

## **C O N T E N T S**

**Sixteenth Series, Vol.XV, Seventh Session, 2016/1937 (Saka)  
No.8, Thursday, March 3, 2016/Phalguna 13, 1937 (Saka)**

| <b><u>S U B J E C T</u></b>         | <b><u>P A G E S</u></b> |
|-------------------------------------|-------------------------|
| <b>ORAL ANSWERS TO QUESTIONS</b>    |                         |
| *Starred Question Nos.101 to 105    | 12-62                   |
| <b>WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS</b> |                         |
| Starred Question Nos.106 to 120     | 63-115                  |
| Unstarred Question Nos.1151 to 1380 | 116-667                 |

---

\* 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.

**SUBMISSION BY MEMBER**

Re : Letter written by Tamil Nadu Government for release of convicted prisoners of Rajiv Gandhi's assassinaton creating anguish among people of the country 669

**PAPERS LAID ON THE TABLE 670-676****STANDING COMMITTEE ON FOOD, CONSUMER AFFAIRS AND PUBLIC DISTRIBUTION**

7<sup>th</sup> and 8<sup>th</sup> Reports 677

**STANDING COMMITTEE ON CHEMICALS AND FERTILIZERS**

Action Taken Statement 678

**MOTION RE: 26<sup>TH</sup> REPORT OF BUSINESS ADVISORY COMMITTEE 679****DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANTS(RAILWAYS), 2015-16 679****AADHAAR (TARGETED DELIVERY OF FINANCIAL AND OTHER SUBSIDIES, BENEFITS AND SERVICES) BILL, 2016 680-688****MATTERS UNDER RULE 377 689-712**

- (i) Need to expedite four-laning of National Highway No. 6 passing through Jalgaon, Maharashtra

Shri A.T. Nana Patil 690

- (ii) Need to construct sluice gates on rivers originating from Nepal and flowing through Jhanjharpur parliamentary constituency in Bihar

Shri Birendra Kumar Chaudhary 691

- (iii) Need to allocate sufficient funds for construction of roads in Kheri parliamentary constituency, Uttar Pradesh
- Shri Ajay Misra Teni 692
- (iv) Need to provide stoppage of Garib Rath Express (Train No. 12909/12910) at Bharatpur junction, Rajasthan
- Shri Bahadur Singh Koli 693
- (v) Need to impress upon Government of Uttar Pradesh to release funds for closed district co-operative banks
- Yogi Adityanath 694
- (vi) Need for proper implementation of Mid-day Meal Scheme
- Shri P.C. Mohan 695
- (vii) Need to provide financial assistance for welfare of salt workers in Gujarat
- Shrimati Jayshreeben Patel 696
- (viii) Need to develop infrastructure to stop wastage of food items
- Shri Rattan Lal Kataria 697
- (ix) Need to construct a railway line between Sawai Madhopur (Rajasthan) and Sheopur (Madhya Pradesh)
- Shri Sukhbir Singh Jaunapuria 698

- (x) Need to undertake reconstruction of roads constructed under Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana in Dausa parliamentary constituency, Rajasthan
- Shri Harish Meena 699
- (xi) Need to increase work days under Mahatma Gandhi National Rural Employment Guarantee Scheme in drought-affected areas particularly in Tikamgarh parliamentary constituency, Madhya Pradesh
- Dr. Virendra Kumar 700
- (xii) Need to address the issue of shortage of clean drinking water in Jaipur, Rajasthan
- Shri Ramcharan Bohra 701
- (xiii) Need to provide funds for Mridang Samrat Nana Saheb Panse Memorial Programme in Damoh parliamentary constituency, Madhya Pradesh
- Shri Prahlad Singh Patel 702
- (xiv) Need to promote and conserve Banjara Lengi, a folk dance of Maharashtra
- Shri Rajeev Satav 703
- (xv) Need to release central share of funds for post-matric scholarship for students belonging to SCs/STs in Tamil Nadu
- Dr. J. Jayavardhan 704
- (xvi) Need to upgrade the Branch office of ESI at Tiruchirappalli into a Sub-Regional Office
- Shri P. Kumar 705

|  |   |                |
|--|---|----------------|
| (xvii)   | Need to establish a regional centre of Central Research Institute for Dry-Land Agriculture (CRIDA) in South-Western part of West Bengal |                |
|  | Dr. Tapas Mandal  | 706-707        |
| (xviii)  | Need to improve the patient-doctor ratio in the rural areas of the country  |                |
|  | Dr. Ratna De (Nag)  | 708            |
| (xix)  | Need to set up a National Institute of Fisheries at Srikakulam, Andhra Pradesh  |                |
|  | Shri Ram Mohan Naidu Kinjarapu  | 709            |
| (xx)   | Need to establish a Kendriya Vidyalaya in Araku parliamentary constituency, Andhra Pradesh  |                |
|  | Shrimati Kothapalli Geetha  | 710            |
| (xxi)  | Need to include the biography of Avantibai Lodhi in school curriculum   |                |
|  | Shrimati Anupriya Patel   | 711            |
| (xxii)   | Need to impose restrictions on import of raw cashew nuts  |                |
|  | Shri N.K. Premachandran   | 712            |
| <b>MOTION OF THANKS ON THE PRESIDENT'S ADDRESS</b> |   | <b>713-861</b> |
|  | Shri Pashupati Nath Singh   | 714-715        |
|  | Shri Gajendra Singh Shekhawat   | 716-717        |
|  | Shri Vishnu Dayal Ram   | 718-723        |
|  | Shri C.R. Choudhary   | 724-726        |
|  | Dr. Manoj Rajoria   | 727            |
|  | Shrimati Kamla Paatle   | 728-729        |

|   |          |
|---|----------|
| Adv. Joice George   | 730-732  |
| Shrimati Anju Bala  | 733-734  |
| Shri Virender Kashyap   | 735-738  |
| Shrimati Poonamben Maadam   | 739-744  |
| Shri Ajay Misra Teni  | 745      |
| Shri G. Hari  | 746-748  |
| Shri A. Arunmozhithevan   | 749-751  |
| Shri Arjun Ram Meghwal  | 752-753  |
| Shri Om Birla   | 754-759  |
| Shrimati Poonam Mahajan   | 760-763  |
| Shrimati Rama Devi  | 764-765  |
| Shri Chandra Prakash Joshi  | 766      |
| Shrimati P. Vanaroja  | 767-769  |
| Dr. Prabhas Kumar Singh   | 770-771  |
| Shri Rajesh Ranjan  | 772-778  |
| Shri N.K. Premachandran   | 779-784  |
| Shri Arka Keshari Deo   | 785      |
| Shrimati Aparupa Poddar   | 786-788  |
| Shri Ajay Tamta   | 789-790  |
| Shri Jagdambika Pal   | 791-792  |
| Shri Narendra Modi  | 793-813  |
| Amendments -Negatived   | 818-861  |
| Motion adopted  | 861      |
| <b>RAILWAY BUDGET(2016-17) -GENERAL DISCUSSION<br/>AND<br/>DEMANDS FOR GRANTS ON ACCOUNT(RAILWAYS),<br/>2016-17</b> | 862-1085 |
| Shri K.C. Venugopal   | 864-882  |
| Shri Rakesh Singh   | 883-902  |

|  |           |
|--|-----------|
| Shri R. Parthipan                        | 903-907   |
| Shri M.K. Raghavan                       | 908-910   |
| Shri Chandrakant Khaire                  | 911-913   |
| Shri Gutha Sukender Reddy                | 914-915   |
| Shri Jaswantsinh Sumanbhai Bhabhor       | 916-918   |
| Dr. Kakoli Ghosh Dastidar                | 919-929   |
| Prof. Richard Hay                        | 931       |
| Shri P. Kumar                            | 932-940   |
| Shri K. Parasuraman                      | 941-947   |
| Shri Rodmal Nagar                        | 948-949   |
| Shri Balbhadra Majhi                     | 950-957   |
| Shri M. Udhayakumar                      | 958-962   |
| Shri Gajanan Kirtikar                    | 963-968   |
| Shri V. Elumalai                         | 969-970   |
| Shri Muthamsetti Srinivasa Rao (Avanthi) | 971-976   |
| Shri Sankar Prasad Datta                 | 977       |
| Shri Bheemrao B. Patil                   | 978-982   |
| Shrimati V. Sathyabama                   | 983-985   |
| Shri Md. Badaruddoza Khan                | 986-992   |
| Shri Jayadev Galla                       | 993-1001  |
| Shri Mekapati Raja Mohan Reddy           | 1002-1006 |
| Shri Ashok Shankarrao Chavan             | 1007-1012 |
| Shri Y.V. Subba Reddy                    | 1013-1017 |
| Dr. Kulamani Samal                       | 1018-1019 |
| Dr. Kirit Somaiya                        | 1020-1021 |
| Shri Shrirang Appa Barne                 | 1022-1024 |
| Shri Jagdambika Pal                      | 1025-1030 |
| Shri R.K. Bharathi Mohan                 | 1031      |

|                              |           |
|------------------------------|-----------|
| Dr. J. Jayavardhan           | 1032-1036 |
| Shrimati Kavitha Kalvakuntla | 1037-1038 |
| Shri Sunil Kumar Mondal      | 1039      |
| Shri Rajan Vichare           | 1040-1045 |
| Shri S.R. Vijaya Kumar       | 1047-1048 |
| Shrimati Jayshreeben Patel   | 1049-1053 |
| Shri Rajeev Satav            | 1054-1057 |
| Shri Jugal Kishore           | 1058-1060 |
| Shri Krupal Balaji Tumane    | 1061-1064 |
| Dr. Banshi Lal Mahto         | 1065-1066 |
| Shri Jitendra Chaudhury      | 1067-1069 |
| Shri Kapil Moreshwar Patil   | 1070-1072 |
| Shri R. Dhruvanarayana       | 1073-1074 |
| Shrimati Riti Pathak         | 1075-1079 |
| Shrimati Aparupa Poddar      | 1080-1081 |
| Shri Nana Patole             | 1082-1085 |

### **ANNEXURE – I**

|  |           |
|--|-----------|
| Member-wise Index to Starred Questions   | 1108      |
| Member-wise Index to Unstarred Questions | 1109-1114 |

### **ANNEXURE – II**

|  |      |
|--|------|
| Ministry-wise Index to Starred Questions   | 1115 |
| Ministry-wise Index to Unstarred Questions | 1116 |



**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

-----

Thursday, March 3, 2016/Phalguna 13, 1937 (Saka)

The Lok Sabha met at Eleven of the Clock

[HON. SPEAKER *in the Chair*]

... (*Interruptions*)

SHRI JYOTIRADITYA M. SCINDIA (GUNA): We have given an Adjournment Motion. ... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: There are seven or eight Adjournment Motions. After Question Hour, we will see what to do.

... (*Interruptions*)

SHRI MALLIKARJUN KHARGE (GULBARGA): It is a question of former Prime Minister's murder.... (*Interruptions*)

**11.02 hours****ORAL ANSWERS TO QUESTIONS**

HON. SPEAKER: Question No. 101, Shrimati Darshana Vikram Jardosh.

**(Q.101)**

**श्रीमती दर्शना विक्रम जरदोश :** माननीय अध्यक्ष जी, 15 जून 2008 को एक रिपोर्ट प्रस्तुत की गई थी।... (व्यवधान) मैं नरेन्द्र मोदी जी की सरकार को धन्यवाद देती हूँ क्योंकि 15-06-2008 की रिपोर्ट को पेंडिंग रखते हुए इस सरकार ने 5 अप्रैल 2015 को मुख्य मंत्री और उच्च न्यायमूर्तियों की एक बैठक बुलाई थी।... (व्यवधान) बैठक के दौरान उन्होंने यह तय किया कि ये जो सुझाव हैं, उनको इम्प्लीमेंट करेंगे। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहती हूँ कि 05-04-2015 को जो बैठक हुई है, क्या प्रगति हुई है और उसका स्टेटस अब क्या है? ... (व्यवधान)

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: Madam Speaker, it is an important issue. This has been drawn from the United States Justice system. ... (*Interruptions*) None of the countries have implemented this system so far because it is difficult to implement all these things.... (*Interruptions*)

THE MINISTER OF URBAN DEVELOPMENT, MINISTER OF HOUSING AND URBAN POVERTY ALLEVIATION AND MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI M. VENKAIAH NAIDU): Yes, it is an important issue and we will take it up after Question Hour. Hon. Speaker will decide it. ... (*Interruptions*)

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: Actually, as per the directions of the hon. Supreme Court... (*Interruptions*)

**माननीय अध्यक्ष :** खड़गे जी, मुझ पर विश्वास कर रहे हैं न? मैंने हमेशा कहा है कि जितने भी ये जो नोटिसेज आते हैं, उनको क्वेश्चन ऑवर के बाद देखेंगे।

... (व्यवधान)

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे: मैडम,...(व्यवधान) क्या हर स्टेट में यही करेंगे? This is very unfortunate.... (*Interruptions*)

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: Madam Speaker, practically, a Task Force was appointed on judicial impact assessment... (*Interruptions*)

