन्होंने घोषणाएं नहीं कीं बल्कि जमीन पर अधूरी कार्य योजनाओं को पूर्ण करने में पूरे मनोयोग से प्रयास किया।

16.49hours

(Hon. Deputy Speaker *in the Chair*)

देश के विभिन्न क्षेत्रों में चाहे बुद्धिजीवी हों, चाहे समाज सेवी हों, हर व्यक्ति इस बात की प्रशंसा कर रहा है। जिस तरह रेल में सुविधाएं बढ़ाई गईं, चाहे वाई-फाई की सुविधा हो, रेलवे स्टेशन में कहीं भी जाएं, हम आज से नहीं बल्कि लगभग 30-35 सालों से रेल की यात्रा कर रहे हैं। हम लोग टॉयलेट में जाते थे या डिब्बों में जाते थे तो वहां गंदगी के ढेर लगा रहता था, एक बार बाथरूम जाने के बाद दुबारा जाने की इच्छा नहीं होती थी। आज आप कहीं भी चले जाएं पूरे रेलवे स्टेशन से लेकर ट्रेन तक साफ मिलेगी। पूरी स्वच्छता आपको रेल में दिखाई पड़ेगी, बस स्टेशनों पर भी इतनी स्वच्छता नहीं मिलेगी। माननीय मंत्री जी द्वारा स्वच्छता पर विशेष ध्यान दिया जा रहा है। नवजात शिशु को गर्म पानी या गर्म दूध को उनके बर्तन पर पहुंचाने का कार्य माननीय रेल मंत्री जी द्वारा किया गया है। माताएं और बहनें छोटे-छोटे बच्चों को लेकर चलती थीं उन माताओं-बहनों की बहुत बड़ी सुविधा हुई है, पहले वह सोचते थे कि बच्चे को गर्म दूध या गर्म पानी कैसे एवलेबल होगा? ये छोटी बातें हैं लेकिन यह बहुत ही सराहनीय कार्य है। देश में कई ऐसे स्टेशन हैं जिन्हें आदर्श बनाने का कार्य किया है। हमारे संसदीय क्षेत्र में रेलवे स्टेशनों को आदर्श बनाने का काम किया है। धर्मेन्द्र यादव जो सांसद बहुत सीनियर सांसद हैं, वह कह रहे थे कि रेल मंत्री जी ने कुछ नहीं किया।

जब से देश आजाद हुआ तब से लेकर आज तक उत्तर प्रदेश में जितना विकास हुआ है उससे ज्यादा विकास कार्य उत्तर प्रदेश में निरंतर हो रहा है। मैं अपने संसदीय क्षेत्र के बारे में बताता हूँ कानपुर से लेकर कासगंज तक रेलवे लाइन का विद्युतीकरण का कार्य स्वीकृत हुआ, फर्रुखाबाद से लेकर शिकोहाबाद तक विद्युतीकरण स्वीकृत हुआ इन दोनों योजनाओं पर लगभग छह सौ करोड़ रुपये की राशि स्वीकृति हुई, इसी तरह से चार-चार फ्लाई ओवर भी स्वीकृत हुए हैं। उत्तर प्रदेश में इस बार काफी विकास का काम हुआ है। फर्रुखाबाद से दिल्ली तक एक ट्रेन आती है। कानपुर से कन्नौज होते हुए, फर्रुखाबाद होते हुए, मैनपुरी से आगरा-मथुरा होते हुए हजरत निजामुद्दीन तक ट्रेन आ जाए। फर्रुखाबाद से दिल्ली तक कोई सीधी ट्रेन

आ जाए। अलीगढ़ से कासगंज तक मात्र 52 किलोमीटर की दूरी है वहां एक नई रेल लाइन शुरू हो जाए यही मेरी माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध है।

श्री कौशलेन्द्र कुमार (नालंदा) : सभापति महोदय, माननीय रेल मंत्री रेलवे कन्वेन्शन कमेटी की विभिन्न सिफारिशों को लागू करने के लिए इस संकल्प को सदन में लेकर आए हैं। रेलवे इन सिफारिशों के तहत सामान्य राजस्व दर का लाभांश दर पांच और चार फीसदी रखना चाहती है। इस रिपोर्ट के अनुसार 1964 में लाभांश सौ करोड़ रुपये से कम हुआ करता था, वर्ष 2013-14 में भुगतान 8867 करोड़, 2014-15 में 9174 करोड़, 2015-16 में 10,811 करोड़ रुपये का अनुमान है। मैं माननीय रेल मंत्री जी को पुरानी पड़ी परियोजनाओं पर काम करने के लिए बधाई देना चाहता हूँ। एनडीए सरकार में दो रेल बजट हो चुके हैं। दो रेल बजटों में जितने वादे रेलवे के सुधार के लिए गए थे उस तरीके से रेलवे में कोई सुधार नहीं हुआ है। कई साथी लालू जी के समय, नीतिश जी के समय का नाम ले रहे थे, कोई भी रेल मंत्री बनते हैं तो उनकी जिम्मेवारी होती है कि रेलवे को कैसे चलाएं।

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, जब कोई भी माननीय सांसद रेल मंत्री बनता है, तो उसकी यह जिम्मेदारी होती है कि वह रेलवे को सफलतापूर्वक चलाए। मैंने वर्तमान रेल मंत्री जी के दोनों भाषण सुने हैं। इन्होंने यह कहा था कि मैं कर्जा लेकर भी हिन्दुस्तान में बुलेट ट्रेन चलाऊंगा। आज बुलेट ट्रेन की क्या हालत है, यह आप सभी को मालूम है। अहमदाबाद और मुम्बई के बीच बुलेट ट्रेन चलाने के बारे में चर्चा होती रहती है कि बुलेट ट्रेन का काम शुरू होने वाला है, लेकिन सभी जानते हैं कि आज तक उसका काम चालू नहीं हो सका।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से आम लोगों की एक बात कहना चाहता हूँ कि अभी 15 दिन पहले एक आदमी बीमार था, जो पांच आदमियों के साथ हमारे क्षेत्र से आया। उसने टिकिट लिया और जब टिकिट कन्फर्म नहीं हुआ, तो वह ट्रेन का टिकिट लौटाने गया, तो उससे कहा गया कि आपको आधा घंटे पहले आना चाहिए। चूंकि आप लेट हो गए हैं, इसलिए अब टिकिट वापस नहीं होगा। मैं बताना चाहता हूँ कि शाम को 5.15 बजे राजधानी एक्सप्रेस चलनी थी, लेकिन जब वे 5.00 बजे टिकिट लौटाने के लिए गए, तो उन्हें कहा गया कि आप आधा घंटे लेट हो गए हैं। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि इस तरह की व्यवस्था तो आपको करनी चाहिए कि ट्रेन चलने के कम से कम एक घंटे बाद तक टिकिट वापस हो जाए। वह बीमार आदमी है और बाहर से आया है। आप कहते हैं कि जब टिकिट कन्फर्म नहीं होता है, तो उसे पैसा वापस मिलेगा, लेकिन जब इस तरह की व्यवस्था होगी और उन्हें पैसा वापस नहीं मिलेगा, तो कैसे काम चलेगा? इस विषय में रेलवे का कहना है कि गाड़ी छूटने से आधा घंटा पहले टिकिट वापस कीजिए। यदि ट्रेन चलने से 21 मिनट पहले आते हैं, तो आपको पैसा नहीं मिलेगा। मेरा कहना है कि इस प्रकार की व्यवस्था में परिवर्तन होना चाहिए। जो लोग गांव से आते हैं,

बीमारों को लेकर आते हैं, उनकी पॉकेट से इस प्रकार की व्यवस्था से तो सीधे पॉकेटमारी होती है। इसलिए मैं यह सुझाव दे रहा हूँ कि मेरे संसदीय क्षेत्र का आदमी वहाँ से इलाज कराने के लिए आया और स्टेशन से उसे लौटकर यहाँ आना पड़ा। यह बहुत दुखद बात है।

महोदय, अब मैं अपने संसदीय क्षेत्र की कुछ बातें सदन के सामने रखना चाहता हूँ। मैं माननीय मंत्री जी से बख्तियारपुर से राजगीर रेलवे लाइन के दोहरीकरण की मांग करता हूँ। दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि राजगीर से बिहार शरीफ वाया दनियामा होते हुए पटना तक की रेल लाइन पर कोई भी ट्रेन नहीं चलती है, जबकि राजगीर में डीएमयू की कई बार मांग भी की गई है और जो रेलवे लाइन दनियामा से बिहार शरीफ से कोराच तक बनना था, उसे बिहार शरीफ तक ही बनाया गया है, जो शेखपुरा तक अभी भी बाकी है, उसे भी पूरा करने का प्रयास किया जाए। मेरा एक और अनुरोध है कि वाया दनियामा-पटना तक डीएमयू चलाए जाने की व्यवस्था कराई जाए, जिससे आम लोगों को राहत मिल सके। फतुहा से दनियामा होते हुए बिहार शरीफ तक सभी हॉल्ट बने हैं, लेकिन एक पर भी यात्री शेड नहीं है और न पीने के पानी की कोई व्यवस्था है। इस्लामपुर से नतेसर अभी तक मात्र डीएमयू चलती है। वहाँ पर यात्रियों के लिए कोई सुविधा नहीं है। वहाँ न पीने का पानी है और न यात्रियों के लिए शेड है।

महोदय, मैं दो-तीन मिनट में अपनी बात कह कर समाप्त करूँगा। इस्लामपुर से नतेसर तक रेल खंड आज तक लंबित है, उसे पूरा किया जाए। मैं माननीय मंत्री जी का आभारी हूँ कि उन्होंने बिहार शरीफ रेलवे स्टेशन को मॉडल स्टेशन के रूप में चिन्हित कर के विकास करने का प्रयास किया है। इसके लिए मैं उन्हें बधाई देता हूँ। बिहार की राजधानी पटना के लिए दिल्ली से और दूरन्तो ट्रेन चलाने की अनुमति देने का प्रयास करें। बिहार की राजधानी पटना से नई दिल्ली तथा सहरसा गरीब रथ एवं पूर्वा एक्सप्रेस को सहरसा तक बढ़ाने की आवश्यकता है। अमृतसर-कटिहार एक्सप्रेस को कटिहार से बढ़ाकर पूर्णिया तक करने की व्यवस्था की जाए। माननीय रेल मंत्री जी आपका बहुत-बहुत आभार।

17.00hours

श्री सुधीर गुप्ता (मंदसौर) : माननीय सभापति महोदय, आज रेलवे के राजस्व, वित्त एवं उसके लाभांश पर चर्चा करने के लिए हम यहां उपस्थित हैं। हम इस बात को जानते हैं कि भारत की रेल दुनिया में एक बड़े प्रतिमान के रूप में स्थापित है। यह दुनिया की सबसे बड़ी रेलवे है, जो 1 लाख, 15 हजार किलोमीटर पटरियों से सज्जित है और 7,112 रेलवे स्टेशनों को लेकर खड़ी है। हम सब इस बात को जानते हैं कि वर्ष 2014-15 में 8.39 बिलियन पैसेंजर्स ने इन रेलों के द्वारा यात्रा की है। इन्होंने 1058 मिलियन टन फ्रेट का परिवहन किया है। इनके द्वारा हम रु. 1,634 बिलियन रैवेन्यू प्राप्त कर रहे हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, हम सब जानते हैं कि आज भारतीय रेल द्वारा 13 लाख 76 हजार कर्मचारियों को रोजगार दिया जा रहा है। हम जब इतने बड़े संसाधन को लेकर देश के सामने खड़े हैं, तब हमें इस बात की भी चिंता करनी होगी कि आखिरकार रेलवे के वित्त में जो राजस्व अन्य निधियों से लगाया गया है, उनके लाभांशों की आवश्यकता है, क्योंकि सरकारों को आज ऐसी कई स्थितियों पर धन की आवश्यकता होती है। निश्चित रूप से समिति ने जो सिफारिश की है, उसे मैं भी अनुमोदित करता हूं कि आज देश में रेलवे अपने स्वयं के संसाधनों से सुसज्जित होकर एक सक्षम संस्थान के रूप में खड़ी हो।

उपाध्यक्ष महोदय, हम सब इस बात को बहुत बेहतरी से जानते हैं कि पिछले दो वर्षों में रेल मंत्री माननीय सुरेश प्रभु और मनोज सिन्हा जी ने देश के सामने रेल नेटवर्क को नये तरीके से प्रस्तुत किया है। हम सबने उसे आज देश में सुसज्जित होते हुए देखा है। चाहे जम्मू-कश्मीर में हो या पूर्वांचल में हो, रेलवे ने अपने कदम तेजी से बढ़ाये हैं। रेल की गतिविधियां जिस सुसज्जित तरीके से देश के सामने आयी हैं, वे निश्चित रूप से एक मिसाल हैं। स्वच्छ भारत मिशन के साथ रेलवे ने अपने प्रतिमानों को सुसज्जित किया है। रेल आज सक्षमता से खड़ी हो रही है।

उपाध्यक्ष महोदय, हम सब जानते हैं कि रेलवे में विकास की आवश्यकता है। आज यह राज्यों के साथ सहयोगी होकर देश के सामने प्रस्तुत हुई है। आज हमने कई राज्यों में रेल को एक सहयोगी के रूप में खड़े होते हुए देखा है। मैं अनुरोध करूंगा कि रेल का विकास राज्यों में भी हो।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं मध्य प्रदेश से आता हूं। आज मध्य प्रदेश रेल पटरियों के मामले में देश के अन्य प्रदेशों की तुलना में बहुत पीछे है। आज रेल का राज्यों के साथ एक सहयोगी व्यवहार बना है। हमें पीपीपी मोड के तहत रेलों को विकसित करने की ओर आगे बढ़ना चाहिए। धन्यवाद।

SHRI GAURAV GOGOI (KALIABOR): Sir, first of all, I would like to pay my congratulations to the new Minister of State for Railways, Shri Rajan Gohenji, who happens to be from my State of Assam and I am sure that he will also appreciate what I am going to focus on in my speech.

Sir, this Resolution focuses on some of the financial and commercial aspects of the Ministry of Railways but the way it has been framed, it almost makes the Railways sound as if it is a private enterprise. But the Railways also has a social enterprise which is to connect the remote areas of our country. North-East happens to be an area which has been largely neglected by the Ministry of Railways in this current Government.

I am thankful to the previous Government and former Prime Minister, Shri Manmohan Singhji, who gave national project status to important projects in the North-East such as Bogibeel bridge and Silchar-Lamdang broad gauge conversion. It is because of his leadership that these important projects got the necessary funds from the Government of India.

Today, the Ministry of Railways has given a special proposal to the Ministry of Finance, Government of India, that for the important area of North-East India, there should be a separate fund above the gross budgetary support. This fund was the North-East Rail Regional Development Fund. This proposal was sent by the Ministry of Railways to the Ministry of Finance so that we get more funds and the on-going projects can get completed rapidly. But unfortunately the Ministry of Finance has come back with a negative reply. It has said that there is no need for an NERRD Fund. This has been a very disappointing response because this puts the entire Railway projects in north-east under jeopardy. Already we see that all the projects that are currently national project status are all old projects. No new national projects have been given to the north-east by the current Government.

The 25th Report of the Standing Committee on on-going projects and pending Railway projects with special emphasis on projects in the north-east

region specifies that the projects in the North-East should be given top priority and should be given support. So, I would request the hon. Minister to set up NERRD Fund, if not through this, through some other mechanism. Secondly, there should be new national projects for north-east, especially in my constituency, Lok Kaliabor where the paan, tobacco and betal nut farmers in Rupohi have a lot of industry. They can be supported.

So I urge the Ministry to kindly consider this case.

श्री राजेश रंजन (मधेपुरा) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं सबसे पहले माननीय रेलमंत्री जी को बधाई दूंगा कि वे लगातार प्रयास करते रहे हैं। मैं मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि आपका मुनाफा कितना है और आप करना क्या चाहते हैं। आज रेल 6,000 करोड़ रुपये घाटे में चल रही है तो आप पैसा कहां से लाएंगे? ... (व्यवधान) सबसे अधिक बिजली चालित रेल लाइन्स चीन में हैं। रशिया में 86,000 किलोमीटर रेल लाइन हैं, वहां पर भी रेल सरकारी है और 86,000 किलोमीटर रेल लाइन में से लगभग 50,000 किलोमीटर रेल लाइन बिजली चालित है। वहां 1669 लोगों पर एक किलोमीटर रेल लाइन है। चीन ने नेपाल तक रेल लाइन बिछा ली, लेकिन हम कब तक नेपाल की सीमा तक पहुंच पाएंगे, इसकी जानकारी नहीं है। प्रत्येक साल रेल औसतन 20 मेजर कोलिजन, 350 डिरेलमेंट्स और 80 लेवल क्रॉसिंग्स दुर्घटनाओं का सामना करती है। भारतीय रेल में 34,000 ओवरएज्ड वैगन्स हैं, 1322 ओवरएज्ड कोचेज हैं और ऐसे 1560 स्टेशन्स हैं, जहां सिगनल ओवरएज्ड हो गए हैं, लेकिन रेलवे इन्हें बदलने में कामयाब नहीं हो पा रही है। 262 से ज्यादा रेल पुल खराब हैं, 56,000 पुल 80 वर्ष से ज्यादा पुराने हैं। मेरा सिर्फ यही कहना है कि आप रेल प्रोटेक्शन वार्निंग सिस्टम और रेल कोलिजन एवायडेंस सिस्टम जैसी अत्याधुनिक स्वचालित तकनीकों को लगाना चाहते हैं, लेकिन यह कैसे होगा? रिपोर्ट बताती है कि 293 रेल दुर्घटनाओं में से 200 रेल दुर्घटनाओं का कारण स्टाफ की लापरवाही रही है।

मेरे कुछ सुझाव हैं। परीक्षा के लिए जाने वाले विद्यार्थी, जो गरीबी रेखा से नीचे हैं, क्या उनकी सुविधा के लिए आप यात्रा फ्री करेंगे या उसके लिए रियायती दर पर टिकट की कोई व्यवस्था करेंगे? असाध्य रोगों से पीड़ित व्यक्तियों के इलाज के लिए जाने वाले लोगों, जो बिहार से बाहर इलाज के लिए जाते हैं, असम से बाहर जाते हैं, जिन लोगों को कैंसर है, टी.बी. है या अन्य कोई संक्रामक बीमारी है, उनके लिए क्या आप फ्री यात्रा की व्यवस्था करेंगे? क्या उनको वातानुकूलित श्रेणी या द्वितीय श्रेणी में छूट देंगे? देश भर में जो असंगठित क्षेत्र के मजदूर हैं, जो अपने जीवन के लिए बाहर जाते हैं, खासकर कोसी और तिरहुत से लोग बाहर जाते हैं, क्या उन लोगों के लिए रेल यात्रा में रियायत देने की व्यवस्था है? क्या आप महिलाओं के लिए अलग से दो या तीन कम्पार्टमेंट्स हर ट्रेन में देंगे? बिहार में जो प्रमुख पर्यटन स्थल हैं, जो बिहार की आमदनी का एकमात्र स्रोत बच गया है, उन प्रमुख पर्यटन स्थलों को आप जोड़ने का काम करेंगे? बिहार के सारण जिले में चिराग नामक स्थान... (व्यवधान) उपाध्यक्ष महोदय, मैं केवल कुछ प्वाइंट्स बताकर अपनी बात समाप्त करूंगा।... (व्यवधान) बिहार में भिखारी ठाकुर का भितरवा आश्रम है, महात्मा गांधी की कर्मभूमि चम्पारण है, बाबू वीर कुंवर सिंह की जन्मस्थली जगदीशपुर, सुपौल जिले के राघोपुर प्रखण्ड के गनपतगंज, पेरुमल मंदिर, सुपौल जिले के प्रखण्ड लखपतिग्राम में एतिहासिक तिलेश्वर

शिव मंदिर आदि पर्यटन स्थल हैं। मेरा आग्रह है कि बिहपुर से वीरपुर वाया आलमनगर रेल लाइन, जिस तरीके से कुरसेला से बिहारीगंज का काम आपने पूरा कर दिया है, बिहारीगंज को मुरलीगंज, खुर्दा-कुमारगंज होते हुए जोड़ना है।...(व्यवधान) मैं एक मिनट में अपनी बात खत्म कर दूंगा। वैशाली को सहरसा तक करें, अमृतसर-कटिहार ट्रेन को वाया सहरसा से चलाएं, मधेपुरा-सहरसा-सुपौल,...(व्यवधान) कटिहार से चलने वाली सभी ट्रेन्स को आप सहरसा होकर चलाएं। बरौनी से चलने वाली सभी ट्रेन्स को आप सहरसा से चलाने के लिए एक्सटेंशन करें। सहरसा से भागलपुर होते हुए कोलकाता, सहरसा से मुंगेर होते हुए रांची ट्रेन्स चलाएं। इस तरीके से मेरा सिर्फ यही कहना है...(व्यवधान) महोदय, मैं सबसे महत्वपूर्ण बात कह कर अपनी बात समाप्त करूंगा। अनुग्रहनारायण रोड से सूर्य मंदिर तक नई रेल लाइन, मधुबनी से विश्व प्रसिद्ध मैथिली कवि विद्यापति जी की जन्मस्थली होते हुए, अहिल्यास्थान तक रेल लाइन, सहरसा से कुसेसर स्थान, बिहारीगंज से किशनगंज होते हुए सिमरी-बख्तियारपुर, सीतामढ़ी से शिवहर आदि इन कुछ रेल लाइन्स को पूरा करें। ...(व्यवधान) मेरा आग्रह है कि कुछ स्टेशन्स को बेहतरीन बनाने के लिए काम करें, जैसे सहरसा, मधेपुरा, सुपौल। मेरा आग्रह है कि आप सहरसा को एक जोन देने का काम करें।...(व्यवधान)

SHRI K. PARASURAMAN (THANJAVUR): Hon. Deputy-Speaker, Sir, I express my gratitude and sincere thanks to our beloved leader the hon. Chief Minister Puratchi Thalaivi Amma for giving me this opportunity to speak on the discussion on the Report of the Railway Convention Committee.

The honourable Chief Minister of Tamil Nadu, Puratchi Thalaivi Amma stated that this year, Railway Budget belied the sense of expectation nursed by many segments of the population with no new trains and no new railway lines and it was also surprising that no specific projects were announced including several projects in Tamil Nadu.

Major stations are to be brought under CCTV surveillance. This is really the need of the hour and it will ensure the safety and security and crucial for assisting the police in railway stations.

Sir, recognizing that world class infrastructure is a pre-requisite for rapid growth and development, my revered leader Puratchi Thalaivi Amma had launched the Tamil Nadu Vision 2023 Document aimed at identifying and implementing infrastructure projects in a number of sectors, including railways at a total cost of Rs. 15 lakh crores. Out of the 217 identified projects in the Vision Document, ten are crucial railway projects costing Rs. 1,88,400 crore approximately.