---

**11.03 ½ hours****SUBMISSION BY MEMBER**

**Re : Letter written by Tamil Nadu Government for release of convicted prisoners of Rajiv Gandhi's assassinaton creating anguish among people of the country**

**माननीय अध्यक्ष :** सदानन्द गौड़ा जी, एक मिनट रुकिए। खड़गे जी, मैं मानती हूँ कि यह पूर्व प्रधान मंत्री का मामला है। मैं यह नहीं कह रही हूँ। आपको बोलना हो तो केवल एक मिनट आप बोल सकते हैं और चूंकि आप पूर्व प्रधान मंत्री की बात कह रहे हैं, इसलिए मैं आपको बोलने दे रही हूँ। Now, you cannot expect anything more than that. क्योंकि ऑलरेडी मैंने डिसएलाउ कर दिया है।

...(व्यवधान)

**श्री मल्लिकार्जुन खड़गे (गुलबर्गा) :** मैडम, यह इसीलिए महत्वपूर्ण है क्योंकि यह देश के हित में है।...(व्यवधान) आज अगर तमिलनाडु की सरकार डायरेक्टली...(व्यवधान) होम मिनिस्टर को लिखकर जो लोग राजीव गांधी जी के मर्डर केस में इन्वाल्ड थे और वे ऑलरेडी कंविक्ट हो गये हैं और अगर उनको बाई कोर्ट हो गया है। इस देश का जो कानून है, संविधान के तहत, इंडियन पेनल कोड के तहत और सीआरपीसी प्रोसीजर फोलो करके उनको जब शिक्षा हो गई है, उनको रिलीज करने की बात अगर तमिलनाडु सरकार करती है तो इससे बड़े दुर्भाग्य की बात कोई और नहीं हो सकती।...(व्यवधान) देश की एकता के लिए, देश की अखंडता के लिए जिसने अपनी जान दी, ऐसे इंसान को ऊपर उठाना चाहिए और सुप्रीम कोर्ट ने कंफर्म किया है। ...(व्यवधान) इसके बावजूद भी अगर यहां पर रिलीज करने की बात होती है और हर स्टेट में अगर ऐसे ही होता रहा तो आज इस केस में हुआ, कल दूसरे केस में हो सकता है, तो देश की एकता और अखंडता के लिए कभी भी ऐसे लैटर्स को एनटर्टेन नहीं करना चाहिए और रिलीज नहीं करना चाहिए। We demand this, and I want the Home Minister to respond ...

*(Interruptions)*

**माननीय अध्यक्ष :** खड़गे जी, अभी नहीं होगा। There will be no response now. I am not allowing anybody. अब आपकी बात हो गयी।

... *(Interruptions)*

**11.05 hours**

*(At this stage, Shrimati V. Sathyabama and some other hon. Members came and stood on the floor near the Table.)*

---

... *(Interruptions)*

**11.06 hours****ORAL ANSWERS TO QUESTIONS...Contd.**

HON. SPEAKER: Shri D.V. Sadananda Gowda.

... *(Interruptions)*

HON. SPEAKER: Please go back to your seats.

... *(Interruptions)*

**1106 ¼ hours**

*(At this stage, Shrimati V. Sathyabama and some other hon. Members went back to their seats.)*

HON. SPEAKER: Shri D.V. Sadananda Gowda.

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: Madam Speaker, a Task Force on Judicial Impact Assessment was constituted by the Government on the directions of the Supreme Court of India in the matter of Salem Advocates Bar Association *versus* Union of India. ... *(Interruptions)* Of course, the terms of reference of the said Task Force, which was headed by Justice Jagannadha Rao, was to suggest the methodology to assess the likely impact of legislation on the courts; to suggest ways and means of preparation of Judicial Impact Assessment; to make an assessment of financial requirements so that the Financial Memorandum attached to each Bill; to recommend the content for initiating a training programme for laying down the foundation for the expertise to prepare Judicial Impact Assessment; and to suggest any other measures for assessing the increase of the workload on the courts on passing of a new legislation.

Practically, this is a vision that has been drawn by the United States Justice Delivery System. Unfortunately, there itself it could not be implemented. But, still a Committee was formed to look into the matter further.

The Committee's Reports have been placed before the Chief Ministers' and Chief Justices' Conference last year and they have been asked to try to implement it. Of course, the judgment itself says that it may not be possible so easily to implement this because it requires certain statistical data.

As far as our judiciary is concerned, it may not be possible to get all such statistical data unless we complete the e-courts mission mode project. The issues such as how it could be collected and all those things need to be looked into.

Even the judgment of the court said: "In our view, the Judicial Impact Assessment issue was not there in the original writ petition. In any event, the issue specifically needs statistical data, which exercise requires to be undertaken in appropriate proceedings." Practically, the Committee looked into the matter in length. A Special Committee headed by Prof. Srikrishna Deva Rao, presently the Vice Chancellor of the National Law University, Odisha studied and submitted its Report. Based on that Report, the Government is working on the matter as to what extent we would be able to implement. We are looking into it. Unless we get sufficient data, it may not be possible to have this Judicial Impact Assessment.

Hon. Speaker, I would like to place on record that this concept is very technical in nature. This requires the core and credible data. Practically, a legislation has to be brought before Parliament. In advance, it may not be possible to assess as to what will be the future consequences and how the implementation part of that Bill can be done. For example, a legislation is brought before Parliament. The impact assessment cannot be done at that stage because the issues such as how many adjournments that need at that stage in a particular case, how much time it would take in taking evidence cannot be assessed in advance. We are fully aware of the fact that new legislations bring so many litigations before the courts. Take, for example, the Domestic Violence Act, the Electricity Act, the



Negotiable Instruments Act. On these Acts, lakhs of cases have come before the Courts and so, the courts are overburdened. So, this Judicial Impact Assessment cannot be assessed at the initial stage unless the legislation is brought before the Parliament.

**श्रीमती दर्शना विक्रम जरदोश :** महोदया, मैं इतना ही चाहती हूँ कि न्यायिक प्रक्रिया का सरलीकरण हो और पब्लिक को जल्द से जल्द न्याय मिले। वर्ष 2008 की रिपोर्ट के अनुसार वर्ष 2015 तक जो इम्प्लिमेंटेशन किया गया है और जो कमेटी बनाई है, उसका इम्प्लिमेंटेशन जल्द से जल्द हो, ऐसी मेरी शुभकामना है।

**SHRI D.V. SADANANDA GOWDA:** Certainly, we will work on it. The Committee has already given its report. We have written to the State Governments as well as the Chief Justices of various High Courts. They are working on it. To what extent it is possible, to that extent we will see that it will be done.

**SHRIMATI P.K. SHREEMATHI TEACHER:** Madam Speaker, supporting the Question of the hon. Member, I would like to ask a very important Supplementary. So many women and men are waiting for the trial in the central jail. I am also a Member of the Committee on Women Empowerment. The hon. Chairman of this Committee, Shrimati Bijoya Chakravarty, myself and our team had visited so many central jails. There we found thousands of inmates especially women. They told us that they have been waiting for trials for the last 10 years, 12 years and even 17 years. But nothing is happening.

Madam Speaker, justice delayed means justice denied. So, we should do something for these under-trials. My question to the hon. Minister is, whether the Government is ready to start special courts especially for the under-trial women, rape victim women in each District. In each District, a special court should be established.

Madam, the Government has always been saying that they are ready to protect the women and they are ready to give security to the women. So, I would

like to know whether the Government is ready to start special courts in each District in every State with legal assistance.

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: Madam Speaker, it is the vision of this Government to see that speedy justice should be given to all the litigants. As far as the rape cases and offences against women are concerned, certainly, there are so many special courts across the country. These cases are dealt with in the fast-track courts and a time schedule has already been specified so that they are disposed of within a limited period.

Madam, we are also consulting the High Courts and the Supreme Court. There is also NALSA, which is taking up these cases, and speedy disposals are being done. Every time, the Government writes to the various Chief Justices of the High Courts and even consults the Supreme Court to see that there is an early disposal of cases, specially relating to the under-trial prisoners, who are inside the jail.

SHRI MUTHAMSETTI SRINIVASA RAO (AVANTHI): Madam Speaker, I would like to know from the hon. Minister that after the bifurcation of Andhra Pradesh, whether any Judicial Impact Assessment has been made in Andhra Pradesh and Telangana States. Similarly, may I know from the hon. Minister as to when a separate High Court would be established in Amravati, the Capital of Andhra Pradesh? I am saying so because the litigants in my States are finding it very difficult to go to the High Court located in Hyderabad. Even our Telangana friends are also asking for a separate High Court. Two years are already over, which is a big delay for both the States. That is why I would like to know from, the hon. Minister whether there is any timeframe fixed to establish separate High Courts in both the States.

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: Madam Speaker, so far no judicial impact assessment has been done either in Andhra Pradesh or in any other States because the Committee has given only the report. The observations that have been given by the Committee have been forwarded to the various Chief Justices of various

High Courts and to the Chief Ministers of various States. So, no judicial impact assessment was done as far as Andhra Pradesh is concerned.

Apart from that, my friend was eager to see that there needs to be a bifurcation of High Court in Andhra Pradesh. The matter is pending before the High Court of Hyderabad at present. So, at this juncture, the court verdict has to come out. Then only, we can go ahead with this.

SHRI P.P. CHAUDHARY: As per the directions of the Supreme Court in Salem Advocate Bar Association Case, the composition of the task force was made and a point of reference was given to it. It submitted its report to the Supreme Court. Now, it is not clear from the reply whether the matter is *sub-judice* before the Supreme Court or what directions are further given by the Supreme Court.

Apart from that, in accordance with the directions of the Supreme Court, the report of the task force was deliberated in the Advisory Council of the National Mission for Justice Delivery System and Legal Reform and thereafter, a Committee of Experts was constituted and as per the reply given by the hon. Minister, it is evident that there are practical difficulties and it is neither feasible nor desirable to constitute this group for judicial impact assessment matter.

My question to the hon. Minister is this. Is there any proposal to constitute the judicial impact assessment offices at Delhi and at various State headquarters to look into the matter? Why is the delay being caused in reporting to the respective High Courts, and to start the work on it?

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: Practically, there is no direction from the Supreme Court to go ahead in such direction. They only observed that there should be a committee to look into the matter and certain terms of reference were given to them. They have submitted the report to us. The matter has been finally disposed of after the committee gave a further report. Now, it has been sent to various Chief Ministers and Chief Justices of various High Courts to see to what extent it is possible to implement the recommendations made by that Committee.

Until and unless we get the report from the Chief Justices and State Chief Ministers, we cannot go ahead with any further action.

**श्री राजेश रंजन :** महोदया, माननीय मंत्री जी देश में न्याय को सरल और सुलभ बनाना चाहते हैं। हमारे देश के जो काबिल और विद्वान वकील हैं, इनकी पारदर्शिता, इनकी हाई मोरल वैल्यूज, इनका सिस्टम और वकीलों की पैसा लेने की पद्धति है, इसके बारे में मंत्री जी क्या कहेंगे? क्या ऐसा कोई प्रावधान निश्चित है कि वकील चैक से पैसा लेंगे या कैश लेंगे या देश में गरीब को सस्ता और सरलता से न्याय मिले। अगर हमारे देश में गरीबों को न्याय नहीं मिलता है तो इसका सबसे बड़ा कारण वकील ही हैं।

मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि क्या देश में वकीलों के लिए कोई कानून बनेगा या नहीं?

**SHRI D.V. SADANANDA GOWDA:** Practically, there is an Advocates Act. The dealings of advocates, their behaviour and other things will be looked into by the Bar Council which is a statutory body.

Recently, the Bar Council Chairman has approached the Ministry of Law and Justice and they had detailed discussions with them. Of course, incidents of malpractices and misbehaviours have come to the knowledge of the Chairman of the Bar Council also. The Chairman said they are working on it. They want to have some stringent amendments to the Advocates Act to see that this type of malpractices should be brought down.

## (Q. 102)

SHRI P. KARUNAKARAN: Madam Speaker, in the answer given by the hon. Minister, the details of measures for modernization of the ports are given. While I am fully in agreement with the steps taken by the Government, I would also like to know whether there are any ports suffering due to financial crisis even for their survival, especially among these major ports.