Tamil Nadu, under the dynamic and able leadership of Puratchi Thalaivi Amma, had been making a request to create a Chennai-Thoothukudi dedicated freight corridor. Therefore, the North-South Dedicated Freight Corridor from Delhi to Chennai should have been rightly extended upto Thoothukudi. Similarly, the East Coast corridor could also have been extended upto Thoothukudi. The hon. Railway Minister paid much attention to enhance passenger amenities including safety of women, accessibility to differently-enabled and senior citizens. These are all steps in the right direction and we welcome these initiatives.

As a Member of Parliament from Tamil Nadu, I wish to lay emphasis on the demand of the people of Thanjavur for a new railway line from Thanjavur to Ariyalur. I would request the hon. Minister to implement this railway project at the earliest. Also, the Thanjavur to Thiruchirappalli (Ponmalai) doubling work is progressing very slowly. This has to be expedited.

The work from Thanjavur to Karaikudi via Peravoorani, Pattukkottai and Mannarkudi to Thiruthuraipoondi Akasthiyampalli railway line needs to be speeded up and completed at the earliest. Thanjavur to Pattukkottai and Pattukkottai to Mannarkudi railway lines were announced long back but yet little work has been undertaken so far. The project sanction needs to be expedited.

Thanjavur Railway Junction is 60 years old and needs to be upgraded and modernized with all the required facilities.

Tamil Nadu deserves much more. I believe that the Union Government will do enough justification for the people of Tamil Nadu by fulfilling our long pending genuine railway demands.

SHRI A.P. JITHENDER REDDY (MAHABUBNAGAR): Sir, the Resolution has been moved to review the rate of dividend payable by the Railway undertaking to general revenue and other ancillary matters.

Why, so much of a hurry for this when the whole country has got a lot of projects yet to be taken up? Every State has got its own problems. Many railway works are pending. Many requisitions are pending with the hon. Minister. As a newly born State, Telangana, we have given you a lot of requisitions. There are a lot of works which have to be taken up as per the States Reorganization Act. We have given requests for having a Coach Factory in Warangal, for the upgradation of Mahabubnagar Railway Station, doubling of the track from Secunderabad to Mahabubnagar and RoBs at Chatanpalli in Shadnagar.

Moreover, as you know, when the train comes and stands at the platform, the old people are left away and the younger generation who are there just rush themselves and get into the trains. We have asked for a special coach for the elderly people who are aged above 50 so that they can have a comfortable journey.

Recently, I have sent a letter to the hon. Minister about an issue. There is a train known as 'Maharaja Express', which is running as a tourism train. It goes around the northern States, like Rajasthan. In that, the fares are charged on the dollar basis. As the dollar is fluctuating – today it is about Rs. 70 to Rs. 80 – this rate should only be for the people who come from abroad, should only be for the foreigners, who can pay this amount. Why an Indian Rupee rate is not being fixed in this train? That should be done so that Indians can also travel in a luxury train like this and move around the country and see all the places.

The last point is, when we have so many pending projects across the country, why is this amount being transferred? I would like to know that.

श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय (गिरिडीह) : महोदय, वर्ष 1999 से लेकर वर्ष 2004 तक इस समिति का मैं सदस्य रहा हूँ। इस दौरान भारतीय रेल को मैंने अच्छी तरह से जाना है और वर्तमान में भी मैं देख रहा हूँ कि भारतीय रेल भारत की जीवन-रेखा है। भारतीय रेल से बहुत अपेक्षाएँ हैं और उन्हें पूरा करने के लिए धन की भी आवश्यकता है। सरकार की जनता के प्रति जवाबदेही को पूरा करने के लिए भारतीय रेल को करीब 34 हजार करोड़ रुपये पब्लिक सर्विस के लिए अतिरिक्त बोझ के रूप में मुनाफे से ही देना पड़ रहा है। भारतीय रेल ने जिस आंकड़े को दर्शाने का काम किया है, उसकी जांच किसी भी स्वतंत्र एजेंसी से कराई जा सकती है।

महोदय, माननीय मंत्री जी का प्रयास है कि हम रेल में सुधार करें और इसमें कोई दो मत भी नहीं हैं। मैं मंत्री जी से निवेदन करना चाहूँगा कि मैं झारखंड प्रदेश से आता हूँ और गिरिडीह लोक सभा क्षेत्र के अंतर्गत पारसनाथ गिरिडीह रेल लाइन की बात वर्ष 1996 से चली आ रही है। इस लाइन को बिछाने का काम कराया जाए और साथ-साथ गिरिडीह-कुवाड़ रेल लाइन बची है, उसे अविलम्ब पूरा कराने का मैं मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ। मैं मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ कि रेलवे में सुधार करने का इनका प्रयास बहुत अच्छा है।

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI SURESH PRABHU): Mr. Deputy-Speaker, Sir, let me first of all thank you as well as all the distinguished Members who participated in this debate for being so supportive of the Railways. That is for obvious reason because the Railways is our strategic asset. It is our national treasure. It is an important life line for the country. It is a link between our heritage, when the Railways came for the first time, and our future that we all want India to be. We cannot think about a future for our country which has to be modern, which has to be efficient, which has to be cost effective, which has to be environment friendly unless the Railways develop to its full potential.

We have had a very good long discussion though normally a Resolution of this kind is not subjected to such a long discussion. I am thankful to all the Members, including the former Minister of State of Railways, who initiated the discussion and was also in chair for some time. I am thankful to my good friend who is the Chairman of the Standing Committee on Railways, Shri Dinesh Trivedi. I am also thankful to the Chairman of the Railway Convention Committee, Shri Bhartruhari Mahtab, which recommended this dividend. I am really thankful to all of them. I am thankful to all the hon. Members cutting across the party lines, coming from different shades, who have really expressed their opinions. I really thank each one of them.

Of course, the subject matter is such that obviously the issues related to the constituencies and related to the States and it is how we should tackle railway lines. All these have been raised but I will confine only to the Resolution. What I really need to do is respond to the issues relating to this Resolution which I had moved, and which I am sure would be passed unanimously after the end of my reply.

I will also talk about some of the larger issues which have been raised by the hon. Members, including Shri Dinesh Trivedi. They are about the overall importance of Railways, and in view of that importance how you actually make sure that Railways is on the right track and developed properly. As he himself

pointed out - I really appreciate it - that the Railways has been passing through trouble not now but it has been passing through trouble for many years. The Railways has been in deep trouble for a long time. All of us have to make an effort to pull it out because that is where our interest lies. Therefore, how we do it is a challenge.

There are issues which are coming out of the Resolution itself. The issue related to how much financial support, considering the importance of the Railways, Central Government, by way of the General Budget, would give it to Railways. Therefore, the Resolution came in. I am glad that Shri Dinesh Trivedi has pointed out very correctly the history behind it. The first time, situation arose and when there was a need to give dividend, the Railways were making profit. The British realised that it was a good way of getting some extra revenue. Since then, a lot of water has flowed below the bridge over a period of time. Now, the Railways are in a completely different situation. At that time, the Railways were not taking 'public service' obligation. Now, we are taking it. Therefore, we really need to relook at the issue completely.

Going back, let us see the situation globally, which will be interesting to note. Today, the Railways are bearing the 'public service' obligation and it is to the tune of Rs.34,000 crore. All Governments globally have been supporting the Railways. They realise that the 'public service' obligation cannot be met by an organisation which is supposed to be commercial in terms of its operations but also to carry the burden of 'social service' obligations.

I will now give an interesting statistics. Each country, including the most developed countries in the world, where there are market forces in operation, support the Railways through their budgets. For example, Germany gives subsidy of 19 billion dollars. Here, we are talking about subsidy of only Rs.32,000 crore, which is not even 5 billion dollars, almost less than 4.5 billion dollars. France gives subsidy of 15 billion dollars; Italy gives subsidy of 8.6 billion dollars, and so on. Even a small country like Austria, which is even smaller than some of the

cities of India, gives subsidy of 2.6 billion dollars. Therefore, when it comes to passenger-kilometres - that is very interesting, which all Governments do it - in India, how much are we asking for a subsidy in view of this burden? We have 1138 billion passenger-kilometres of the traffic. Therefore, the subsidy we are asking is Rs. 0.30 (i.e. 30 paise) per kilometre. I was giving international statistics. To compare internationally, it comes to US Dollar 0.004 per passenger km. This money not even a beggar would take! This is the subsidy that we are asking. In EU countries, they have larger subsidy. We have got less subsidy, or virtually no subsidy for the Railways. Therefore, we really need some sort of support. I am thankful to the Members for applying their mind to this.

We give dividend based on the Gross Budgetary Support. The issue comes in because subsidy is there; the Gross Budgetary Support is given. From the Gross Budgetary Support, subsidy is coming. Normally, the Gross Budgetary Support goes into various issues. Part of the issue is national projects, which are so important for the country. What we do in the North-East, in Jammu and Kashmir, and in many other places? When we run these nationally important projects, we obviously need Gross Budgetary Support. Also, when we run these lines, they are not profitable but they are run for some strategic purposes. Therefore, there is also a need to have operational subsidy. If you really look at it, many of these things are the inherent reasons for giving subsidy, and giving subsidy lies in the fact that these are the lines which have been created only for strategic purposes. These lines are not for commercial considerations. Therefore, obviously, there is a merit for having subsidy. So, when we get GBS, to provide dividend on it is something, which is overburdening the organization. This is the rationale, which many of the Members including Shri Dinesh Trivedi pointed out, which I really appreciate also.

Therefore, I am saying that the Gross Budgetary Support on which the dividend is given, needs some proper re-look. That is what we have been saying.

Considering all this, we obviously, have got some broader issues, which have been brought to the fore by many hon. Members. One is transportation. In this context, as I said, Railway is needed. It is the most environment-friendly transportation. We need transportation but also the transportation, which will not emit the Green House Gases, which will not cause the new environment problems, which again, are choking several cities of the world. Some cities in China, where there had been huge industrialisation, had to be shut down because of this.

One of the major contributions to the Green House Gases, come from transportation. Transportation is a significant contributor to this problem. So, unless we favour the green transport, which is railways, we would not be able to do much. So, in view of this, the growth of GDP, which you said 2 per cent to 2.5 per cent, which I fully agree, we can actually make it happen. But how do we do it? For that, we need to invest in railways. Now, to invest in railways, there lies the problem related to what have been discussing this Resolution. It is because investment would mean that we need to get money from somewhere. So, from the main Budget, if we get the money on which we have to pay the dividend, it would cause an additional burden. So, we need to find out monies, which would come from alternative sources. So, what we have done is that we have increased the investment into the Railways. Last year it was about Rs. 94000 crore; and this year, it is Rs. 1.21 lakh core, which is almost two to 2.5 times to what it was two years back. It is the simple reason, which you also mentioned, for its contribution to the GDP.

Therefore, in addition to this investment, we are also trying to make investments in Dedicated Freight Corridors. We are trying to put up two new factories with manufacturing facilities. One is in the Constituency of our great leader Pappu Yadav, in Madhepura. So, new factories are being put up – one is diesel and the other is electric. The idea is that they should try to put in more

money, which can generate more investment; and more investment will lead to more GDP that you are all talking about.

If we have 2.3 trillion dollars GDP today and if we want 2.5 per cent, it can come with the type of investments that we are making. It can have a positive contribution. At the same time, when we make investment, the point which also comes in is servicing. This point is not being raised only today but earlier also by a very distinguished leader and also the former Railway Minister. How to have servicing of it? Therefore, we need revenues. How do we get revenues for the Railways? It is one of the very challenging times for the Railways today. It is because, in the past, the investment that we had made in the road was disproportionate to making it in the Railways. So, the rail share had been completely off balance. More investments have gone to the road sector and less investments have gone to the rail sector. So, obviously, more traffic has moved to the road sector. Therefore, we need to get more revenues in the railways. One traditional revenue is the freight traffic. As you know, about freight traffic, we have been losing it to the road sector all the time. Why? It was very easy for a Minister like me, to show more profits; I could have increased the freight rates. That is what has been happening constantly. But it is a tipping point. Today, we cannot afford to take more. So, what I did for the first time, with the permission and support of all of you hon. Members, was that I reduced the freight rate.

Hon. Deputy-Speaker, with your permission, I will lay before the floor of this House, this booklet that we have prepared. I will circulate it to all the hon. Members also. It is about the initiatives that we have taken in the last few months on increasing the freight traffic. It is not just reduction in freight rates, but there are many, many new initiatives that we have taken, which are reforming the freight sector of the railways in a significant way.

Sir, we are also working on passengers side in a significant way. To satisfy the customers is a very difficult challenge. About 2.3 crore, that is, over 2 crore people travel by rail daily. So, we have taken a number of measures to make

sure that we do not lose passengers. It happened for a short time when the number of passengers travelling in rails was also going down. We have been able to arrest that trend, now. Rather, we have been able to increase the number of rail passengers. I must appreciate, the Standing Committee on Railways was right in pointing out that we need to even look at this issue. Therefore, to get the passengers back to the railways, we have taken up a number of measures. Again, with your permission, Sir, I will lay this booklet also before the House a little later.

But, Sir, these are not the traditional revenues, which will sustain the railways. We need even more to be done. We made some announcements in the Budget. Incidentally all the Budget announcements made in the previous Budget as well as in this Budget have either been implemented fully or under very advanced stage of implementation.

So, one of the things that we did is that to create a Non-Fare Revenue Directorate for which additional revenue will come from advertisement. We are not investing any money. This will be done by somebody but Railways will get revenue.

Then, I come to station displays. We would have probably 1,00,000 displays across 2,000 railway stations.

HON. DEPUTY SPEAKER: Now, it is 5.30 p.m. We are supposed to take the Half-an-Hour Discussion. But if the House agrees, we can extend it till the hon. Minister completes his speech. Let the hon. Minister complete his reply. Afterwards, we will pass the Resolution and take up the Half-an-Hour Discussion.

SEVERAL HON. MEMBERS: Yes.

HON. DEPUTY SPEAKER: Hon. Minister, you can continue your speech now.

SHRI SURESH PRABHU: Thank you, Sir. Then the question of station development comes. The first station redevelopment project has been handed over in Habibgunj, Bhopal. About four or five stations are in the advanced stage, two in Delhi, two in Gujarat and at other places. This will again bring in more revenue and also monetising the land and the data. This is what we would like to do.

The increase in revenue is one part of the strategy. Reduction in cost is more important. Reduction in energy cost is also important. It is the second highest amount. Water is also now looking significant and we have already started audits and everything. We are also bringing in savings in the capital expenditure. If you are going to invest Rs. 1,21,000 crore, ten per cent saving will also be a significant benefit for the Railways. We are trying to work on that.

We are using the technology of the highest order. I will circulate to all the hon. Members about our new initiatives in the field of technology. We are bringing in a completely transformative approach to the Railways. Therefore, we are working on ERP as well as on the new accounting system. In fact, this has been a recommendation for a long time. We have already rolled it out. The accounting system that we have rolled out will be integrating right from budgeting to outcomes in a very integrated manner.

We have also started a new complaint redressal mechanism which again one day I will share with all of you. But this again would mean that we need an organisational revamp.

I am happy to say that we are restructuring various arms of Railway organisation in a significant way. We have already taken a number of measures. We have tried to restructure the whole thing. We are also delegating powers to bring in more decentralisation. The Railways, as you know, is most centralised organisation. So, we are trying to decentralise its operations by delegating powers but we will make sure that the delegated power will be used properly.

Kharge *saheb* will be happy to know that we are introducing the concept of key result areas so that each of the functionaries will be accountable for something. It is not otherwise that we have given authority and they will have to bring in. All of these will happen in a transparent way for which we have also taken a number of measures and setting up regulators.

Many hon. Members have pointed out that they need something significantly more for their States than what was available. As I explained, we

have increased the amount from Rs. 40,000 crore to Rs. 1,21,000 crore, which is almost three times. That is why, we are able to give them more. West Bengal needs more, obviously, it needs more. Bihar needs more, obviously, it needs more.

As Mr. Trivedi pointed out about the problems of West Bengal, we are looking into all the problems of the States. We have also suggested that joint ventures be formed with the States. I am happy to say that when we had announced it, 16 States, in principle gave their approval. Now, we have gone ahead. A number of meetings have taken place. Every State, which has agreed, we are preparing a separate business plan for which we have involved the World Bank, the Asian Development Bank, etc.... (*Interruptions*)

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY (BAHARAMPUR): I would like to know whether any joint venture has been proposed by the State Government of West Bengal to you.

SHRI SURESH PRABHU: You know, we are in the various stages of talking, so I do not to comment on that. But I must say that West Bengal has a Chief Minister, who was also the Railway Minister. She understands the problem at both the ends. We have been constantly in dialogue with each other. The support and the cooperation of West Bengal is as good as many other States. We are working on a joint venture with States. As I was saying, at least, we have involved ten different financial institutions who are preparing business plan. We will put some equity, the State Government will put some equity and balance amount will be raised. We are only talking to various financial organisations which will help the States to do it.

I must compliment all the Chief Ministers including the Chief Minister of Kerala. I must really compliment him. He met me recently and he very clearly said that we would like to take up only the viable projects. So, I really compliment the present Chief Minister of Kerala as well the previous Chief Minister of Kerala for doing this because change of guard has not resulted into

change of position. Therefore, this again speaks volumes for the people of Kerala that they can think about the national issue in this manner. So, we are also working on PPP; we are also doing international collaboration. We are also involving citizens for making the Railways viable.

Again, with your permission, Sir, I will place before you a booklet in which we have already done a number of measures involving the citizens. I must compliment them. Many of the stations in India are getting completely different look, thanks to the selfless, dedicated participation of these public spirited people. They are spending their own money. They are trying to come forward. This is something – thanks to the leadership of our Prime Minister – that the Prime Minister has been able to bring in a new element. He is a strong proponent of the Railways. He believes that the Railways can bring in transformation of India. Therefore, we are doing it and we are trying to do it.

Sir, I come to last few points about which some of Members asked me. One is, as Mamata *ji* had prepared, we are preparing a physical, on the ground plan, not vision but a real plan, about how railway connectivity should happen. Many of the Members who have raised the issue, I would like to tell you that we are preparing a physical plan for the Railways for 2030. There has not been a plan like this for a simple reason, if you come and meet me, I will take up your line. But why should we not take up a line based on certain logic? Therefore, we are devising this plan. This plan will not be ready unless all the stakeholders like the hon. Members of Parliament, the State Governments and the Legislative Assembly Members will be consulted. It will be done in the shortest possible time. We have already started the work. In fact, a former Member Engineering has been given this task to make this happen. We are also working on HR. We are making three new dedicated freight corridors. This is the point that some of the Members made; we are also creating marketing and also helping to start a new startup programme. The idea is, as you mentioned, a national policy for the Railways. In fact, you are aware that the previous Government had appointed Mr. Rakesh Mohan to come

out with an integrated transport policy. It is because, actually speaking, we need an integrated transport policy in which the Railways will be a component of that. That policy is ready. I have been having a lot of meeting with Dr. Rakesh Mohan. We will try to take his ideas on board. But, the idea is, I fully appreciate the demand, the concern, the involvement of all of you. Everybody wants more. As you can see, we have already got more than what normal business would have given. But, that is not enough. More is not enough. We have more, but not enough. To make it from more to enough, the Railways must become vibrant. To make that, we need strategy which we have put in place. The strategy is under implementation and that cannot happen unless I have such a great support that I have received from all you. So, I thank you. Also, Sir, with your permission, I seek your indulgence to move this resolution to be passed by each one of you.

Thank you very much, Sir.

श्री राजेश रंजन (मधेपुरा) : मंत्री जी, मेरा आपसे आग्रह है कि माननीय प्रधान मंत्री जी बहुत अच्छा काम कर रहे हैं और आप भी लोकतांत्रिक मूल्यों को और जनतांत्रिक पद्धति को बहुत बेहतरीन तरीके से लागू कर रहे हैं। आपने देश भर में हर डीआरएम के ज़ोन में एक सांसद की कमेटी बना कर कहा है कि अधिक से अधिक मूल्यों को, जनतांत्रिक पद्धति को आप लाएं और आप अपना सुझाव दें। लेकिन जो आपके डीआरएम हैं, जीएम हैं, इनको लोकतांत्रिक मूल्यों से या जनतांत्रिक मूल्यों की व्यवस्था से कोई लेना-देना नहीं है। आप एमपी, एमएलए की बात करते हैं, किसी एमपी की रेस्पेक्ट कितनी है, वह पूरी की पूरी व्यवस्था आज भी अंग्रेजों के शासन काल के हिसाब से सारी व्यवस्था चल रही है। मेरा आग्रह है कि आप इस अंग्रेजी व्यवस्था को जो जीएम और डीआरएम की पद्धति में लगी हुई है और पूरा जो आपका जो बोर्ड है, मंत्रालय व्यवस्था चलाता है, लेकिन बोर्ड नहीं चला रहा है। मेरा आग्रह है कि उस कमेटी को आप कोई पॉवर देने की व्यवस्था करें। ... (व्यवधान)

HON. DEPUTY SPEAKER: The question is:

“That this House approves the recommendations contained in Paras 5, 6, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18 and 19 of the First Report of Railway Convention Committee (2014), appointed to review the rate of dividend payable by the Railway Undertaking to General Revenues and other ancillary matters, which was presented to both the Houses of Parliament on 22 December, 2015.”

The motion was adopted.

... (Interruptions)

17.38 hours**HALF-AN-HOUR DISCUSSION
Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana**

HON. DEPUTY SPEAKER: Now, we will take up Half-an-hour Discussion. Shri Dushyant Chautala

श्री दुष्यंत चौटाला (हिसार) : मान्यवर, मैं आपका आभार प्रकट करता हूँ कि आधे घंटे की चर्चा इस सदन में इस सत्र में पहली बार हो रही है, और खास तौर पर ऐसे विषय पर जो आम ग्रामवासी से जुड़ा हुआ है, देश के देहात को सड़कों से जोड़ने की जो योजना है, उसके साथ संबंध रखती है।

उपाध्यक्ष महोदय, सन् 2000 में 25 दिसंबर को पूर्व प्रधान मंत्री माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी ने इस सदन के अंदर प्रधान मंत्री सड़क योजना को इनिशिएट किया था। प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना के माध्यम से यह सपना लिया गया था कि देश के कोने-कोने में, जहाँ-जहाँ जो-जो गाँव सड़कों से कनेक्टिड नहीं हैं या जहाँ हिली एरियाज के अन्दर, ट्राइबल एरियाज के अन्दर, रफ ड्रेन्स के अन्दर स्टेट गवर्नमेंट सड़कें नहीं बना सकती, इस योजना के तहत हम उन सब गाँवों को डीजल के ऊपर सेस लगाकर, अदर फाइनेंशियल इंस्टीट्यूशंस से फंड लेकर जोड़ने का प्रयास करेंगे।