**श्री नितिन गडकरी :** मैडम स्पीकर, 12 मेज़र पोर्ट्स में जो सुधार किये गये हैं, उसके लिए इंटरनैशनल कंसल्टेंट को एप्वाइंट किया गया था। उन्होंने 104 सुझाव दिये थे। उनमें से 30 सुझाव कंप्लीट हुए हैं और केवल उसी के कारण इस साल एक हजार करोड़ रुपये का एक्सट्रा प्रॉफिट हुआ है। ये 12 मेज़र पोर्ट्स और तीन फ्लैगशिप आर्गनाइजेशन कोचिन शिपयार्ड, शिपिंग कारपोरेशन ऑफ इंडिया और ड्रेजिंग कारपोरेशन स बको मिलाकर इस साल का प्रॉफिट छः हजार करोड़ रुपये से ज्यादा होगा। यह देश के इतिहास में ऐसा पहली बार है और सभी दृष्टियों से इसका मार्जिन बढ़ा हुआ है।

सम्माननीय सदस्य को मैं एक बात बताना चाहता हूँ कि जो कोचिन पोर्ट ट्रस्ट है, आपका संबंध केरल से है और वहाँ क्रूड ऑयल के लिए पेट्रोल की पाइप लाइन के पूरा न होने के कारण कोचिन पोर्ट ट्रस्ट की हालत अच्छी नहीं है। इसलिए मैंने तीन-चार बार वहाँ के मुख्यमंत्री से अनुरोध किया है कि ऑयल की रिफायनरी वगैरह सब तैयार पड़ा है, केवल पाइप लाइन न डालने के कारण वहाँ नुकसान हो रहा है। यदि वह पाइप लाइन डाल दी जाएगी, तो 70-80 करोड़ रुपये कोचिन पोर्ट ट्रस्ट को मिलेगा। हालांकि कोचिन पोर्ट ट्रस्ट भी इस साल प्रॉफिट में रहा है, आपरेशन प्रॉफिट में है, लेकिन फिर भी यह एक उससे जुड़ा हुआ प्रश्न है, यदि यह सॉल्व हो जाएगा तो उसकी भी फाइनेंशियल पोज़िशन सुधरेगी।

SHRI P. KARUNAKARAN: Madam Speaker, there are some issues as stated by the hon. Minister. But at the same time, I think Cochin Port is facing a very serious financial crisis. It is reported that many of the functions, including the operation of the containers, which was done by Cochin Port earlier, have now been transferred to Vallarpadam International Terminal which was inaugurated and which began its function for the last few years. At the same time, Cochin Port has to undertake many functions, including dredging with its own financial capacity. They are getting only 30 per cent for this purpose. It is reported from them that it is insufficient to meet the expenses. They find it even difficult to pay

wages to the employees and workers. I want to know whether these facts are noticed by the Government.

I fully agree with regard to the other issues like pipeline and other things. But at the same time, some of the works, which were done earlier by the Cochin Port, have already been transferred. At the same time, they have to undertake many works, including dredging which is very expensive but the amount they are getting is very meagre. It is only 30 per cent. So, in this connection, I want to know whether it is noticed by the Government. Also, in this connection, will the Government give more financial assistance to Cochin Port, especially on this issue?

SHRI NITIN GADKARI: Madam Speaker, the important thing is that pension liability is very high. That is one of the reasons that Port is not economically viable. Because of the alternative port, Vallarpadam, again there are lots of problems in the financial viability. But still from the Government side, we always support Cochin Port Trust. We are giving them finance by arranging from the profit of other ports. Sometimes, we are giving finance from the Government budget. But it will not be appropriate for long time.

Now, this time we have taken a decision to give land to Cochin Shipyard in the Cochin Port Trust by which the rent of the land will be going to the Cochin Port Trust. We are always serious about how we can increase the profitability of this Port Trust but we need cooperation from the State Government because all the refineries are there. At the same time, we try to modernize this port and we will try to increase its profit. But, basically, the Government has clearly given instruction to all the Chairmen that they should have their own resources and they have to manage on their own. At the last, we are now helping the Cochin Port Trust but I am sorry to say that it will not be for the future. It is time for the Cochin Port Trust to improve its financial position to create more business and solve its own problems.

SHRI THOTA NARASIMHAM: Thank you Madam for giving me the opportunity.

Madam, through you, I want to know this from the hon. Minister. What is the status of induction of new technology, modernization and upgradation of Vizag Port which is the major port and the only natural harbour in the Bay of Bengal? Will the Government also induct new technology and modernize Kakinada, which is my constituency, and Machilipatinam Intermediate Seaports of Andhra Pradesh to upgrade them as major ports? What is the status of the newly constructed Dugarajapatnam Seaport in Nellore District? When will it come into operation?

SHRI NITIN GADKARI: Madam Speaker, the two projects mentioned, which are the minor ports, are under the State Government.

Regarding the Paradip Port, we have a lot of new plans for modernization of that port. ... (*Interruptions*)

PROF. SAUGATA ROY: Hon. Member has asked about the Vizag Port.

SHRI NITIN GADKARI: In respect of development of Vizag Port, we have already taken many decisions. The rail connectivity is a major problem there. For connectivity between Vizag and Raipur, we need enhancement of capacity in respect of railways. We have already established an Indian Port Rail Corporation and we have decided to give works of Rs.11,000 crore to this corporation by which we are developing the Vizag Port railway line.

The most important thing is dredging which is required to increase the draft. We have received 104 suggestions from the international consultants. There are also some suggestions in respect of Vizag Port and all of them are in implementation mode. We have a total of Rs.1,20,000 crore projects – I do not have exact information about this particular port – related with mechanization, modernization and computerization. We are also working on using international scanners for scanning of containers by which we can definitely stop corruption and other lots of things. By this we can improve the system. A transparent system will be there.

This is one of the important ports. We have also some plans for making joint ventures with some other ports to increase the capacity of the port. Kakinada is under the Government of Andhra Pradesh.

Regarding the other two ports there is a lot of demand from your State. In respect of one port, there is a CBI inquiry and a lot of problems are going on. Regarding the other port, we are discussing it with the State Government. The problem of land acquisition is a big problem. That is why we need to have some cost of land acquisition to be borne by the State Government. But the Chief Minister of the State is not ready to bear its cost, which is a crucial issue. But we are discussing it and we are very much committed for the progress and development in your State. We will try to find out the way out for that.

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY: Madam Speaker, the hon. Minister is greatly praised from every corner. But I have a specific question. The private owners of the ports are your competitors. Representatives of the private owners are being inducted in the Port Trust Advisory Boards but local MPs are not.

I am a Member of Parliament from Kolkata City and the whole of the port area falls under the jurisdiction of my constituency. But I find that the representatives of the private owners are taken inside the policy framing bodies of the Board. My question is if your competitors are inducted in the Government board where decisions are taken, is it not damaging the interests of the Government ports? Is it not an attempt to compromise with the private owners? Many people say this by naming some industrialists.

SHRI NITIN GADKARI: Madam Speaker, this is the first year where our ports have increased their profits and efficiency in comparison with the private ports. We have created a competition with the private ports and we have proved better than the private ports. It is for the first time that our performance has enhanced and it is 1.4 per cent more than the private ports.

In respect of appointment of trustees in the port trust, an Act is already there. If you send me any specific proposal or problem, I will look into it. It is



because I do not have any problem where the private port trust member is appointed in the port trust.

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY: I am sure that you are aware of the name of the port.

SHRI NITIN GADKARI: Sir, I am sorry that I do not remember it. You give it to me. If there is a conflict of interest and the private port trust is going to manage and creating a problem for our port trust, we will definitely take your suggestion and act on it.

You please meet me and give that information. I am not remembering that. ... (*Interruptions*)

Sir, this is an important thing for you. This is the first time ... (*Interruptions*) You always link up the name of Adani with the Government. It is for the first time that in Kandla, where there is Adani's Mudra Port, the Kandla Port increased its efficiency by 1.44 per cent while Adani's port went into minus. We have increased our business and they are in the minus. Adani always says that it is a problem for him that in competition, we are getting more business, we have got more turnover and more profit and we are comparing with the Adani's port with a 1.4 per cent increase.

**माननीय अध्यक्ष:** मैं माननीय सदस्यों से और मंत्री जी से भी निवेदन करना चाहती हूँ कि शार्ट में सप्लीमेंट्री प्रश्न पूछें और शार्ट में ही जवाब दिया जाए।

SHRI C. GOPALAKRISHNAN: Madam Speaker, first of all, I am praying living God, our Amma. I raise the supplementary question in this august House. It is with regard to reducing India's dependence on Colombo and Singapore ports.

Madam, for handling cargo traffic, this Government is planning to build a mega transshipment hub at a cost of over Rs. 5,000 crore. The transshipment hub is expected to come up near Tuticorin in Tamil Nadu around the international trading route. Currently, Colombo and Singapore ports handle most of the container movement as Indian ports cannot handle larger vessels. India has also been wary of China's growing influence at Colombo Port.

HON. SPEAKER: Please ask the question only.

SHRI C. GOPALAKRISHNAN: Madam, we need to improve turnaround time in Indian ports. Selection of Tuticorin is a sensible move due to prevailing peace in Tamil Nadu under our hon. leader Amma's rule.

I ask the Minister through you, Madam, whether the Government has fixed any deadline to complete this project and whether the Government will consider for modular investments and modernize port infrastructure in the region and will also take steps to speed up rail and highway connectivity to the ports.

HON. SPEAKER: Shri Gopalakrishnan, this is not proper. Please take your seat. I had asked you to ask a short question. You went on reading the whole page.

Hon. Minister, please give a short answer.

SHRI NITIN GADKARI: Madam Speaker, the Tuticorin is one of the profit-making ports and one of the important ports in the country. It is not under the Trust Act also. This port is continuously increasing its profits. Its business is also increasing. At the same time, for transshipment, probably his question was about transshipment relating to Colombo Port, we have taken a decision to make a new port at Colachel in Tamil Nadu having a draft of 18.5 metres by which, whatever containers are going to Colombo Port, in place of that, our transshipment port will definitely get a good business.

We are taking up a lot of schemes for modernization and mechanization of Tuticorin Port. This port is in profit and doing well.

HON. SPEAKER: Shri Adhir Ranjan Chowdhury, you ask a short question now.

**श्री अधीर रंजन चौधरी:** अध्यक्ष जी, मंत्री जी बहुत काम करने की कोशिश कर रहे हैं, यह मैं मानता हूं। मैं उन्हें कहना चाहता हूं कि आप थोड़ा ईस्टर्न इंडिया की तरफ भी ध्यान दीजिए, जहां कोलकाता-हल्दिया पोर्ट ट्रस्ट है। आप जिन 12 मेजर पोर्ट्स की बात कह रहे हैं, उनमें कोलकाता और हल्दिया भी आते हैं। आपने आधुनिकीकरण की बात कही, लेकिन आप देखें कि आधुनिकीकरण के कारण हल्दिया की क्या हालत है। हल्दिया में ड्राप दिन-प्रतिदिन घटते जा रहे हैं, बड़े शिप हल्दिया में नहीं आते हैं। इसलिए ईस्टर्न

इंडिया की तरफ पूरा ध्यान देना चाहिए। आधुनिकीकरण के चलते कोलकाता और हल्दिया का वर्तमान स्टेटस क्या है?

**श्री नितिन गडकरी :** अध्यक्ष जी, हल्दिया पोर्ट के बारे में माननीय सदस्य जो बात कह रहे हैं, वह स्थिति सही है। लेकिन मुझे बताते हुए खुशी हो रही है कि हमने इंटरनेशनल कंसलटेंट और मद्रास यूनिवर्सिटी के सिविल इंजीनियरिंग डिपार्टमेंट, आई.आई.टी., के इंचार्ज थे, उनकी एक कमेटी बनाई थी। हल्दिया पोर्ट में ड्रिजिंग करने के लिए जो चैनल था, उसमें हर साल 450 करोड़ रुपए खर्च हो रहे थे। मुझे यह भी बताते हुए खुशी हो रही है कि हमने वह चैनल अब बंद कर दिया है। नए चैनल का काम शुरू किया है, वह काम केवल 200 करोड़ रुपए में होगा, इससे 250 करोड़ रुपए की बचत होगी। इसलिए हल्दिया पोर्ट की तरफ हमारा ध्यान है। दूसरी बात मैं बताना चाहता हूं कि हम नया पोर्ट पश्चिम बंगाल की सरकार के सहयोग से कर रहे हैं। पश्चिम बंगाल सरकार का काफी सहयोग मिल रहा है। हमने प्रधान मंत्री जी से भी प्रार्थना की है कि हम सागर में 14.5 मीटर का नया पोर्ट बना रहे हैं और 2000 करोड़ रुपए का रेलवे रोड कम ओवरब्रिज बनाने की योजना भी मंजूर की है। इसके पहले कि वहां आचार संहिता लागू हो, हम उसका भूमि पूजन करने वाले हैं इसलिए मैंने प्रधान मंत्री जी से भी समय मांगा है। इसके अलावा मैं पश्चिम बंगाल की मुख्य मंत्री ममता जी को भी आमंत्रित करने वाला हूं। अगर यह हो सका और उन्होंने समय दिया तो इसी समय हम लोग करेंगे।

दूसरी इम्पोर्टेंट चीज है कि हल्दिया और कोलकाता से नॉर्थ-ईस्ट को हम ब्रह्मपुत्र को जोड़ते हैं। साहिब गंज में गंगा में मल्टी मॉडल हब बन रहा है। मैं आपको विश्वास के साथ बताना चाहता हूं कि बांग्लादेश के साथ अभी हमने एग्रीमेंट साइन किया है। इसलिए कंटेनर और गुड्स का ट्रैफिक डायरेक्ट नॉर्थ-ईस्ट को जाएगा। बांग्लादेश के साथ हमारी फॉरेन मिनिस्ट्री के द्वारा बातचीत हो रही है। चितगांव बंडर को डेवलप करके हम लोग यह कोशिश कर रहे हैं कि नॉर्थ-ईस्ट का जो पूरा ट्रैफिक है, वह हम लोग हल्दिया और कोलकाता से वहां लेकर जाएं। ब्रह्मपुत्र पर 15 वॉटर पोर्ट्स बनाने के लिए हम लोगों ने असम सरकार को पैसे दिए हैं। कोलकाता में हम लोग मल्टी मॉडल हब रूरल सर्विस के लिए बना रहे हैं। कोलकाता की तरफ पूरा ध्यान है और बंगाल की सरकार का हम लोगों को अच्छा सहयोग है। हम दोनों मिलकर यह काम ठीक से कर रहे हैं।

## (Q.103)

**श्री अरविंद सावंत :** अध्यक्ष महोदया, जो 12 पोर्ट हैं, उनमें मुम्बई पोर्ट ट्रस्ट भी है। मुम्बई शहर एक समय मुम्बई पोर्ट और टेक्सटाइल मिल्स की वजह से वायब्रेंट था। मैं आपके जरिए माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ उन्होंने अच्छा जवाब दिया है, जैसा अभी कहा कि इनकी बहुत प्रशंसा होती है। He is one of the most dynamic Ministers who works hard and gives results. मैं इतनी अपेक्षा करता हूँ कि मुम्बई पोर्ट ट्रस्ट की वायब्रेंसी दोबारा आनी चाहिए। वहां एनक्रोचमेंट बहुत है। राज्य सरकार ने वर्ष 2000 के पहले जितनी भी झुग्गी-झोंपड़ियां हैं, उनको नियमित किया है, लेकिन मुम्बई पोर्ट ट्रस्ट कहती है कि यह कानून हम पर लागू नहीं होता है। मेरी आपके जरिए माननीय मंत्री महोदय से मांग है कि इनके पुनर्वास के लिए आप क्या कर रहे हैं? वायब्रेंसी लाने के लिए वहां जो रोजगार हैं, आपने कोचीन की बात की, मैं सराहना करता हूँ कोचीन पोर्ट ट्रस्ट की कि उन्होंने ड्रेजिंग करके बीस मीटर का ड्राप पाया है। क्या हम मुम्बई पोर्ट पर ड्रेजिंग करके उसका ड्राप बढ़ाने की कोशिश करें ताकि उसका धंधा और बढ़े और उसमें हमारे जो इम्प्लॉयी हैं, वे भी सुरक्षित रहें। उस बारे में आप क्या कर रहे हैं? यह मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ।

**श्री नितिन गडकरी :** मैडम स्पीकर, मुम्बई पोर्ट ट्रस्ट के पास 1998.03 एकड़ लैण्ड है। मैं भी महाराष्ट्र में लीडर ऑफ ओपोजिशन और मंत्री था। मैं मुम्बई में ही रहता था, इसलिए मेरा मुम्बई से बहुत संबंध है। यह स्थिति बहुत विदारक है। मुम्बई पोर्ट ट्रस्ट में जो डिमेलो रोड है, वहां से पोर्ट ट्रस्ट में बड़े-बड़े ट्रक्स जाते थे जिससे पॉल्यूशन होता था और पॉल्यूशन मुम्बई की बड़ी समस्या है। इसलिए हमने पहला काम यह किया है कि जो लिक्विड कार्गो आएगा, उसको हमने अलाऊ किया है और जो पॉल्यूशन करने वाला कार्गो है, उसको मुम्बई पोर्ट पर बंद किया गया है। दूसरा, आप जो कह रहे हैं कि पोर्ट लैण्ड पर बहुत एनक्रोचमेंट हुआ है। एक दिन सुबह पांच बजे मैं प्राइवेट गाड़ी से पूरा पोर्ट, एक-एक झोंपड़ी और रोड देखकर आया हूँ। बहुत ही विदारक स्थिति है। महाराष्ट्र सरकार की एसआरए पॉलिसी है, लेकिन केन्द्र सरकार की उसको मान्यता नहीं है। आप वहां से सम्मानित सदस्य हैं, इसलिए मैं आपको बताना चाहता हूँ कि हमने कैबिनेट के लिए प्रस्ताव तैयार करने के निर्देश दिए हैं और महाराष्ट्र सरकार के नियमों के अनुसार हमारी जगह पर जो-जो झोंपड़ी ने अतिक्रमण किया हुआ है, उसका महाराष्ट्र सरकार के नियमों के अधीन रहकर, उनको हम उसी प्रकार के मकान देने का निर्णय रिकमण्ड कैबिनेट को कर रहे हैं। तीसरा, जिन लोगों ने यहां जमीन ली है। उसमें ताज होटल से रिलायंस कम्पनी तक सब हमारे किरायेदार हैं। पूरा बेलाड स्टेट हमारा है। यह पुराने लोग पुराने किराये पर बैठे हैं। मैं अब किसी की लीज़ नहीं बढ़ाता हूँ ताकि स्वभाविक रूप से सरकार

को इनकम मिले। इसके अलावा, जिनके गोदाम और दुकान हैं, उनके लिए दो टावर बनाकर कुछ व्यवस्था करें। इस पोर्ट ट्रस्ट के लिए रानी जाधव कमेटी बनायी गयी थी, वह मुम्बई पोर्ट ट्रस्ट की पूर्व चेयरमैन थीं, उन्होंने अपनी रिपोर्ट दी थी। इस रिपोर्ट पर हम नीति बनाकर कैबिनेट के अप्रूवल के लिए भेजेंगे। इसमें एक बात छूट गयी है, जिसके बारे में आप बार-बार कहते हैं, रिटायर्ड कर्मचारियों के लिए भी हाउसिंग स्कीम बनाकर लो प्रायोरिटी वाली लैंड का उपयोग करके और बीडीडी चाल के बारे में भी हम लोग निश्चित रूप से मार्ग निकालेंगे और गरीब लोगों को भारत सरकार के नियमों के अधीन रहकर जो भी मकान दे सकते हैं, वह देने की कोशिश करेंगे।

**श्री अरविंद सावंत :** मैडम, अभी बीडीडी चाल की बात आई तो मेरा उप-प्रश्न उसी से संबंधित है। आपने यह भी कहा कि वहां ताज होटल से लेकर बाकी सब लोग किरायेदार हैं। इनक्रोचमेंट की बात अलग है, लेकिन ये अधिकृत लोग हैं, जो लीज पर हैं। उसमें महाराष्ट्र की राज्य सरकार ने बीडीडी चाल का पुनर्वसन करने की घोषणा की है, उसमें वर्ली, नायगांव और नामजोशी मार्ग की बीडीडी चाल हैं, लेकिन शिवडी की बीडीडी चाल उसमें नहीं है। इनका पुनर्वास उसी जगह पर करने की मान्यता भी राज्य सरकार ने दी है, लेकिन अब शिवडी बीडीडी चाल रह गई है।

मैं आपके माध्यम से पूछना चाहता हूं कि आपको शिवडी बीडीडी चाल का पुनर्वसन वहां पर ही करना चाहिए, परंतु उसके बारे में आपकी अनुमति चाहिए, क्या आप उसकी अनुमति देंगे?

दूसरी बात आपने कहा कि ये सारे किरायेदार हैं, उसमें भी कुछ बिल्डिंग्स बहुत डिलेपिटिड कंडीशन में हैं और आपकी अनुमति के बिना उनका रीडेवलपमेंट भी नहीं किया जा सकता। वे बिल्डिंग्स कभी भी गिर सकती हैं। उनके बारे में हमारी सरकार या बीपीटी कौन सी नीति अपनायेगा, यह मैं आपके माध्यम से जानना चाहता हूं?

**श्री नितिन गडकरी :** मैडम स्पीकर, जो केन्द्र सरकार के अधीन लैंड आती है, यानी जो पोर्ट ट्रस्ट की जमीन है, उसमें कैबिनेट का अप्रूवल मिलने के बाद महाराष्ट्र सरकार की जो भी नीति है, निश्चित रूप से हम लोग उसके अनुसार कार्य करेंगे। परंतु आप जो एक बात कह रहे हैं, मैं उसका आश्वासन नहीं दे सकता कि जहां बीडीडी चाल है, वहीं उन्हें घर मिलेंगे, यह बात मैं आज आपको नहीं बता सकता, लेकिन एक बात जरूर कह सकता हूं कि महाराष्ट्र सरकार के...(व्यवधान)

**माननीय अध्यक्ष :** इस पर ऐसे चर्चा नहीं करनी है, आप बाद में करिये।

**श्री नितिन गडकरी :** मैं आपको यह बताना चाहता हूं कि महाराष्ट्र सरकार के नियमों के अनुसार बीडीडी चाल के लोगों की अगर 220 स्क्वायर फीट की झोंपड़ी है ...(व्यवधान) यदि उन्हें घर मिलता है तो मिलेगा,

उसमें महाराष्ट्र सरकार के नियमों का अनुकरण करने की पालिसी हम लोग कैबिनेट को रिकमेंड करेंगे। परंतु उन्हें उसी जगह पर घर मिलेगा, यह आश्वासन आज मैं नहीं दे सकता।

**माननीय अध्यक्ष :** श्री किरीट सोमैया जी, आज मुम्बई का ही प्रश्न सोल्व होगा।

**डॉ. किरीट सोमैया :** माननीय अध्यक्ष महोदया, मैं आपके माध्यम से मंत्री महोदय की थोड़ी मदद चाहता हूं। यदि मुझे मुम्बई पोर्ट ट्रस्ट से मेरे ससुराल जाना है तो सामने किनारे जाना पड़ता है। मंत्री महोदय ने फेरीवार टर्मिनल का इस उत्तर में जो जवाब दिया है, मैं उन्हें धन्यवाद देता हूं और मंत्री जी से प्रार्थना करता हूं कि जो फेरीवार टर्मिनल का प्रोजेक्ट है, उसके बारे में पिछले 14 सालों से बातें चल रही हैं। मैं जानना चाहता हूं कि कितनी गति से कब तक उसका काम प्रारम्भ होकर समाप्त होगा? मैं एक बात और स्पष्ट करना चाहता हूं कि मुम्बई, ठाणे और पनवेल के सांसद बैठे हैं, 11 लोक सभा के सांसद यहां मौजूद हैं। माननीय मंत्री जी ने जो एसआर है और मुम्बई पोर्ट ट्रस्ट की झुग्गी-झोंपड़ियों के पुनर्वसन के लिए जो घोषणा की है, हम सब कल तक उन्हें समर्थन देने वाला पत्र दे देंगे।

**माननीय अध्यक्ष :** जमाई राजा की ससुराल का ध्यान रखिये।

**श्री नितिन गडकरी :** उन्हें हमारी भाभी जी के घर जाना है तो उसकी व्यवस्था करने के लिए जो भाऊ चा धक्का है, वहां हम लोग डिमेलो रोड से एक फ्लाई ओवर बना रहे हैं, उसका अलग टेंडर निकाल रहे हैं। बाद में भाऊ चा धक्का के ऊपर जेटी बनाने का वर्क आर्डर दे दिया है। इसके अलावा मांडवा में जो जेटी बनानी है, उसके लिए हम लोग महाराष्ट्र सरकार को पैसा दे रहे हैं, वह टेंडर निकाल रहे हैं। मुझे लगता है कि एक साल के अंदर यहां सर्विस चालू हो जायेगी और आप यहां से वहां जा पायेंगे। 14 साल तक आप जा नहीं सके, लेकिन एक साल के अंदर जा सकेंगे।

**श्री रवीन्द्र कुमार जेना:** अध्यक्ष महोदया, आज ऐसा लग रहा है कि जैसे श्री नितिन गडकरी जी का ही दिन है, सब तरफ से उनकी इतनी तारीफ होती रहती है और आप मुम्बई और कोलकाता को इतना अच्छा तोहफा दे रहे हैं। हम यह सोच रहे हैं कि हम उड़ीसा वाले कहां जाएं, कृपया हमारी तरफ भी कुछ थोड़ा बहुत ध्यान रखिये।

मेरे दो छोटे प्रश्न हैं। पारादीप पोर्ट में भी 73.5 एकड़ लैंड का इनक्रोचमेंट है। The problems there are more or less similar to the one, which you have expressed in case of Mumbai. In the While preparing the Cabinet Note, will you try to do something for the Paradip Port as well because it has a similar issue of rehabilitation and also settling the people over there.

Added to this, I have got a specific question with regard to Kirtania Port in Baliapal area of my constituency for which I have written to the hon. Minister. I would expect him to take note of that and develop that area under the Sagarmala Project.