महोदय, बहुत लम्बा सफर हो गया, आज इस योजना को 15 साल हो गए, मगर आज भी 37 परसेंट जो इनिशियल इस योजना के तहत एरिया नापा गया था, उसको आज तक हम इन सड़कों के माध्यम से कनेक्ट नहीं कर पाए। थ्रू रोड्स और लिंक रोड्स को डेवलप करने के लिए केन्द्र सरकार ने डीजल के ऊपर सेस लगाया, जिसके माध्यम से अनेकों प्रदेशों में केन्द्र प्रायोजित योजनाओं के माध्यम से 100 परसेंट, क्योंकि फेज वन में यह केन्द्र प्रायोजित योजना थी, उस समय विकास कार्यों की प्रगति तेज चली। वर्ष 2013 के अन्दर जब प्रधान मंत्री ग्रामीण सड़क योजना का द्वितीय वर्जन आया तो हमें देखने को मिला कि इसको भी सेन्ट्रल और स्टेट के अन्दर डिवाइड करके 60:40 और रफ ड्रेन्स जो हिली एरियाज हैं, उनके अन्दर 90:10 के रेश्यो के अन्दर स्टेट प्रर्पोशन भी इसके अन्दर डाला गया है। निरन्तर उसके बाद जो प्रगति इस योजना के माध्यम से सड़कों के विकास की होनी चाहिए थी, आज कहीं न कहीं उसके अन्दर हमें एक ड्रॉप देखने को मिला है। जिन प्रदेशों के पास पैसा था, उन प्रदेशों ने पूरी तौर पर इस योजना का लाभ उठाया और जिन प्रदेशों के पास पैसा नहीं था, क्योंकि बार-बार केन्द्र सरकार कहती है कि यह प्रदेश का विाय है, आज हमें प्रदेशों में देखने को मिलता है कि उसके अन्दर सड़कों के डेवलपमेंट में एक बहुत

बड़ा झूँप आ गया है। जब यह सवाल लोक सभा के अन्दर उठा था, हमारी साथी भारतीय जनता पार्टी की डॉ० हिना गावीत जी ने यह सवाल उठाया और पूछा कि सड़कें 10 किलोमीटर लिखकर कागजों पर आती हैं, मगर जब डेवलपमेंट की बात आती है तो 6, 6.5 या 7 किलोमीटर पर जाकर रूक जाती है। अनेकों साथियों ने उस रोज यह भी प्रश्न रखा कि सड़कों का काम तो हो जाता है, इस योजना के माध्यम से जो कानून है, उसके अन्दर जो बिडर है, 5 साल तक उस सड़क को मैनटेन करने का जो प्रावधान है, उसके तहत उसे उस सड़क को मैनटेन करके भी रखना पड़ता है। बड़े दुख के साथ बताना पड़ता है कि आज प्रधान मंत्री सड़क योजना के माध्यम से जो सड़कें बनी हैं, अगर आज उनकी हालत देखें तो 5 साल से पहले भी वे सड़कें पूरी तौर पर खंडहर का रूप ले लेती हैं।

महोदय, सरकार की ओर से लोक सभा के अन्दर एक जवाब दिया गया और कहा गया कि थ्री लेयर कम्प्लेंट सिस्टम है और जब हमने कम्प्लेंट्स देखने का काम किया तो बिहार जैसे प्रदेश के अन्दर अधिकतम तादाद में कम्प्लेंट्स आईं। कई ऐसे प्रदेश थे, जहाँ एक भी कम्प्लेंट रजिस्टर नहीं हुई। सरकार डिजिटल इन्डिया की बात करती है, एक सवाल के जवाब में माननीय मंत्री जी ने कहा कि हमारी ऑनलाइन वेबसाइट है, उसके माध्यम से आप सारा डेटा ले सकते हैं। डिजिटल इन्डिया के जमाने के अन्दर उस ऑनलाइन वेबसाइट को जब मैंने खोलने का काम किया तो पिछले 2.5 साल के अन्दर हरियाणा प्रदेश की एक सड़क का भी अपग्रेड हमें देखने को नहीं मिला।

महोदय, बड़ा दुख होता है कि जमाना इतनी तेज रफ्तार से चल रहा है, मगर ग्रामीण विकास मंत्रालय कहीं न कहीं हमारे गाँव-देहात को डेवलप करने की जो गति है, उसको पूरी तौर पर नहीं पकड़ सकता। इस साल का बजट हमने देखा, तो माननीय वित्त मंत्री जी ने बड़े उत्साह के साथ बताया कि हमने प्रधान मंत्री ग्रामीण सड़क योजना के अन्दर पैसे की बढ़ोत्तरी करने का काम किया है। वहीं स्टैंडिंग कमेटी ऑफ रूरल डेवलपमेंट ने जब अपनी रिपोर्ट रखी तो पता चला कि 2012 के अंदर 24 हजार करोड़ रुपये इस योजना में दिये गये और 2016 में सरकार ने केवलमात्र 19 हजार करोड़ रुपये देने का काम किया गया। चौधरी देवीलाल जी कहा करते थे कि देश की प्रगति का रास्ता गाँव से आता है। अटल जी ने उस योजना को भी शुरू किया। मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि क्या हम देश की प्रगति का रास्ता जो गाँव से आता था, उसके अंदर बाधा डालने का काम कर रहे हैं?

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, जब मैं सदन के 5 मई के जवाब को देख रहा था तो उसमें पता चला कि स्टेटवाइज़ वेरियेशंस हैं। बिहार जैसे प्रदेश के अंदर केन्द्र सरकार 3000 करोड़ रुपये देती है, प्रदेश सरकार 2000 करोड़ रुपये देती है और कुल मिलाकर 5000 करोड़ रुपये सड़कों के लिए इनवैस्ट किया जाता है। वहीं अगर मैं हरियाणा की बात करूँ तो हरियाणा को केवलमात्र 124 करोड़ रुपये मिलते हैं। यह

वेरियेशन क्यों है? अगर जनसंख्या की बात करें तो छत्तीसगढ़ की जनसंख्या हरियाणा के बराबर है। छत्तीसगढ़ को 718 करोड़ रुपये दिये जाते हैं। पंजाब तो हरियाणा से बड़ा है, लेकिन पंजाब को 135 करोड़ रुपये दिये जाते हैं। आज हम बात करें तो सरकार बार-बार यह विषय रखती है कि सड़कें अपग्रेड नहीं हो सकतीं। सड़कें अपग्रेड कैसे होंगी, जब आपने इतने प्रतिबंध लगा रखे हैं? सरकार कहती है कि थ्रू रोड प्लेन एरिया के अंदर 7.5 मीटर की होनी चाहिए और लिंक रोड 6 मीटर की होनी चाहिए। मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहूँगा कि आप इस योजना के लिए जो डाटा यूज़ करते हैं, आज के दिन जब हमारे पास 2011 का सैंसैक्स है, हम आज के रोज़ भी इस योजना के लिए 2001 के सैंसैक्स का डाटा यूज़ करते हैं। 2001 में जिस गाँव की आबादी 400 लोगों की थी, आज बढ़कर वह 500 का आँकड़ा क्रॉस कर गई है। मगर जब इस योजना को बनाया जाता है आज नए बजट के अंदर, तो हम फिर 2001 के डाटा को यूज़ करते हैं। मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहूँगा कि आने वाले समय में क्या सरकार जब इस योजना के अंदर नया फेज़ लाने की बात करेगी, तो क्या 2011 के सैंसैक्स के माध्यम से जो 500 की आबादी वाले प्लेन्स के गाँव हैं और खास तौर पर जैसे मेरा लोक सभा चुनाव क्षेत्र है, उसके अंदर तो ढाणियों में लोग बसते हैं और पानी के जुगाड़ के अंदर कोसों मील खेतों में जाकर बसने का काम करते हैं, आज उसके अंदर सौ गाड़ियों की ट्रांसपोर्टेशन डेली की है। क्या उन छोटे गाँवों की गामियों को भी आप इस माध्यम से कवर करने का काम करेंगे?

सभापति जी, जिस दिन माननीय सदस्य मीणा जी द्वारा यह सवाल उठाया गया, उन्होंने भी यह विषय रखा कि राजस्थान, हरियाणा और गुजरात जैसे प्रदेश में आज के दिन भी पानी की किल्लत के कारण छोटे-छोटे गाँव जाकर बस गए। क्या इस योजना के अंदर जिस तरह आपने हिली एरियाज़ में तीन और पौने चार मीटर की थ्रू और लिंक रोडज़ को किया है, क्या हरियाणा, पंजाब और राजस्थान जैसे प्रदेशों में भी इस योजना को कॉम्पैक्ट करने का काम आप करेंगे, जिसके माध्यम से हम ज्यादा से ज्यादा ग्रामीणों तक इस सुविधा को पहुँचाने का काम कर पाएँ? जब मैं योजना पढ़ रहा था तो पता चला कि इस योजना के तहत ड्रेनेज सिस्टम प्रधान मंत्री ग्रामीण सड़क योजना के साथ सरकार को बनाना पड़ता है। आज अगर हम देश के किसी भी कोने में चले जाएँ तो एक भी प्रधान मंत्री ग्रामीण सड़क योजना नहीं है, जिसके साथ आपके मंत्रालय ने योजना के तहत ड्रेनेज सिस्टम बनाने का काम किया है। एक ओर तो हम बात करते हैं कि हम पानी को स्टोर करने का काम करेंगे। आपका ही विभाग है, जिसके द्वारा एनआरडीडब्लूपी, जो वाटर का प्रोग्राम है और एक इंटीग्रेटेड वाटर मैनेजमेंट प्रोग्राम है, इन दोनों प्रोग्रामों को क्यों नहीं आप इस योजना के साथ जोड़ने का काम करते, जिसके तहत ज्यादा से ज्यादा पानी की किल्लत, जो हमें देखने को मिल रही है, उसके अंदर हम ज्यादा से ज्यादा पानी को इस योजना के साथ जोड़कर स्टोरेज कर पाएँ।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहूंगा कि आपके मंत्रालय द्वारा एक प्रश्न के जवाब में कहा गया कि हरियाणा को 'प्रधानमंत्री ग्रामीण सड़क योजना' के माध्यम से 520 रोड वर्क्स मिले, जिनकी लम्बाई 5,561 किलोमीटर है और अब तक 5,522 किलोमीटर सड़क बन चुकी है। जो 40 किलोमीटर बची है, वह भी मई, 2016 के बाद, शायद सैंक्शंड है या पूरी हो चुकी है। ऐसे प्रदेश, जो इस योजना को पूरी तरह से यूटीलाइज़ करते हैं, जहां स्टेट शेयर पूरे तौर पर दिया जाता है, तो क्या ग्रामीण विकास मंत्रालय उन प्रदेशों को कोई इंसेंटिव देने का काम करेगा, मोटीवेट करने का काम करेगा, ताकि अन्य प्रदेश उन प्रदेशों को देखकर इस योजना का लाभ ज्यादा उठाएं। ऐसे प्रदेश, जो अपना स्टेट शेयर इस योजना में नहीं डालते, क्या उनको पीनेलाइज़ करने का भी कोई प्रावधान आप करने जा रहे हैं?

मैं माननीय मंत्री जी से यह पूछना चाहूंगा कि क्या यह सच है कि मार्च, 2000 तक 'प्रधानमंत्री ग्रामीण सड़क योजना' की जो टोटल लायबिलिटीज़ हैं, वे 47,552 करोड़ रुपए की हैं? वर्ष 2015-16 के जो आपके 33,000 किलोमीटर के टारगेट्स थे, क्या उमें से आप वर्ष 2015-16 में मात्र 25,000 किलोमीटर ही कवर कर पाए? अगर आप कम कर पाए तो इसका कारण क्या था? इससे आप इस सदन को जरूर अवगत कराने का काम करें।

महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहूंगा कि जब से हमने स्टेट शेयर और सेंट्रल शेयर इन सेंट्रली स्पॉन्सर्ड स्कीम के अंदर डालने का काम किया है, उसके बाद जो आपके द्वारा फाइनेंशिएल एलॉकेशंस किए गए हैं, क्या उनमें कोई कटौती हुई है? क्या यह सच है कि कई प्रदेशों का जो इंस्टीच्यूशनल आउटले है, वह आपकी इस योजना को पूरे तौर पर यूटीलाइज़ नहीं कर पाता?