**श्री नितिन गडकरी :** महोदया, पारादीप पोर्ट देश का सबसे महत्वपूर्ण पोर्ट है। अभी जो महानदी कोल फील्ड में हमारे कोल्ड मिनिस्टर ने तय किया है कि 60 मिलियन टन जो कोल है, वह 300 मिलियन टन तक ले जाएंगे। यह पूरी कोल मूवमेंट है, उसके लिए रेलवे मिनिस्ट्री के सहयोग से पारादीप से तालचेर एक रेलवे लाइन भी बनाने की बात हमारी पोर्ट ब्लेयर कॉर्पोरेशन सोच रही है और यह कोल पूरा वैस्टर्न पोर्ट में आएगा यानि विशेष रूप से गुजरात और महाराष्ट्र में एक साल में दस हज़ार करोड़ रुपये की बचत केवल इस प्रोजेक्ट में होगी, यह मैकेंजी की रिपोर्ट है। पारादीप पोर्ट को हम पैरलल और पोर्ट डेवलप कर रहे हैं और जो लैण्ड डिवेलपमेंट का फार्मुला, जैसे महाराष्ट्र सरकार ने जिस प्रकार से दिया है, वह मुंबई के लिए होगा तो आपकी राज्य सरकार से बात कर के जो एंक्रोचमेंट किए हैं, कर्मचारी हैं, उनके बारे में वहां की राज्य सरकार की जो नीतियां हैं, उसके अनुसार उसका पालन करेंगे। पारादीप का नया डिवेलपमेंट हो रहा है, मैकेनाइजेशन हो रहा है। इस पोर्ट में अभी कल ही मैंने एक ढाई हज़ार करोड़ रुपये की फाइल पर साइन किए हैं। इसका मैकेनाइजेशन का काम प्रोसेस में शुरू है। This is one of the important ports. इसको इंटरनेशनल स्टैंडर्ड का, वर्ल्ड का एक अच्छा पोर्ट बनाने का हमारा संकल्प है। हम एक स्मार्ट सिटी बनाने की योजना भी तैयार कर रहे हैं। जो हॉस्पिटल्स हैं, उनको मैडिकल कॉलेज में कंवर्ट करना, इंजिनियरिंग कॉलेज लाना, स्किल डेवलपमेंट करना, आदि काफी योजनाएं हैं तो पूरे पारादीप के साथ न्याय होगा और एक मॉडल पोर्ट तैयार होगा।

**माननीय अध्यक्ष :** चलो उड़ीसा भी खुश हो गया।

...(व्यवधान)

**माननीय अध्यक्ष :** प्रश्न काल में ऐसे चर्चा नहीं होती है।

...(व्यवधान)

SHRI RABINDRA KUMAR JENA: I have raised a matter about the Kirtanya Port in Balasore District of Odisha. I have written it to you. You can look into that and include it in Sagarmala Project. ... (*Interruptions*)

SHRI TATHAGATA SATPATHY : There is no medical college in Paradip. ... (*Interruptions*)

SHRI NITIN GADKARI: I will verify it and we will think on it.... (*Interruptions*)



## (Q.104)

**श्री जनार्दन सिंह सीग्रीवाल:** अध्यक्ष महोदया, मैं सबसे पहले माननीय मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ कि आपने काफी विस्तार से इस प्रश्न का जवाब भी दिया है और साथ ही सरकार निविदाओं में शत प्रतिशत पारदर्शिता लाई है। महोदया, मैं मंत्री जी से आग्रह भी करना चाहता हूँ और यह जानना भी चाहता हूँ कि सौर ऊर्जा में लागत अति निम्न स्तर पर लाने का जो प्रयास सरकार कर रही है, वह देश में शत प्रतिशत कब तक लागू हो जाएगा? साथ ही क्या सरकार सभी को, खास तौर पर बीपीएल परिवार एवं दलित वर्ग, एस.सी., एस.टी. वर्ग के लिए मुफ्त सौर ऊर्जा सामग्री, माननीय सांसदों की अनुशंसा के आलोक में प्रदान करने के लिए बजट में कुछ अधिक राजस्व की व्यवस्था करने की इच्छा रखती है? अगर हाँ तो कब तक?

**श्री पीयूष गोयल :** महोदया, जहां तक पूरे देश में सौर ऊर्जा की कीमत कम करने की बात है, हम पूरे देश में लगभग 33 सोलर पॉक्स को अप्रूव कर चुके हैं, जिसमें 20 हजार मेगावाट सौर ऊर्जा का उत्पादन होगा। सभी जगह पर जो भी टेंडर जाते हैं, उनकी बिडिंग होती है, बहुत पारदर्शिता से उनकी रिवर्स बिडिंग होती है। लोग बिड करते हैं, उसके बाद कंप्यूटर द्वारा लोग उसकी बिड को रिवाइज़ कर सकते हैं। आप सभी माननीय सदस्यों को इस बात से खुशी होगी कि सौर ऊर्जा, जो 18 महीने पहले लगभग 7-7.5 रुपये थी, अब जो नए बिड्स आए हैं, वे लगभग 4 रुपये 34 पैसे और पांच रुपये के बीच में आए हैं। लगभग 35 से चालीस प्रतिशत सौर ऊर्जा की कीमतों में कमी आई है और यह पारदर्शिता प्रधान मंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी ने गुजरात से शुरू की थी, जब चरंका का सोलर पार्क उन्होंने शुरू किया और उससे हमने सीखते-सीखते पूरे देश में उसको लागू कर दिया है। जहां तक दूसरे प्रश्न का सवाल है, एक और बात कहूंगा कि पूरे देश में हर जगह एक ही दाम सौर ऊर्जा का नहीं हो सकता है। कितना बड़ा प्रोजेक्ट है, वहां पर सूर्य की किरणें कितनी आती हैं, जमीन कौन दे रहा है, ट्रांसमिशन कौन लगा रहा है, बिडर जो है, डिस्कॉम हो, एनटीपीसी हो, सेकी हो, उसकी खुद की क्षमता कितनी है, उसकी बैलेंस शीट कितनी मजबूत है, इन सब चीजों को मद्देनज़र रखते हैं। हर बिड में अलग-अलग दाम आते हैं, पर अब रेंज पांच रुपये से कम आना शुरू हो गया है।

दूसरी बात, जहाँ तक माननीय सांसदों के माध्यम से खास तौर पर गरीबों को या दलित वर्ग के शोषित पीड़ित लोगों को सौर ऊर्जा के लैन्टर्न या उनको सुविधाएं देने का सवाल है, यह बहुत अच्छा सुझाव है। मैं सभी माननीय सांसदों को आपके माध्यम से विश्वास दिलाता हूँ कि इस पर हम चर्चा करेंगे। इसमें बजट की कोई आवश्यकता नहीं है। मैं इस पर क्रियान्वयन करके कोई स्कीम बनाकर हमारे एग्जिस्टिंग बजट से और आप लोगों की सहायता से, MPLADS से इसको जोड़कर हम कर सकते हैं, आप मेरी समस्या

समझिए, हम अदरवाइज उसको बाँट नहीं सकते हैं। कोई भी चीज मुफ्त में बाँटी जाए, उसकी वैल्यू नहीं होती है। मेरे ख्याल से उसको सोच-समझकर, आप लोगों की सहायता से और आपके सुझावों को लेकर इसकी स्कीम बनाएंगे।

**श्री जनार्दन सिंह सीग्रीवाल :** महोदया, माननीय मंत्री जी ने अपने जवाब में दिया है कि महाराष्ट्र में शिवे गाँव में 200 किलोवाट क्षमता के सौर बायोमास विद्युत टेस्ट बेड का विकास, एकीकरण, संस्थापना और प्रचालन कार्य पूरा कर लिया गया है।

मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से यह आग्रह करना चाहता हूँ और जानना भी चाहता हूँ कि क्या सरकार शिवे गाँव की तर्ज पर देश के अन्य गाँवों में भी ऐसा सौर बायोमास विद्युत टेस्ट बेड का विकास करने का विचार रखती है, खास तौर पर बिहार राज्य के महाराजगंज लोक सभा निर्वाचन क्षेत्र के किसी गाँव को सौर बायोमास विद्युत टेस्ट बेड के विकास के लिए चयन करने का विचार रखती है, यदि हाँ तो कब तक?

**श्री पीयूष गोयल :** महोदया, यह एक रिसर्च एंड डेवलपमेंट प्रोजेक्ट है, जो महाराष्ट्र के शिवे गाँव में हुआ है। इसके अभी टेस्ट रिजल्ट्स के बेसिस पर कैसे उसको स्केलअप कर सकते हैं, कैसे देश भर में इसका लाभ हो सकता है? ये इतने छोटे प्रोजेक्ट्स होते हैं कि गाँव में लगाना तो सम्भव है, लेकिन उसकी मेन्टिनेंस करना, वह ठीक से चले, उसमें से जो उत्पादन होता है, वह कैसे बँटे, ये कुछ और इसके साथ जुड़े हुए महत्वपूर्ण विषय हैं, जिसके बारे में चर्चा चल रही है। एक इकोनॉमिकली वॉयबल स्केल का प्रोजेक्ट हम उसमें से तैयार करेंगे और फिर उसको देश भर में रोल आउट करने की योजना बनाएंगे, जिसमें महाराजगंज भी जरूर शामिल होगा।

**श्री रमेश चन्द्र कौशिक:** महोदया, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे प्रश्न पूछने का अवसर दिया। मैं माननीय मंत्री जी का पहले तो धन्यवाद करना चाहता हूँ कि हमारे गुडगांव में भेल ने इसका काफी विस्तार किया है और वैज्ञानिकों द्वारा उच्च दक्षता वाले शैलो का विकास किया गया है। केन्द्र सरकार हरियाणा में सौर ऊर्जा उत्पादन बढ़ाने हेतु चालू वर्ष में कितनी धनराशि खर्च करेगी और कौन-कौन सी योजनाएं लागू करने जा रही है? मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि आपने जो 33 सौर ऊर्जा पार्क को मंजूरी दी है, इनमें से क्या मेरे संसदीय क्षेत्र सोनीपत में भी पार्क मंजूर किया जायेगा, यदि नहीं तो इसका क्या कारण है और कब तक मंजूर किया जाएगा?

**श्री पीयूष गोयल :** महोदया, मैं माननीय सांसद महोदय को आपके माध्यम से सूचित करना चाहूँगा, उन्होंने सही कहा कि गुडगांव में भारत का एक बहुत शानदार, विश्वस्तरीय इंटरनेशनल सोलर एलायंस का

अन्तर्राष्ट्रीय हैडक्वार्टर्स है, माननीय प्रधानमंत्री जी और फ्राँस के प्रेसीडेंट माननीय ओलांद जी ने उसके इन्टरिम सेक्रेटेरिएट का उद्घाटन किया और एक नए वास्तु की भूमि पूजा की है। भारत में पहली बार अन्तर्राष्ट्रीय स्तर की किसी बॉडी का हैडक्वार्टर हरियाणा में, गुडगांव में आने जा रहा है। मैं हरियाणा के लोगों को मुबारकबाद दूँगा कि पूरे विश्व में भारत का नाम और ज्यादा उजागर करने के लिए इस इंटरनेशनल सोलर एलायंस का हैडक्वार्टर बहुत महत्वपूर्ण कार्य होगा। साथ ही साथ हरियाणा में कुल सौर ऊर्जा की क्षमता लगभग 4,500 मेगावाट की है। इसमें अभी तक सिर्फ 12.8 मेगावाट का सोलर पावर प्लांट लग पाया है। हमने अब 500 मेगावाट के कुल क्षमता वाले तीन सोलर पार्क को मंजूरी दी है। एक हिसार के बुगान क्षेत्र में है, एक भिवानी के बरालू क्षेत्र और सिंघानी में है और एक महेन्द्रगढ़ डिस्ट्रिक्ट के दाउखेड़ा में है। अभी तक सोनीपत की कोई हमारे पास प्रोजेक्ट की या कोई जमीन की सूची या कोई उपलब्धता के बारे में जानकारी नहीं है। अगर हरियाणा सरकार हमें ज़मीन उपलब्ध कराती है तो हम एक और सोलर पार्क के लिए मंजूरी सोनीपत में देने के लिए तैयार हैं। सभी माननीय सांसदों से भी मैं अपील करूँगा कि हम सोचें कि और 25 सोलर पार्क्स खोले जाएँ और कैबिनेट से अप्रूवल लेने की बात हो। तो आप सभी जहाँ कहीं 1000 एकड़, 1500 एकड़ या 2000 एकड़ ज़मीन हो, जितनी बड़ी ज़मीन निकाल पाएँगे, उतनी सस्ती सौर ऊर्जा वहाँ मिल पाएगी, ट्रांसमिशन लाइन्स वगैरह हम लगा पाएँगे। आप सभी हमें सहयोग करें। यह ज़मीन हमें बंजर ज़मीन चाहिए। किसानों की ज़मीन नहीं चाहिए, खेती की ज़मीन नहीं चाहिए। बंजर ज़मीन जिसके मालिकों को उसकी कुछ भी आमदनी नहीं होती है, उसमें उनको आमदनी का एक साधन मिल जाएगा।

SHRI VINCENT H. PALA: Hon. Speaker Madam, in the answer given by the hon. Minister, the cheapest cost is that of coal-based power and hydro-based power whereas the policy of the Government is moving from hydro-based power and coal-based power towards solar power and gas-based power for a green technology or whatever you say. May I know from the hon. Minister that when the Government of India is moving for Make In India in a big way, what is the policy of this Government to incentivize the small and medium entrepreneurs so that we can compete with the rest of the world? You are moving from low power tariff to a higher power tariff in the future.

SHRI PIYUSH GOYAL: Hon. Speaker Madam, I would like to correct the perception of the House and the hon. Member that solar power or hydro power is

more expensive than coal power. While we are very concerned about renewable energy becoming the source of energy in the future for environmental concerns, one must also appreciate that the advantage of solar power and hydropower is that it gives us energy security. In the long run, its cost remains fixed for 25 years. So, let's say we get solar power at the rate of Rs 4.34, that power cost will remain the same for 25 years whereas the coal-based power will gradually keep increasing as more stringent pollution control norms are put in. As you will observe from the answer, the cost of power from newly generated coal-based power plants is Rs 5.53 and also with freight cost and mining cost going up, all other sources of power will see a gradual increase. Renewable sources will remain straight for many years; remain the same for many years. As all of us are fully aware, this Government is committed to leaving behind a better planet in the future than what we have inherited and for us renewable energy is an article of faith.

As regards Make In India, I can assure the hon. Member that in yesterday's Budget you saw that we have corrected a lot of inverted duties, which were wrongly charged on raw materials, to encourage Make In India. We are providing funds for Start-up India so that medium and small enterprises can start new ventures. The overall cost of electricity in the country has significantly come down in the last 18 months. I can assure you that with the implementation of UDAY, it will further reduce in the days to come.

**माननीय अध्यक्ष :** थोड़ा शॉर्ट में उत्तर दिया करें।

प्रश्न 105 - श्री कपिल मोरेश्वर पाटील।

**(Q.105)**

**श्री कपिल मोरेश्वर पाटील:** अध्यक्ष महोदया, सबसे पहले मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद दूंगा कि उन्होंने विस्तार से जवाब दिया और ऊर्जा के क्षेत्र में उल्लेखनीय कार्य किया है। हमारे यशस्वी प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में भारत दुनिया की सबसे तेजी से बढ़ती हुई अर्थव्यवस्था बन गया है। 2035 तक भारत देश ऊर्जा की मांग करने वाला दूसरा बड़ा उपभोक्ता बनने जा रहा है। ऐसी परिस्थिति में हम भूटान से बिजली आयात कर रहे हैं। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री महोदय से जानना चाहूंगा कि मेक इन इंडिया के तहत हमारे देश में जो 25 साल पुराने पावर प्लांट्स हैं, उनको नई तकनीक से बनाने के लिए तथा ऊर्जा के क्षेत्र में देश को आत्मनिर्भर करने के लिए मेक इन इंडिया के तहत सरकार द्वारा क्या कदम उठाए जा रहे हैं, इसका ब्योरा मैं आपके माध्यम से जानना चाहता हूँ।

**12.00 hours**

**श्री पीयूष गोयल :** मैंने अभी-अभी बताया कि इस संबंध कई कदम उठाए जा रहे हैं, जैसे इनवर्टेड ड्यूटीज को कम करना, नई टेक्नॉलाजी को रिसर्च एंड डेवलपमेंट के माध्यम से डेवलप करना। मैं माननीय सदस्य को यह जरूर बताना चाहूंगा कि जो 25 वां से अधिक पुराने प्लांट्स हैं, उनके लिए हमारी सरकार आने के दूसरे या तीसरे महीने में ही एक नई योजना लाई गई कि सभी 25 साल से पुराने प्लांट्स जो इनएफीशिएंट हैं, जो कोयला भी ज्यादा लेते हैं, प्रदूषण भी करते हैं, उनको रिटायर करके सुपर एफीशिएंट, सुपर क्रिटिकल प्लांट्स लगाने की योजना, चाहे उसकी कैपेसिटी कितनी भी बड़ी हो, 100 मेगावाट प्लांट के बदले 660 मेगावाट का भी प्लांट लगे, 800 मेगावाट का भी प्लांट लगे, तो उसके लिए हम कोयला भी देंगे और पूरी सुविधायें एप्रूवल्स वगैरह देकर नई टेक्नॉलाजी को प्रोत्साहन देंगे और आज के दिन भारत की विदेशों के ऊपर निर्भरता बहुत ही कम रह गई है।

---

HON. SPEAKER: Hon. Members, I have received notices of Adjournment Motion from Shri P. Karunakaran, Shri Jai Prakash Narayan Yadav, Shri Rajesh Ranjan, Shri Mallikarjun Kharge, Shri K.C. Venugopal, Shri Rajeev Satav and Shri Gaurav Gogoi on different issues.

The matters though important do not warrant interruption of the business of the day. The matters can be raised through other opportunities.

I have, therefore, disallowed all the notices of Adjournment Motion.

... (*Interruptions*)

**12.01 ½ hours**

**SUBMISSION BY MEMBER....Contd.**

**Re : Letter written by Tamil Nadu Government for release of convicted prisoners of Rajiv Gandhi's assassinaton creating anguish among people of the country**

HON. SPEAKER: Shri Kharge, I know, you have already raised the matter. If the Minister is ready to say something, I have no objection.

Mr. Minister, if you want you can say something.

... (Interruptions)

HON. SPEAKER: I am always co-operative but these things should be raised only after the Question Hour.

... (Interruptions)

**गृह मंत्री (श्री राजनाथ सिंह) :** अध्यक्ष महोदया, तमिलनाडु गवर्नमेंट का पत्र कल ही हमें प्राप्त हुआ है। इस संबंध में मैं यही कहना चाहूंगा कि जो भी पत्र तमिलनाडु गवर्नमेंट का प्राप्त हुआ है, उसको हम एग्जामिन करा रहे हैं। जो भी पूर्व प्रधानमंत्री की हत्या के एक्यूज्ड हैं, उनके बारे में मैं यह जरूर कहना चाहूंगा कि अपेक्स कोर्ट के द्वारा फैसला आ चुका है और अपेक्स कोर्ट की जजमेंट के अनुसार चलना हमारी कांस्टीट्यूशन रेस्पॉसिबिलिटी है और साथ ही साथ मॉरल रेस्पॉसिबिलिटी भी है। मैं बस इतना ही कहना चाहूंगा।

---

**12.02 hours****PAPERS LAID ON THE TABLE**

HON. SPEAKER: Now, Papers to be Laid.

THE MINISTER OF LAW AND JUSTICE (SHRI D.V. SADANANDA GOWDA): Madam, I beg to lay on the Table:-

- (1) A copy of the Annual Accounts (Hindi and English versions) of the National Legal Services Authority, New Delhi, for the year 2014-2015 alongwith Audited Accounts.
- (2) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (1) above.

[Placed in Library, See No. LT 4124/16/16]

(3) A copy each of the following Reports (Hindi and English versions) of the Law Commission of India:-

- (i) Report No. 255 — Electoral Reforms March, 2015.

[Placed in Library, See No. LT 4125/16/16]

- (ii) Report No. 256 – Eliminating Discrimination Against Persons Affected by Leprosy- April, 2015.

[Placed in Library, See No. LT 4126/16/16]

- (iii) Report No. 258 – Prevention of bribery of Foreign Public Officials and Officials of Public International Organisation-A Study and proposed amendments- August, 2015.

[Placed in Library, See No. LT 4127/16/16]

- (iv) Report No. 259 – Early Childhood Development and Legal Entitlements- August, 2015.

[Placed in Library, See No. LT 4128/16/16]



- (v) Report No. 260 – Analysis of the 2015 Draft Model Indian Bilateral Investment Treaty- August, 2015.

[Placed in Library, See No. LT 4129/16/16]

- (vi) Report No. 261 – Need to Regulate Pet Shops and Dog and Aquarium Fish Breeding- August, 2015.

[Placed in Library, See No. LT 4130/16/16]

- (vii) Report No. 262 – The Death Penalty - August, 2015.

[Placed in Library, See No. LT 4131/16/16]

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF SKILL DEVELOPMENT AND ENTREPRENEURSHIP AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI RAJIV PRATAP RUDY): Madam, on behalf of Shri Santosh Kumar Gangwar, I beg to lay on the Table:-

- (1)
  - (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Apparel Export Promotion Council, New Delhi, for the year 2014-2015, alongwith Audited Accounts.
  - (ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Apparel Export Promotion Council, New Delhi, 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 4132/16/16]

- (3)
  - (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Export Promotion Council for Handicrafts, New Delhi, for the year 2014-2015, alongwith Audited Accounts.
  - (ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Export Promotion Council for Handicrafts, New Delhi, for the year 2014-2015.

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

[Placed in Library, See No. LT 4133/16/16]

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF POWER, MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF COAL AND MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF NEW AND RENEWABLE ENERGY (SHRI PIYUSH GOYAL):

Madam, I beg to lay on the Table a copy each of the following papers (Hindi and English versions) under sub-section (1) of Section 619A of the Companies Act, 1956:-

- (1) Review by the Government of the working of the North Eastern Electric Power Corporation Limited, Shillong, for the year 2014-2015.
- (2) Annual Report of the North Eastern Electric Power Corporation Limited, Shillong, for the year 2014-2015, alongwith Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.

[Placed in Library, See No. LT 4134/16/16]

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF CULTURE, MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF TOURISM AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF CIVIL AVIATION (DR. MAHESH SHARMA): Madam,

I beg to to lay on the Table:-

(1) A copy each of the following papers (Hindi and English versions) under sub-section (1) of Section 619A of the Companies Act, 1956:-

(i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Airports Authority of India, New Delhi, for the year 2014-2015, alongwith Audited Accounts.

(ii) Statement regarding Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Airports Authority of India, New Delhi, 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 4135/16/16]

(3) A copy of the Civil Aviation (Height Restrictions for Safeguarding of Aircraft Operations) Rules, 2015 (Hindi and English versions) published in Notification No. G.S.R. 751(E) in Gazette of India dated 1<sup>st</sup> October, 2015 under Section 14A of the Aircraft Act, 1934.

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

[Placed in Library, See No. LT 4136/16/16]

जल संसाधन, नदी विकास और गंगा संरक्षण मंत्रालय में राज्य मंत्री (प्रो. सांवर लाल जाट): 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) -

(एक) आंध्र प्रदेश स्टेट इरिगेशन डेवलपमेंट कारपोरेशन लिमिटेड, हैदराबाद के वर्ष 2013-2014 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) आंध्र प्रदेश स्टेट इरिगेशन डेवलपमेंट कारपोरेशन लिमिटेड, हैदराबाद का वर्ष 2013-2014 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

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

[Placed in Library, See No. LT 4137/16/16]

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF SKILL DEVELOPMENT AND ENTREPRENEURSHIP AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI RAJIV PRATAP RUDY): Madam, on behalf of Shri P. Radhakrishnan, I beg to lay on the Table:-

(1) A copy each of the following Notifications (Hindi and English versions) under sub-section (4) of Section 124 of the Major Port Trust Act, 1963:-

- (i) G.S.R. 156(E) published in Gazette of India dated 10<sup>th</sup> February, 2016, approving the Mumbai Port Trust Employees (Recruitment, Seniority and Promotion) Amendment Regulations, 2016.
- (ii) G.S.R. 149(E) published in Gazette of India dated 8<sup>th</sup> February, 2016, approving the Mumbai Port Trust Employees (Recruitment, Seniority and Promotion) Amendment Regulations, 2016.
- (iii) G.S.R. 150(E) published in Gazette of India dated 8<sup>th</sup> February, 2016, approving the Jawaharlal Nehru Port Trust Employees (Recruitment, Seniority and Promotion) Amendment Regulations, 2016.
- (iv) G.S.R. 151(E) published in Gazette of India dated 8<sup>th</sup> February, 2016, approving the Kolkata Port Trust Employees (Recruitment, Seniority and Promotion) Amendment Regulations, 2016.
- (v) G.S.R. 152(E) published in Gazette of India dated 8<sup>th</sup> February, 2016, approving the Kandla Port Trust Employees (Recruitment, Seniority and Promotion) Amendment Regulations, 2016.

- (vi) G.S.R. 153(E) published in Gazette of India dated 8<sup>th</sup> February, 2016, approving the Marmugao Port Trust Employees (Recruitment, Seniority and Promotion) Amendment Regulations, 2016.
- (vii) G.S.R. 154(E) published in Gazette of India dated 8<sup>th</sup> February, 2016, approving the Tuticorin Port Trust Employees (Recruitment, Seniority and Promotion) Amendment Regulations, 2016.

[Placed in Library, See No. LT 4138/16/16]

(2) A copy of the Merchant Shipping (Control of Anti-fouling System) Rules, 2016 (Hindi and English versions) published in Notification No. G.S.R. 84(E) in Gazette of India dated 19<sup>th</sup> January, 2016 under Section 458(3) of the Merchant Shipping Act, 1958.

[Placed in Library, See No. LT 4139/16/16]

---

**12.04 hours****STANDING COMMITTEE ON FOOD, CONSUMER AFFAIRS AND  
PUBLIC DISTRIBUTION  
7<sup>th</sup> and 8<sup>th</sup> Reports**

SHRI J.C. DIVAKAR REDDY (ANANTAPUR): Madam, I beg to present the following Reports (Hindi and English versions) of the Standing Committee on Food, Consumer Affairs and Public Distribution (2015-16):-

- (1) Seventh Report on Action Taken by the Government on the observations/recommendations contained in the Fourth Report on 'Demands for Grants (2015-16)' of the Ministry of Consumer Affairs, Food and Public Distribution (Department of Consumer Affairs).
  - (2) Eighth Report 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 Consumer Affairs, Food and Public Distribution (Department of Food and Public Distribution).
-

**12.04 ½ hours**

**STANDING COMMITTEE ON  
CHEMICALS AND FERTILIZERS  
Action Taken Statement**

SHRIMATI ANJU BALA (MISRIKH): Madam, I beg to lay on the Table the Action Taken Statement (Hindi and English versions) on the Tenth Report of the Standing Committee on Chemicals and Fertilizers (2014-15) on Action Taken by the Government on the Recommendation contained in the First Report (16<sup>th</sup> Lok Sabha) on Demands for Grants (2014-15) of the Ministry of Chemicals and Fertilizers (Department of Chemicals and Petrochemicals).