क्या यह भी सच्चाई है कि कई ऐसे प्रदेश हैं, जिनके अंदर प्रदेश सरकार द्वारा या हमारे जैसे सांसदों के द्वारा आपको रिकमेंड की गयी सड़कों को आपने इसलिए रिजेक्ट करने का काम किया है कि जो आपकी गाइडलाइंस है, उससे वह केवल आधा मीटर या पौना मीटर छोटी पड़ती है?

माननीय उपाध्यक्ष महोदय, चूंकि इस योजना को हम लोगों ने रोड ट्रांसपोर्ट मिनिस्ट्री से अलग ग्रामीण विकास मंत्रालय में डालने का काम किया है, तो मैं यह पूछना चाहूंगा कि क्या यह सच्चाई है कि आपके विभाग के अंदर टेक्नीकल स्टाफ की कमी देखने को मिलती है, जिनके कारण आज जो प्रोजेक्ट्स हैं, वे पूरी तरह से न तो कम्प्लीट हो पाते और न ही प्रोजेक्ट्स के कंप्लीशन के बाद इंस्पेक्शन हो पाती? असलियत में क्या यह एक प्रॉब्लम आती है कि आप उन प्रोजेक्ट्स को प्रॉपर्टी मॉनीटर नहीं कर सकते?

महोदय, उस दिन एक बहुत बड़ा सवाल सदन में उठा था कि 'प्रधानमंत्री ग्रामीण सड़क योजना' के तहत एक मेम्बर ऑफ पार्लियामेंट का रोल क्या होता है? आपके ही मंत्रालय की वेबसाइट में लिखा था

“The Core Network and District Rural Roads Plan are to be finalized by the District Panchayat after consultation with hon. Members of Parliament.”

बड़े दुःख के साथ यह बताना पड़ रहा है कि मेरे लोक सभा संसदीय क्षेत्र में तीन जिले आते हैं और अब तक केवल मात्र जींद जिले के डिस्ट्रिक्ट एडमिनिस्ट्रेटर ने, डी.सी. ने मुझसे बात की, क्योंकि आपसे पहले जो इस विभाग के मंत्री थे, उनका गृह जिला जींद था। उसके बावजूद किसी भी अधिकारी ने मेम्बर ऑफ पार्लियामेंट्स की रिकमेंडेशन को आपके विभाग तक पहुंचाने का काम नहीं किया? इसके अंदर प्रोविजन है कि “The SE, PMGSY and the hon. Members of Parliament would conduct joint inspection of PMGSY road works once in 6 months.” आज मुझे सांसद बने सवा दो साल हो गए। मैं दुःख के साथ बता रहा हूँ कि मेरे लोक सभा संसदीय क्षेत्र के अंदर चार सड़कें इस योजना के माध्यम से सवा दो साल में बनी हैं। मुझ से न तो उनके बारे में सुझाव लिए गए और न ही उनके पूरा होने के बाद कहीं भी कोई इंस्पेक्शन की बात आपके सीनियर इंजीनियर ने करने की बात की। सबसे इंपोर्टेंट बात है कि laying of foundation stone and inauguration of PMSGY roads is to be done by hon. Member of Parliament, Lok Sabha.

माननीय मंत्री जी, सवा दो साल में चार सड़कें मेरे लोक सभा क्षेत्र में बनी हैं। उन चार सड़कों का ब्यौरा तब आया, जब मेरा यह क्वेश्चन तीस मिनट का सदन में लगा। हमारे जो डिप्टी कमिश्नर हैं, उनसे निवेदन किया कि पिछले तीन सालों में जितनी सड़कें बनी हैं, उसके बारे में आप मुझे ब्यौरा देने का काम करिए। तब डिप्टी कमिश्नर ने मुझे आग्रह किया कि आपके यहां चार सड़कें बनी हैं। मैं आपसे निवेदन करूंगा, क्योंकि इस सदन की गरिमा की बात है कि आप तुरन्त प्रभाव से मंत्रालय से इंस्ट्रक्शंस अलग-अलग जो डिप्टी कमिश्नर हैं, उन तक पहुंचाने का काम करिए। ... (व्यवधान)

उपाध्यक्ष जी, मैं एक मिनट में कांक्ल्यूड कर रहा हूँ। आप सभी मेंबर आफ पार्लियामेंट से ऐटलीस्ट जो गाइडलाइंस हैं, उसके माध्यम से प्रॉपर डिस्कशन आप करने का काम करिए। माननीय मंत्री जी से अंत में निवेदन करूंगा कि आपके मंत्रालय को मेरी ओर से जींद जिले के अंदर 12 सड़कों का, भिवानी जिले में 5 सड़कों का और हिसार जिले के अंदर 9 सड़कों का एक निवेदन भेजा हुआ है। अगर आप इसमें थोड़ा सा

भी ध्यान देंगे और हरियाणा प्रदेश को थोड़ा एडीशनल सपोर्ट इस योजना के तहत देने का काम करेंगे तो हिसार लोक सभा क्षेत्र के अंदर भी मुझे विकास कार्यों की गति जरूर थोड़ी तेज देखने को मिलेगी।

मैं उम्मीद रखूंगा कि जो सवाल मैंने आज आपके संज्ञान में लाने का काम किया है, उसका जरूर इस सदन के अंदर आप पूरी तौर पर जवाब देने का काम करेंगे। धन्यवाद।

HON. DEPUTY SPEAKER: Other Members can only put questions and not give any speech. Therefore, I request the Members, whose names I am going to call, only to put questions.

श्री प्रेम सिंह चन्दूमाजरा (आनंदपुर साहिब) : डिप्टी स्पीकर साहब, जब इस हाउस में यह क्वेश्चन आया था तो मैंने हाफ एंड ऑवर की डिस्कशन के लिए कहा था। मेरा एक नंबर पर प्रश्न आया था, लेकिन मैं उस दिन नहीं आया, इसलिए आज मैं कुछ बातें कहना चाहता हूँ। आपने इसकी मुझे परमीशन दी है।

वर्ष 2000 में अटल बिहारी वाजपेयी जी ने जब इस स्कीम को शुरू किया तो उनका उद्देश्य था, गावों को शहरों के साथ जोड़ना, शहरों की सुविधाएं गावों के लोगों तक ले जाना, यह एक अच्छा काम था। मुझे इस बात का गर्व है कि इस देश में सबसे पहले गावों को शहरों के साथ जोड़ने के लिए शिरोमणि अकाली दल की सरकार जब पंजाब में आई, वर्ष 1967 में सबसे पहले देश में गावों को लिंक रोड से जोड़ा गया। आज पंजाब के मुकम्मल गांव वर्ष 1967-68 से जुड़े हुए हैं। मुझे इस बात का दुःख है कि जब यह पीएमजीएसवाई आई, इसकी गाइडलाइंस ऐसी थीं कि इनमें हमें कोई कम्पन्सेट नहीं किया गया। हमारी स्टेट के लिए कुछ विशेष प्रावधान नहीं किए गए। उसका फायदा पंजाब को बहुत कम हुआ। आज पंजाब के पास एक इंच सड़क भी पीएमजीएसवाई के अंतर्गत बनाने के लिए नहीं है। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि जिन प्रदेशों ने इतना काम किया, उनको कम्पन्सेट किया जाए।

अभी चौटाला साहब कह रहे थे कि हरियाणा, पंजाब में कम पैसा आया। मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि क्या आप यह कर सकते हैं कि सेंट्रल पूल में सबसे ज्यादा अनाज जो प्रदेश डालता है, उसको पैसा बहुत दिया जाए। ऐसा होना चाहिए। इसमें दिक्कतें हैं। डिप्टी स्पीकर साहब, मैं माननीय मंत्री जी से क्लेरिफिकेशन चाहता हूँ। इसकी जो चढ़ाई है, वह दस मीटर रखी गई है। पंजाब की जमीन कॉस्टली है। हमारे पास तो एक इंच भी जमीन नहीं है। वहां ट्रैक्टर चलते हैं, ट्रॉलियां चलती हैं, हार्वेस्टर कंबाइन चलती हैं। वहां हमारी लिंक रोड टूट जाती हैं। आप स्पेसिफिकेशन को चेंज करिए। जो पुराने ब्रिजेज बने हुए हैं, उनको रीमॉडलिंग करने के लिए पैसा चाहिए।

अपग्रेडेशन के बारे में मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि पांच सौ की पॉपुलेशन की सीमा रखी गई है। हमारा इंटर-स्टेट बार्डर है। वहां डेरे हैं, ढाबे हैं। वहां लोग दूर-दूर रहते हैं। वहां 25-30 घर होते हैं। क्या उनके लिए 250 की गिनती पॉपुलेशन में तय करने को सरकार तैयार है?

दूसरा, हिल एरिया में इसकी सीमा 250 है। पंजाब का, मेरी कांस्टीच्युएंसी का 70 परसेंट सेमी हिल एरिया है।

18.00hours

हमारे बहुत सारे डिस्ट्रिक्ट्स जैसे गुरदासपुर, होशियारपुर सैमी-हिल हैं।... (व्यवधान)

HON. DEPUTY-SPEAKER: You should not make a lengthy speech.

श्री प्रेम सिंह चन्दूमाजरा: मैं जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार उनके लिए नॉर्म्स चेंज करेगी? कितना अन्याय हो रहा है। हिल्ली स्टेट्स के लिए 90 प्रतिशत राशि सेंटर डालती है और 10 प्रतिशत स्टेट्स डालते हैं।... (व्यवधान)

HON. DEPUTY-SPEAKER: Now, it is six o'clock. We are extending the time of the House till the Minister's reply is over.

... (*Interruptions*)

HON. DEPUTY-SPEAKER: I have already told you to put only a question. You should not make a speech.

श्री प्रेम सिंह चन्दूमाजरा: महोदय, यह बहुत जरूरी है। कौनाल और ड्रेन्स के बैल्ट में जमीन बचेगी। उन्हें पक्का किया जाए। उनके लिए गाइडलाइन्स चेंज की जा सकती हैं। किसानों के पास जो जमीनें बच जाती हैं, उनमें पेड़ लगाए जाएं। किसानों को शेयर दिया जाए। इससे किसान अपना पेट पाल सकेंगे। उन्हें आमदनी होगी।... (व्यवधान)

SHRI MD. BADARUDDOZA KHAN (MURSHIDABAD): Hon. Deputy-Speaker, Sir, I thank you for giving me a chance to speak. Sir, actually, this was my supplementary question on that day and when so many Members wanted to seek clarifications, the hon. Speaker suggested that it could be taken up as an Half-an-Hour Discussion. So, please allow me to speak for a few minutes.

HON. DEPUTY-SPEAKER: You have to put only the question and not give a speech.

SHRI MD. BADARUDDOZA KHAN : Sir, on that day, I said that PMGSY is being implemented in my District as well as in many other places, but nobody had any consultations with us. I have written two letters to the Rural Development Minister with some demands. I have also written to the District Magistrate, as also discussed this issue in the Zilla Parishad meeting in the presence of the Executive Engineer, but nobody listened to me. Two years have passed since then. Then, who will protect our democratic rights? That was my actual question.

In response to my question, the hon. Minister who is present here has given me the answer. The answer was given on 28th of July 2016. He has written that suggestions of the elected representatives, including Members of Parliament, are duly taken into account and given full consideration, while finalizing the District Rural Roads Plan and core network. The proposals of the hon. Members of Parliament are also given full consideration in District Panchayat during finalization of Annual Reports under PMGSY. These are clear guidelines. I have written to the Rural Development Minister also, but nothing has been done.

HON. DEPUTY-SPEAKER: You ask the Minister about what you want.

SHRI MD. BADARUDDOZA KHAN: I want to get the answer to this question: “Who will protect our democratic rights?” If our right is not protected, then why have they issued these guidelines?