---



**12.05 hours****MOTION RE: 26<sup>TH</sup> REPORT OF BUSINESS ADVISORY COMMITTEE**

कौशल विकास और उद्यमशीलता मंत्रालय के राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राजीव प्रताप रूडी): महोदया, मैं प्रस्ताव करता हूँ :

“कि यह सभा 2 मार्च, 2016 को सभा में प्रस्तुत कार्य मंत्रणा समिति के 26वें प्रतिवेदन से सहमत है।”

HON. SPEAKER: The question is:

“That this House do agree with the Twenty-sixth Report of the Business Advisory Committee presented to the House on 2<sup>nd</sup> March, 2016.”

*The motion was adopted.*

---

**12.05 ½ hours****DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANTS (RAILWAYS), 2015-16**

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI SURESH PRABHU): Madam, I rise to present a statement (Hindi and English versions) showing the Supplementary Demands for Grants in respect of the Budget (Railways) for 2015-16.

[Placed in Library, See No. LT 4140/16/16]

---

**12.06 hours****AADHAAR (TARGETED DELIVERY OF FINANCIAL AND OTHER SUBSIDIES, BENEFITS AND SERVICES) BILL, 2016\***

THE MINISTER OF FINANCE, MINISTER OF CORPORATE AFFAIRS AND MINISTER OF INFORMATION AND BROADCASTING (SHRI ARUN JAITLEY): Madam, Speaker, I rise to move for leave to introduce a Bill to provide for, as a good governance, efficient, transparent, and targeted delivery of subsidies, benefits and services, the expenditure for which is incurred from the Consolidated Fund of India, to individuals residing in India through assigning of unique identity numbers to such individuals and for matters connected therewith or incidental thereto.... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Motion moved:

“That leave be granted to introduce a Bill to provide for, as a good governance, efficient, transparent, and targeted delivery of subsidies, benefits and services, the expenditure for which is incurred from the Consolidated Fund of India, to individuals residing in India through assigning of unique identity numbers to such individuals and for matters connected therewith or incidental thereto. ”

... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: I have allowed him. मैं परमिशन दे सकती हूँ।

... (*Interruptions*)

SHRI JYOTIRADITYA M. SCINDIA (GUNA): Yes, Madam, but the fact is that it was introduced earlier by the UPA Government.... (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : वह बिल इंट्रोड्यूस ही कर रहे हैं। आप बिल इंट्रोडक्शन पर ऐसा क्यों कर रहे हैं?

... (व्यवधान)

SHRI JYOTIRADITYA M. SCINDIA: Madam, earlier also it had been introduced by the UPA Government. It had gone to the Standing Committee. Various recommendations had come in. It must not be introduced as the Money Bill.

---

\* Published in the Gazette of India, Extraordinary, Part-II, Section-2, dated 03.03.2016.

**माननीय अध्यक्ष :** अभी वह बिल इंट्रोड्यूस कर रहे हैं।

...(व्यवधान)

SHRI JYOTIRADITYA M. SCINDIA : It must go to both the Houses of Parliament. Madam, 92 crore people are involved... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: But today he is introducing only.

SHRI N.K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): It should go to the Standing Committee. It was not even listed in the BAC also.... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: He is introducing only.

SHRI JYOTIRADITYA M. SCINDIA: Madam, the fact is that it is being introduced as a Money Bill. It should be introduced as a... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: He is introducing it

SHRI JYOTIRADITYA M. SCINDIA: But, Madam, we have an objection to the introduction of the Biil.... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: But, he is only introducing it.

... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: I do not understand it. आप बिल इंट्रोड्यूस भी नहीं करने देंगे।

...(व्यवधान)

SHRI MALLIKARJUN KHARGE (GULBARGA): We are ready to cooperate with that Bill but he should not introduce it as a Money Bill.

**माननीय अध्यक्ष :** उन्होंने अभी बिल इंट्रोड्यूस किया है।

...(व्यवधान)

SHRI MALLIKARJUN KHARGE: To avoid Rajya Sabha, the Government is taking it as a Money Bill.... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: The question is:

“That leave be granted to introduce a Bill to provide for, as a good governance, efficient, transparent, and targeted delivery of subsidies, benefits and services, the expenditure for which is incurred from the Consolidated Fund of India, to individuals residing in India through assigning of unique identity numbers to such individuals and for matters connected therewith or incidental thereto. ”

*The motion was adopted.*

SHRI ARUN JAITLEY: Madam, I introduce\* the Bill.

---

\* Introduced with the recommendation of the President.

... (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : अभी उसका कोई सवाल नहीं है।

... (*व्यवधान*)

SHRI MALLIKARJUN KHARGE : It seems you do not want the cooperation of the Opposition.... (*Interruptions*)

SHRI DINESH TRIVEDI (BARRACKPUR): If it is going to be introduced as a Money Bill Rajya Sabha becomes irrelevant.... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Please take your seats. He has only introduced the Bill.

... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: What is your objection?

SHRI N.K. PREMACHANDRAN: Madam, the Bill has not been circulated so far.... (*Interruptions*)

SHRI MALLIKARJUN KHARGE: Madam, I would like to have one clarification. Hon. Minister may tell us whether this is a Money Bill or not. ... (*Interruptions*) You make your intentions clear. This itself show that you want to avoid Rajya Sabha.

SHRI ARUN JAITLEY: Madam, this Bill is substantially and significantly different from the Bill that my learned colleagues are talking about. The principal purpose, the pith and substance, of this Bill is that whoever gets the benefits of any form of Government subsidies Aadhaar Card production may be necessary. It is on expenditure of the Government exclusively. All such Bills in the past have been Money Bills. Workmen (Injuries) Act has been a Money Bill. Juvenile Justice Bill, introduced in 1986 by their Government, was a Money Bill. I can give a whole list of them. This is strictly in accordance with Article 110. I have introduced the Bill. It is for the hon. Speaker to now examine it and certify whether it is a Money Bill or not and that ruling is final.... (*Interruptions*)

SHRI MALLIKARJUN KHARGE: Madam, there was clause-by-clause consideration of the Bill in the Standing Committee.... (*Interruptions*)

SHRI ARUN JAITLEY: When you were in power no Money Bill was ever introduced. Is that your case? There is a scheme of a Money Bill. There is a particular methodology of a Money Bill. It has to satisfy the ingredients of the Money Bill... (*Interruptions*) I do not know how the Juvenile Justice Bill was considered as a Money Bill.

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB (CUTTACK): As per Rule 72 (1):

“If a motion for leave to introduce a Bill is opposed, the Speaker, if thinks fit after permitting brief statements from the Members who oppose the motion and the Member who moved the motion may without further debate put the question.”

A proviso is also there. I had also intended to give a notice, before or after the introduction of the Bill, contesting the introduction of the Bill. But actually I would be very frank today and say that I could not give the notice before 10 o'clock. I asked Saugata *da* whether he has given a notice or not. He is not present here. It is because many a time both of us consult each other. But it all depends on the Chair to allow us to speak a few words on this Bill because this Bill has been a point of contentious issue for the last many years as Jyotiradityaji has mentioned.

This Bill was introduced during UPA time and it had been referred to the Standing Committee. The Standing Committee had come out with a number of objections. As far as I remember, this Bill also is a part of the Rajya Sabha and whether it has been withdrawn or not, we are not aware. It was supposed to be withdrawn today. That is what the Rajya Sabha agenda had said.

Today, the basic concern was being expressed about Aadhaar Number because that was the issue which went to the Supreme Court. The legality of this went to the Supreme Court. The Supreme Court, of course, gave a judgement. But the major issue was whether the Aadhaar number be an evidence of citizenship or domicile. That was a point of concern and that has been mentioned in this Bill.

The other concern to my mind was whether adequate firewall has been created to protect the privacy of every citizen. I still have my doubt. Then its legality also comes in view that if I am not interested to be a part of this scheme of things, I will be denied a number of things that will be provided through this number.

**माननीय अध्यक्ष :** लोक सभा में हमें कुछ नहीं मिला।

...(व्यवधान)

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB: I am not going into its merits but I am saying that I will be denied my right. That is the point of concern. I think on that basis, this Bill needs to be clarified.

SHRI ARUN JAITLEY: Madam, may I just clarify Mr. Mahtab's point? This Bill is significantly different from the earlier Bill. This Bill confines itself only to governmental expenditure and that the real beneficiaries must get governmental expenditure. There is a clear ruling in regard to a machinery for either collection of money or spending money. There is a clear ruling of Mr. Mavalankar from this Chair that merely because a machinery is provided which will verify this does not make a Bill, cease to be a Money Bill. It will continue to be a Money Bill because you cannot have any Bill which only has one provision either a taxing provision or a spending provision. A machinery will have to be provided for how is the money to be spent. Therefore, Mr. Mavalankar, as Speaker, said that under article 110 merely because a machinery is provided it does not cease to be a Money Bill.

Now we examined every fact and both the points which Mr. Mahtab has raised. Section 9 says that this Aadhaar Number will not confer any citizenship. There is a categorical declaration in the Bill. Under Section 28 security and confidentiality of information has been squarely addressed. Therefore, the grounds of privacy on which it was challenged has already been addressed in this particular Bill. All that the Bill says is that if you want the benefit of a Government subsidy, the Government can ask you to produce an Aadhaar Number. That is all it says.

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB: But Section 33 is still a point of concern.

HON. SPEAKER: First thing is that nobody has given any notice. Now the Bill has already been introduced.

... (*Interruptions*)

SHRI MALLIKARJUN KHARGE: I had written a letter to Naiduji yesterday evening. The Members of other House have also written letters to Naiduji. So instead of bringing additional agenda, they could have brought it in the routine course.

HON. SPEAKER: That is my prerogative. I have allowed him. आपने मुझे पत्र नहीं दिया था और मैंने ऐलाऊ किया है।

... (व्यवधान)

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे : वह इंट्रोड्यूस करना है। बिजनस एडवाइजरी कमेटी में नहीं हुआ।... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : इंट्रोड्यूस हुआ है। It has only been introduced.

THE MINISTER OF URBAN DEVELOPMENT, MINISTER OF HOUSING AND URBAN POVERTY ALLEVIATION AND MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI M. VENKAIAH NAIDU): Madam Speaker, it is a fact that Khargeji wrote to me. But the point is that the Bill was circulated earlier and then it is introduced today. Now it is over. You can discuss about the merits when the Bill is taken up for consideration. It is a question of saving of Rs. 20,000 crore to the country. Let us wait... (*Interruptions*)

SHRI ARUN JAITLEY: I will give a list to Shri Kharge when his Party was in power. The Juvenile Justice Bill, 1986. It was a Money Bill. African Development Bank Bill, 1983, it was a Money Bill. Workmen Injury Compensation 1963 was a Money Bill. Please look into your own track record. This is a Bill which is a textbook example of squarely being a Money Bill because it only deals with Government expenditure... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: It is my prerogative. मैंने सहूलियत दी है कि रूल को मानते हुए इंट्रोड्यूस किया जा सकता है, आप में किसी ने मुझे पहले नोटिस नहीं दिया था फिर भी मैंने ऑब्जेक्शन उठाने के



लिए एलाऊ किया। I have given the permission that the hon. Minister can introduce the Bill. अभी बिल इंट्रोड्यूस हुआ है, इसके बाद मनी बिल का क्वेश्चन उठा है, I have to decide about that. मैंने देखा है। प्रेमचन्द्रजी बैठिए, अभी कोई बात नहीं चल रही है।

---

**MATTERS UNDER RULE 377 \***

HON. SPEAKER: Matters under Rule 377 shall be laid on the Table of the House.

Hon. Members they can place their submissions on the Table of the House.

**(i) Need to expedite four-laning of National Highway No. 6 passing through Jalgaon, Maharashtra.**

**श्री ए.टी. नाना पाटील (जलगाँव) :** भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने राष्ट्रीय राजमार्ग 6 को चार लेन का बनाने का निर्णय लिया है तथा साथ ही, महाराष्ट्र के जलगाँव में पड़ने वाले इसके हिस्से पर जलगाँव और पारोल एक बाईपास का निर्माण किए जाने का निर्णय लिया गया है, जिसके निर्माण में लगभग पांच साल का समय लगेगा। जलगाँव शहर के अंदर पड़ने वाला राजमार्ग 6 का हिस्सा इस समय एक लेन का है तथा बहुत ही खराब स्थिति में है। खराब सड़क व भारी यातायात के चलते ट्रैफिक जाम की स्थिति हर समय बनी रहती है। सड़क में बड़े-बड़े गड्ढों के कारण अनेकों दुर्घटनाएं होती रहती हैं तथा इस क्षेत्र के नागरिकों को भारी परेशानी का सामना करना पड़ता है।

अतः मेरा सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय से अनुरोध है कि जब तक बाईपास का निर्माण हो, तब तक अस्थायी इंतजाम के तौर पर जलगाँव शहर में पड़ने वाले हिस्से को शीघ्रातिशीघ्र चार लेन में बदलकर उसकी मरम्मत की जाए ताकि इस क्षेत्र के नागरिकों को सड़क दुर्घटनाओं और ट्रैफिक जाम से कुछ राहत मिल सके।

---

\* Treated as laid on the Table.