HON. DEPUTY-SPEAKER: Shri Premachandran, you should only put the question.

SHRI N.K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Sir, I am putting it in the form of a question only. ... (*Interruptions*)

SHRI A.P. JITHENDER REDDY (MAHABUBNAGAR): Sir, it is a very important question, so please give some time to everybody.

SHRI N.K. PREMACHANDRAN: Sir, on that day, the hon. Minister answered the question by stating that the Members of Parliament are the Chairmen of the Monitoring and Vigilance Committees. But the pertinent fact to be noted is that

the Members of Parliament do not have any role in the selection of the roads because of the criteria.

I will tell you about my own experience. Some agency will be entrusted with the task of conducting a survey of the roads. They will conduct an aerial survey and determine the roads, and marks will be awarded to those roads. What is the basic intention of the PMGSY? It is to connect interior roads or very, very remote roads; rural connectivity has to be there. They will give the marks on the basis of number of schools, hospitals, motorable roads, habitation and all these things. It means the very purpose of the Prime Minister's Grameen Sadak Yojana is being lost. Therefore, the selection of roads has to be done in consultation with the Members of Parliament. The Member of Parliament has no role in the selection of the roads. I am the Chairman of the Vigilance and Monitoring Committee, but I have nothing to do. These authorities are not having any consultation or discussion with us.

In the State of Kerala, the first phase is already complete. In the second phase, about 105 roads covering 420 kilometres and Rs.425 crore have already been approved by the Inter-Ministerial Empowered Committee. It is pending before the Ministry. That has to be sanctioned.

Also, we have not been able to take up maximum number of roads in the first phase because of so many technical difficulties. So, that has to be compensated in the second phase. We are demanding 2000 kilometres of roads under the PMGSY. Since we were not able to take up the roads in the first phase, compensation has to be made for that. These are the two supplementary questions which I would like to ask.

ग्रामीण विकास मंत्री, पंचायती राज मंत्री तथा पेयजल और स्वच्छता मंत्री (श्री नरेन्द्र सिंह तोमर):
माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपको इस अवसर पर धन्यवाद देना चाहता हूँ, क्योंकि यहां जब दिनांक 21 जुलाई, 2016 को प्रश्न किया गया था, उस समय, हमारे मित्रों के मन में अनेक प्रकार के प्रश्न थे। उन प्रश्नों का समाधान, प्रश्न काल में नहीं हो सकता था, इसलिए माननीय अध्यक्ष महोदय ने निर्देश दिया कि

इसके ऊपर आधे घंटे की चर्चा रखी जाए, ताकि सभी लोग इस प्रश्न के बारे में ठीक प्रकार से चर्चा कर सकें।

महोदय, मुझे बहुत प्रसन्नता है कि दुष्यन्त चौटाला जी, चन्दू माजरा साहब, बदरुद्दीन जी, प्रेमचन्द्रन जी, अधीर रंजन जी और अन्य अनेक सदस्यों ने अपने-अपने अनेक प्रकार के विचार प्रस्तुत किए हैं। जैसा श्री चौटाला जी ने बताया, निश्चित रूप से आप सबके ध्यान में है कि सड़क हमारे देश के विकास के लिए सबसे प्राथमिक साधन है। दिनांक 25 दिसम्बर, 2000 को जब श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी प्रधान मंत्री थे, तब उन्होंने यह संकल्प किया था कि “प्रधान मंत्री सड़क योजना” के माध्यम से इस देश के लाखों गांवों को जोड़ने का काम करेंगे, क्योंकि हम सब भलीभांति जानते हैं कि गांवों में कितनी भी बहुमूल्य चीज हो, अगर जाने-जाने का साधन नहीं है, तो उस बहुमूल्यता की कोई कीमत नहीं है। अगर जाने-आने का साधन मिल जाए, तो निश्चित रूप से आम आदमी और गरीब किसान को उसकी उपज की उचित कीमत मिल जाती है, जिससे उसकी आमदनी बढ़ती है।

महोदय, मुझे यह कहते हुए प्रसन्नता है कि प्रश्न तो अनेक प्रकार के आए हैं, मैं उनका जवाब दूंगा, लेकिन वर्ष 2000 से, जब से यह कार्यक्रम प्रारम्भ हुआ है, तब से लगातार बड़ी मात्रा में सड़कों का निर्माण हुआ है और लोगों के जीवन स्तर में निश्चित रूप से बदलाव आया है। बीते कुछ दिनों में, निश्चितरूप से थोड़ी-बहुत ऊपर-नीचे परिस्थितियां रही हैं, जिनके कारण शिकायतें और इसकी प्रोग्रेस थमी है। इसी के कारण बातें उठती हैं, लेकिन जो पात्र बसावटें थीं, वे 1,83,599 थीं, जिनमें 1,51,098 बसावटों को स्वीकृत किया गया है। यह कुल संख्या का लगभग 82 प्रतिशत है। सड़कों से जुड़ी जो बसावटों की संख्या है, वह 1,19,220 है। यह कुल जो संख्या है, उसका 65 प्रतिशत है और स्वीकृत कार्यों की संख्या 1,48,742 है। स्वीकृत सड़क कार्यों की लम्बाई 5,65,511 किलोमीटर है। इसमें पूरे हो चुके सड़क कार्यों की जो संख्या है, वह 1,24,634 है। पूरे हो चुके सड़क कार्यों की जो लम्बाई है वह 4,81,354 किलोमीटर है। जो राशि स्वीकृत की गई है वह 1,91,317 करोड़ है और जो रिलीज की गई है वह 1,39,207 करोड़ है और जो अभी तक व्यय की गई धनराशि है, वह 1,48,543 करोड़ रुपए है।

महोदय, निश्चित रूप से यह सच है कि पिछले दिनों जब थोड़े-बहुत बजट की कमी दिखी, जैसा चौटाला जी ने भी उद्धृत किया और बाकी सब लोगों ने भी कहा, उसमें प्लानिंग कमीशन ने जो लक्ष्य तय किया था, उसके अनुसार निश्चित रूप से आबंटन नहीं मिला और इसलिए आप देखेंगे कि वर्ष 2012-13 में जो 8,885 करोड़ रुपए मिले, वर्ष 2013-14 में 9,805 करोड़ रुपए मिले और वर्ष 2014-15 में 14,000 करोड़ रुपए प्राप्त हुए। अभी आप देख रहे हैं कि 19,000 करोड़ रुपए इसके लिए बजट में रखे गए हैं।

जहां तक 60+40 तथा 90+10 की बात माननीय सदस्यों ने कही है, तो वह निश्चित रूप से आप सबके ध्यान में है कि पिछली बार जब 14वें फाइनेंस कमीशन की रिपोर्ट आई थी और उस समय 32 से 42 परसेंट धनराशि राज्यों को देने की उसमें अनुशंसा थी। सरकार ने उस अनुशंसा को माना। इस कारण राज्यों को जाने वाली राशि काफी बढ़ गयी। इसके बाद नीति आयोग ने मुख्य मंत्रियों की एक समिति बनायी, जिसके अध्यक्ष मध्य प्रदेश के मुख्य मंत्री शिवराज सिंह जी थे। उन्होंने सब राज्यों से एक लंबा विचार-विमर्श किया और लंबे विचार-विमर्श के बाद यह तय हुआ कि भिन्न-भिन्न क्षेत्रों, भिन्न-भिन्न कामों में राज्य का अंश और केन्द्र का अंश इस अनुपात में होगा। प्रधान मंत्री सड़क योजना में मैदानों क्षेत्रों के लिए 60-40 का रेशियो है और पर्वतीय क्षेत्र/ पूर्वोत्तर राज्यों के लिए यह 90-10 के रेशियो से दिया जाता है।

उपाध्यक्ष महोदय, जहां तक हरियाणा और पंजाब का सवाल है, माननीय चन्द्रमाजरा जी जब अपना वक्तव्य दे रहे थे, तब उन्होंने इस बारे में कहा था। मैं उन्हें कहना चाहता हूं और इसकी प्रशंसा भी करना चाहता हूं कि पंजाब, हरियाणा, गुजरात और कर्नाटक ऐसे राज्य हैं, जिन्होंने पी.एम.जी.एस.वाई. का फर्स्ट चरण पूरा कर लिया है और वर्ष 2017, मार्च तक पी.एम.जी.एस.वाई. का सैकिंज चरण भी पूरा कर लेंगे। मैं निश्चित रूप से इन राज्यों को बधाई देना चाहता हूं, क्योंकि इन्होंने अच्छा काम किया है। ... (व्यवधान)

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे (गुलबर्गा) : आप हमें क्यों शिक्षा दे रहे हैं? हमने काम किया इसलिए आप शिक्षा दे रहे हैं। पंजाब, हरियाणा और कर्नाटक में हमने काम किया ... (व्यवधान) आप इसे बढ़ाने की कोशिश कीजिए।

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर : खड़गे जी, यह बात बिल्कुल ठीक है। मैंने इससे इंकार नहीं किया कि आपने काम नहीं किया। लेकिन मैं यह जरूर कहना चाहता हूं, चूंकि आपने सवाल उठाया है तो जब 25 दिसम्बर, 2000 को इस सड़क योजना का आरंभ हुआ था तब यह तय था कि हजार प्लस और पांच सौ प्लस के साथ-साथ ट्राइबल क्षेत्र की 250 प्लस की सड़कें वर्ष 2007 तक पूरी हो जायेंगी। वर्ष 2007 के बाद अगर वर्ष 2016 आया, तो यह क्यों आया, इसका आत्मवलोकन भी निश्चित रूप से हमें करना चाहिए, ऐसा मुझे लगता है।

उपाध्यक्ष महोदय, पिछले दिनों जो परिस्थितियां थीं, उन परिस्थितियों में वर्ष 2011 से 2014 तक देखें तो प्रतिदिन 73 किलोमीटर सड़क बनती थी। वर्ष 2014 से 2016 में हम कोशिश करके इसे प्रतिदिन 100 किलोमीटर बना रहे हैं और आने वाले समय में 133 किलोमीटर सड़क प्रतिदिन बने, यह हम सुनिश्चित करने जा रहे हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं आप सबके संज्ञान में यह भी लाना चाहता हूँ कि पी.एम.जी.एस.वाई. सैकिंड अपग्रेडेशन वाला मामला है, उसके अंतर्गत सरकार 50 हजार नयी सड़कें 33 हजार करोड़ रुपये लगाकर बनाने जा रही है। उसका लाभ भी निश्चित रूप से आम लोगों को मिलने वाला है।

उपाध्यक्ष महोदय, पिछले दिनों नयी टेक्नोलॉजी का उपयोग काफी कम हुआ। मुझे लगता है कि चाहे वह फ्लाई ऐश, वेस्ट प्लास्टिक, कोल्ड वेस्ट या नेनो टेक्नोलॉजी का उपयोग हो, इन सबका उपयोग पिछले समय में मात्र 800 किलोमीटर सड़क बनाने में हुआ। हम लोगों ने इसे बढ़ाकर ढाई हजार किलोमीटर किया है और आने वाले समय में इसे और बढ़ायें, यह भी हम कोशिश कर रहे हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, यह बात भी सामने आयी है कि कई स्थानों पर सड़क 6 किलोमीटर की मंजूर है, लेकिन व्यवहार में कम बनी है। मैं उससे इंकार नहीं करता। जहां इस प्रकार से बात आती है तो वहां की शिकायत का निश्चित रूप से निराकरण और जांच भी कराई जाती है। लेकिन मुझे यह कहते हुए प्रसन्नता है कि अभी तक जितनी भी सड़कें बनी हैं, उन सब सड़कों की हम सेटेलाइट इमेज के माध्यम से जांच करा रहे हैं। उसमें बहुत सारी सड़कों की बात है। जैसे हिना बहन उस दिन बोल रही थीं तो उनके क्षेत्र और अन्य क्षेत्रों की भी सड़कें आ रही हैं। अभी चार प्रांतों में हमने 10 जिले पायलट प्रोजेक्ट के रूप में लिये हैं। इसके अच्छे परिणाम रहेंगे तो हम निश्चित रूप से इसे और बढ़ायेंगे। हम इन सारी चीजों को राज्यों के साथ शेयर करेंगे। उन्होंने अगर उसका पेमेंट गलत तरीके से किया है तो वह वसूली की जायेगी। अगर उन्होंने पेमेंट नहीं की है तो वह एक अलग बात है। लेकिन सामान्य तौर पर अगर कहीं भी इस प्रकार की परिस्थिति खड़ी होगी, तो निश्चित रूप से हम लोग उस पर कार्रवाई करेंगे।

प्रधानमंत्री सड़क योजना की सड़क के बारे में शिकायत की दृष्टि से विभाग ने "मेरी सड़क" नाम से एक एप बनाया है। इस मोबाइल एप में कोई भी व्यक्ति शिकायत कर सकता है। इस पर लगभग 900 शिकायतें प्रतिमाह प्राप्त हो रही हैं। इसमें हम लोगों ने तय किया है कि जो शिकायत मोबाइल एप में आएगी, सात दिन के भीतर शिकायतकर्ता को यह बताया जाएगा कि जिस सड़क के बारे में आपने शिकायत की है, वह प्रधानमंत्री सड़क है या अन्य किसी विभाग की सड़क है। अगर वह प्रधानमंत्री सड़क है तो सात दिन के भीतर उनको मालूम पड़ जाएगा और 60 दिनों के भीतर उस शिकायत का निराकरण मंत्रालय करेगा। यह हम लोगों ने निश्चित रूप से सुनिश्चित करने का प्रयास किया है।

माननीय श्री अधीर रंजन चौधरी, श्री दुष्यंत चौटाला एवं बाकी मंत्रियों ने भी सांसदों की भूमिका की बात अपने भाषण में कही है। उनको यह मालूम है कि सांसद की भूमिका के केन्द्र सरकार की तरफ से प्रावधान हैं, लेकिन कई राज्यों में निश्चित रूप से उन प्रावधानों का जितना पालन होना चाहिए, वह नहीं हो पा रहा है। यह चिन्ता की भी बात है और यह हम लोगों के संज्ञान में है। इसके लिए मैं आप सभी से

अनुरोध करना चाहता हूँ, क्योंकि सांसद इस देश की सबसे बड़ी पंचायत के सदस्य हैं, अगर उनके लोक सभा क्षेत्र में कोई योजना चल रही है तो निश्चित रूप से वह उसके संज्ञान में होनी चाहिए, उसे समीक्षा का अधिकार होना चाहिए। समय-समय पर समीक्षा सुनिश्चित होनी ही चाहिए। इसलिए आप सभी ने देखा होगा कि मैं पिछले दिनों लोक सभा में वक्तव्य भी दिया, मेरा पत्र भी आप सभी लोगों को मिला होगा, हम लोगों ने "दिशा " नामक एक समिति का निर्माण किया है और केन्द्र सरकार की 28 योजनाओं को उसमें समाहित किया गया है। साल में कम से कम उसकी चार बैठकें हों, अगर इससे अधिक हों तो केन्द्र सरकार को अच्छा लगेगा, लेकिन कम से चार बैठकें - फरवरी, अप्रैल, जुलाई और अक्टूबर में दूसरे शनिवार अवश्य होनी ही चाहिए। इसलिए इस पर बहुत बल देकर राज्यों से आग्रह किया गया है। इस साल में मुझे लगता था कि सांसदों की कम से कम दो बैठकें अनिवार्य रूप से होनी ही चाहिए, 13 अगस्त को पहली बैठक है, आप सभी लोग जरूर उस बैठक में जाएं। मैं भी यहां से इस बात की कोशिश कर रहा हूँ कि वह बैठक ठीक प्रकार से सम्पन्न हो जाए, हमारे सांसदगण मॉनीटरिंग कर सकें, देख सकें। ... (व्यवधान) मैं आप सभी लोगों से अनुरोध करना चाहता हूँ... (व्यवधान)

HON. DEPUTY SPEAKER: Let him complete first.

... (Interruptions)

श्री नरेन्द्र सिंह तोमर: उपाध्यक्ष महोदय, हम सभी जानते हैं कि हमारे यहां संघीय व्यवस्था है। इस व्यवस्था को मजबूत रखना और इसका पालन करना केन्द्र सरकार का कर्तव्य है और राज्यों का भी कर्तव्य है। निश्चित रूप से प्रधानमंत्री सड़क योजना का पैसा राज्यों को जाता है, उसके बाद राज्य वह पैसा, जो उनकी नोडल एजेंसी होती है, उसे देते हैं, फिर वह पैसा जिलों में जाता है। इसलिए यह पैसा राज्यों में ही जाएगा।... (व्यवधान) मेरी बात पूरी हो जाने दीजिए, फिर आप प्रश्न कर लीजिए।

दूसरे, राज्यों को पैसा देने की व्यवस्था दो चरणों में है। पहले चरण में हम राज्य को 50 प्रतिशत पैसा दे देते हैं, उससे कुछ भी नहीं पूछते हैं। इतना जरूर देखते हैं कि पिछली बार का अधिशेष कितना है। राज्य को जब हम 50 प्रतिशत की दूसरी किस्त देते हैं, उस समय यह देखते हैं कि उसमें राज्य का अंश आया या नहीं और उस योजना की प्रोग्रेस कैसी है। इसलिए राज्यों को पैसे देने का जो मामला है, मैं आपको आश्वस्त करना चाहता हूँ कि केन्द्र सरकार की तरफ से किसी भी राज्य के मामले में कभी भी किसी प्रकार की कोताही होगी, हमारे यहां से एक दिन का भी डिले नहीं होग, हम लगातार राज्यों से सम्पर्क करते हैं, सम्पर्क रखते हैं, सभी चीजों की मॉनीटरिंग कर रहे हैं। मैं आप सभी लोगों को आश्वस्त करना चाहता हूँ कि कोई भी फाइल अगर हमारे यहां आएगी तो एक दिन का भी डिले नहीं होगा। मैं बताना चाहता हूँ कि सामान्य तौर पर गुणवत्ता की जांच के लिए तीन स्तरीय व्यवस्था है। एक, एग्जीक्यूटिव

इंजीनियर या जनरल मैनेजर की यह जवाबदेही है। दूसरे, स्टेट क्वालिटी मॉनीटर भी इसको मॉनीटर करते हैं और तीसरा है नेशनल क्वालिटी मॉनीटर। दो चरण राज्यों के साथ है। सामान्यतः जो जनरल मैनेजर या एक्जिक्यूटिव इंजीनियर है, उसकी यह जवाबदारी है कि जब कॉन्ट्रैक्ट एवार्ड होगा तो वह कॉन्ट्रैक्टर से मिल कर वहां एक लैब का निर्माण करेगा, उस जिले में उसकी मिट्टी की जांच होगी, जो मैटेरियल वहां लगाया जा रहा है, उसकी जांच होगी, यह उसकी जवाबदारी है।...(व्यवधान) आप मेरी बात सुन लीजिए, उसके बाद आप बोलिएगा।

अगर कोई शिकायत आती है तो स्टेट क्वालिटी मॉनिटर जाते हैं। स्टेट क्वालिटी मॉनिटर भी उसको मॉनिटर करते हैं, उसमें जो शिकायत आती है तो उसकी जांच होती है, उसका भी निराकरण होता है और तीसरा चरण नेशनल क्वालिटी मॉनिटर का है। नेशनल क्वालिटी मॉनिटर भी पूरे देश भर में प्रवास करते हैं और वे जिस प्रोजेक्ट में जाते हैं, उस प्रोजेक्ट पर किसी भी प्रकार की खामी आती है, हम लोगों ने उसको तीन श्रेणियों में बांटा है, संतोषजनक और सुधार की आवश्यकता, तीसरा असंतोषजनक, जहां असंतोषजनक पाया जाता है, उसकी रिकवरी भी केन्द्र सरकार उस राज्य के उस प्रोजेक्ट से करती है। केन्द्र सरकार ने ऐसे 80 करोड़ रुपया पेनाल्टी के रूप में, पेनाल्टी लगा कर अर्जित किया है।

मैं आप लोगों से यह अनुरोध करना चाहता हूं कि माननीय सांसदगण अगर किसी भी विशेष सड़क में उनको गुणवत्ता की शिकायत है तो वह मुझे, मेरे मंत्रालय को या राज्य मंत्री जी को लिख कर दें, मैं उस सड़क का, जिसको सांसद जी चाहेंगे, उस पर नेशनल क्वालिटी मॉनिटर भेजेंगे, उसकी जांच कराएंगे और जो कार्रवाई संभव हो सकती है, वह पूरी कार्रवाई करेंगे। पैसा वसूल करने की जरूरत है तो हम लोग पैसा भी वसूल करेंगे। उसमें किसी प्रकार की कंजूसी नहीं होगी।

मैं आप सभी से यह अनुरोध करना चाहता हूं कि जो मॉनिटरिंग समिति की दिशा हम लोगों ने बनाई है, आप इत्मीनान के साथ उसकी बैठक करिए, प्रधान मंत्री सड़क की समीक्षा करिए। हम लोगों ने राज्य सरकार को लगातार माननीय सांसद की भूमिका के बारे में लिखा है। जब से मैंने कार्यभार संभाला है, तब से पांच राज्यों के माननीय सांसदों की बैठक मैं कर चुका हूं, जिसमें उत्तर प्रदेश, मध्य प्रदेश, राजस्थान, तेलंगाना और छत्तीसगढ़ है। आज भी चार प्रान्तों के सांसदों की बैठक है। बैठक में जो माननीय सांसद विषय उठा रहे हैं, उसके अंतर्गत भी जो निर्देश दिये जा सकते हैं, वह निर्देश देने का भी काम हम लोग कर रहे हैं।...(व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी (बहरामपुर) : आप किसी स्टेट में चले जाइए।...(व्यवधान)

श्री दुष्यंत चौटाला : आपने मेरे प्रश्न का जवाब नहीं दिया।...(व्यवधान)

HON. DEPUTY-SPEAKER: Mr. Minister, what the hon. Members are expecting to know from you is this. What would be their role in that programme because most of the State Governments are not respecting that? Hon. Members are expecting a reply from you on that. What instructions are the Central Government going to give to the authorities concerned regarding the role of the MPs in that programme?

नरेन्द्र सिंह तोमर : उपाध्यक्ष महोदय, आपने जो निर्देश दिया है, मैं लोक सभा में वक्तव्य के माध्यम से, सांसदों को पत्र भेज कर, सांसदों को ई-मेल भेज कर और आज भी इस सदन में कहना चाहता हूँ कि हम लोगों ने मॉनिटरिंग की एक सशक्त व्यवस्था की है। सिर्फ ग्रामीण विकास ही नहीं बल्कि केन्द्र सरकार की 28 योजनायें, जिनकी मॉनिटरिंग दिशा समिति के माध्यम से माननीय सांसदगण करेंगे और उसका क्रियान्वयन हो, उसकी बैठक हो, इसको कड़ाई के साथ, हम राज्यों के साथ मिल कर करायेंगे।... (व्यवधान)

HON. DEPUTY SPEAKER: The House stands adjourned to meet again at 11 a.m. tomorrow.

18.29 hours

*The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock
on Wednesday, August 03, 2016/Shravana 12, 1938 (Saka).*