**(ii) Need to construct sluice gates on rivers originating from Nepal and flowing through Jhanjharpur Parliamentary Constituency in Bihar.**

श्री बीरेन्द्र कुमार चौधरी (झंझारपुर) : मेरे संसदीय क्षेत्र झंझारपुर बिहार में दर्जनों नदियाँ नेपाल की तराई से निकलती हैं जिसमें बारहों माह पानी बहता रहता है जैसे विहुल नदी, बछराजा नदी, सुगरवे नदी और अधवारा नदी। इन सभी नदियों पर यदि सुलिश गेट की व्यवस्था कर दी जाय तो हज़ारों एकड़ जमीन में सिंचाई की सुविधा उपलब्ध हो जाएगी जिससे किसानों के पैदावार में कई गुना वृद्धि हो जाएगी। जबकि भारत सरकार ने किसानों की जमीन को सिंचित बनाने की बात कही है। बिहार में खेती के अलावा दूसरा कोई रोजगार नहीं है। यदि उपरोक्त सभी नदियों पर सुलिश गेट की व्यवस्था हो जाती है तो बिहार के किसानों को आत्महत्या करने की समस्या उत्पन्न नहीं होगी।

अतः मैं माननीय कृषि एवं सिंचाई मंत्री से आग्रह करूंगा कि यथाशीघ्र सर्वे कराकर सुलिश गेट बनवाने की कृपा करेंगे।

**(iii) Need to allocate sufficient funds for construction of roads in Kheri Parliamentary Constituency, Uttar Pradesh.**

श्री अजय मिश्रा टेनी (खीरी) : मेरा लोकसभा क्षेत्र लखीमपुर खीरी (उत्तर प्रदेश) बाढ़ से प्रभावित क्षेत्र है जिसके कारण आने-जाने हेतु अच्छी सड़कें न होने की वजह से परिवहन साधनों का अभाव है जिससे रोजमर्रा की दिनचर्या पर भी विपरीत प्रभाव पड़ता है। जिससे चिकित्सा व्यवस्था, शिक्षा की भी स्थिति ठीक नहीं हो पा रही है। बावजूद इसके मेरे लोकसभा क्षेत्र में पूर्व में तीन विभिन्न श्रेणियों (त्) ज़ड्डड-11 में 21नड में 26 तथा नछध्रड हेतु 6 कुल 53 सड़कों की स्वीकृति जिसकी लंबाई कुल 119.335 कि.मी. की तथा जिस कुल लागत हेतु 56 करोड़ 81 लाख 65 हजार रूपए स्वीकृत किया गया था। 8 सड़कों में निर्माण को निरस्त करने के पश्चात शेष 45 मार्गों में 35 करोड़ 9 लाख रूपए खर्च करके मात्र 24 सड़कों का कार्य पूरा हो सका है। शेष 21 मार्गों का कार्य धनाभाव के कारण रुका हुआ है जिससे बहुत असुविधा हो रही है तथा लोगों का जीवन प्रभावित हो रहा है।

मेरा सरकार से अनुरोध है कि स्वीकृत धन का आवंटन कराके उक्त मार्गों का निर्माण कार्य भी पूरा कराया जाये तथा पूरे हो चुके मार्गों तथा आगे इस योजना से बनने वाले मार्गों का उद्घाटन संबंधित क्षेत्र के लोकसभा सांसद द्वारा कराने हेतु भी समुचित आदेश पारित करने का कष्ट करें।

**(iv) Need to provide stoppage of Garib Rath Express (Train No. 12909/12910) at Bharatpur junction, Rajasthan.**

श्री बहादुर सिंह कोली (भरतपुर) : गाड़ी संख्या 12910 व 12909 (गरीब रथ) बम्बई से चलकर भरतपुर जंक्शन पर सुबह 6.45 पर आती है तथा निजामुद्दीन (दिल्ली) से चलकर भरतपुर जंक्शन पर शाम 5.15 पर आती है। भरतपुर संभाग मुख्यालय है तथा भरतपुर में घाना पक्षी विहार जो विश्वविख्यात है, उसे देखने प्रतिदिन बहुत बड़ी संख्या में देशी एवं विदेशी पर्यटक आते हैं, लेकिन गरीब रथ का ठहराव भरतपुर में नहीं होने के कारण बहुत परेशानी होती है। अतः मेरा मंत्री से अनुरोध है कि गरीब रथ का ठहराव भरतपुर जंक्शन पर कराये जाने की कृपा करें।

**(v) Need to impress upon Government of Uttar Pradesh to release funds for closed district co-operative banks.**

**योगी आदित्यनाथ (गोरखपुर) :** को-ऑपरेटिव बैंकों का देश के ग्रामीण क्षेत्रों के विकास तथा किसानों के स्वावलम्बन में बड़ी भूमिका रही है। कुप्रबंधन के कारण उत्तर प्रदेश के 16 जिला को-ऑपरेटिव बैंक बंदी की कगार पर हैं जिसके कारण लाखों किसान प्रभावित होंगे और उनका हज़ारों करोड़ रुपया डूब जाएगा। इस संबंध में वर्ष 2004 में भारत सरकार द्वारा प्रो. ए. वैद्यनाथन के नेतृत्व में गठित कमेटी द्वारा निर्धारित पैकेज के अनुसार उ.प्र. को-ऑपरेटिव बैंक के लिए राज्य सरकार द्वारा 265.68 करोड़ रुपये तथा भारत सरकार द्वारा 1545.69 करोड़ रुपए की सहायता दी जानी थी। भारत सरकार ने कुछ शर्तों के साथ नाबार्ड में इस धनराशि को देने की घोषणा की है लेकिन राज्य सरकार ने इस संबंध में अभी तक कोई ठोस कदम नहीं उठाया है। आर्थिक बदहाली के कारण रिजर्व बैंक ऑफ इंडिया द्वारा जारी की गई गाइडलाइन के अनुसार उ.प्र. के 50 बैंकों में 16 का लाईसेंस रद्द हो गया है। ऐसी स्थिति में इन बैंकों में जमा की गई किसानों की पूंजी न मिलने के कारण किसान बदहाल है और सामान्य नागरिकों को भी भारी परेशानियों का सामना करना पड़ रहा है। जिला को-ऑपरेटिव बैंकों के माध्यम से ग्रामीण किसानों तथा सामान्य जनता को अत्यधिक सुविधा मिलती रही है। व्यापक जनहित में आग्रह है कि-

1. भारत सरकार द्वारा जारी निर्देशों का पालन करते हुए उ.प्र. सरकार बंद पड़े 16 जिला को-ऑपरेटिव बैंकों की धनराशि अविलंब जारी करें।
2. 35 ए, बी.आर.एक्ट 1949 के तहत जारी दिशानिर्देशों को वापस लिये जाएं ताकि लाईसेंस के बिना चल रहे 16 जिला को-ऑपरेटिव बैंकों को राहत मिल सके। साथ ही, उक्त 16 बैंकों के लाईसेंस जारी किये जायें।

**(vi) Need for proper implementation of Mid-day Meal Scheme**

SHRI P.C. MOHAN (BANGALORE CENTRAL): The agencies which are implementing the Centrally sponsored midday meals scheme have manipulated and pocketed a sum of Rs. 47 crores in excess of the actual cost incurred in transportation of food grains to various States. It was astonishing that Food Corporation of India has paid about Rs. 37 crores in UP alone as irregular expenditure for transportation of food grains to various schools. According to the survey the midday meals scheme had failed to benefit over 50% of the total 12 crores students enrolled in Government Schools in India. In Karnataka State, the scheme has failed to provide midday meals to children in schools.

The Central Government has increased the cooking cost from 5% to 7.5% with effect from 01.07.2015 to implement the scheme successfully. The cooking cost will be shared by the Central and State Government in the ratio of 60:40 for Non-NER States, 100% for UTs and 90:10 for North Eastern States. To implement the scheme in the right direction the Central Government has now decided that in addition to the mandatory testing by one teacher, at least one parent and preferably two who may or may not be SMC members should be present during serving of the meals to students so that they can taste the food as well as certify the number of children who take MDM.

While students are hungry, the State Governments parked the funds in FDR with Banks and earned interest of Rs. 103.95 crores and the unspent balance of Karnataka State is Rs. 2.54 crores. I request the Hon'ble HRD Minister to look into the matter and take appropriate action to implement the scheme successfully so that students of India do not starve.

**(vii) Need to provide financial assistance for welfare of salt workers in Gujarat.**

**श्रीमती जयश्रीबेन पटेल (मेहसाणा) :** देश में पैदा होने वाले सामान्य नमक में से 70 प्रतिशत से ज्यादा और आयोडीन नमक 57 प्रतिशत से ज्यादा उत्पादन गुजरात में होता है। पूरे देश में से नमक के निर्यात में गुजरात की अहम भूमिका है। नमक उत्पादन की प्रवृत्तियों का विकास हो तथा उत्पादन में कार्यरत अगरियाओं के लिए कल्याणकारी योजना के लिए गुजरात सरकार प्रतिवर्ष 40 करोड़ से ज्यादा रकम खर्च करती है। इस प्रकार के प्रोजेक्ट तथा अगरियाओं की कल्याण की दरखास्त की राज्य के नमक उद्योग मंत्री की अध्यक्षता वाली समिति द्वारा मंजूरी दी जाती है। ऐसे प्रोजेक्टों में 50 प्रतिशत फंड केंद्र सरकार द्वारा दिया जाये तो इस नमक उद्योग में ज्यादा तरक्की हो सके।

उद्योग एवं खनिज विभाग के अग्र सचिव द्वारा दिनांक 16.02.2016 के पत्र द्वारा भारत सरकार के वाणिज्य तथा उद्योग मंत्रालय के सचिव को इस संदर्भ में दरखास्त की गई है। केंद्र सरकार के मंत्रालय ने इस संदर्भ में दिनांक 07.08.2012 के पत्रानुसार 40 करोड़ रुपए, जो राज्य सरकार ने खर्च किये, उनका ब्यौरा मंगवाया था और ब्यौरा भारत सरकार को दिनांक 28.02.2012 के पत्र द्वारा भेज दिया गया है। इसके तहत तीन स्मृति पत्र भी लिखे गए हैं।

मेरी मांग है कि नमक उद्योग के विकास के तहत अगरियाओं के कल्याणकारी योजना के लिए केंद्रीय सहायता तुरंत दी जाये।



**(viii) Need to develop infrastructure to stop wastage of food items**

SHRI RATAN LAL KATARIA (AMBALA): I would like to bring to the kind notice of Hon'ble Agriculture Minister that with hard work Indian farmers produce huge food-grains for fulfilling the needs of Indian population. But wastage of perishable commodities such as fruits, vegetables, fish, meat and milk which give a wastage to the tune of 15-25% and non-perishable commodities contributing wastage between 5-15%, are together putting considerable pressure on natural resources. Therefore, I humbly request the Government to set up infrastructure to stop food wastage.

**(ix) Need to construct a railway line between Sawai Madhopur (Rajasthan) and Sheopur (Madhya Pradesh).**

श्री सुखवीर सिंह जौनापुरिया (टोंक-सवाई माधोपुर) : मेरे संसदीय क्षेत्र के सवाई माधोपुर रेलवे स्टेशन से श्योपुर रेलवे स्टेशन की दूरी 60 कि.मी. है जो कि मध्य प्रदेश में पड़ता है। अगर सवाई माधोपुर से श्योपुर के लिए नया ट्रैक जोड़ा जाता है तो राजस्थान से मध्य प्रदेश आने-जाने में यात्रियों, व्यापारियों, पर्यटकों को इससे काफी लाभ मिलेगा क्योंकि लोगों को श्योपुर जाने के लिए अभी मथुरा, आगरा या उज्जैन होते हुए जाना पड़ता है, यह मार्ग काफी लम्बा पड़ता है। जिससे लोग अपना कार्य एक दिन में पूरा नहीं कर पाते हैं। इस ट्रैक के जुड़ने से रेलवे विभाग को काफी मात्रा में राजस्व मिलेगा और मध्य प्रदेश के साथ-साथ मेरे संसदीय क्षेत्र टोंक-सवाई माधोपुर (राजस्थान) के लोगों को इसका विशेष लाभ मिलेगा और समय की बचत भी होगी।

**(x) Need to undertake reconstruction of roads constructed under Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana in Dausa Parliamentary Constituency, Rajasthan.**

**श्री हरीश मीना (दौसा) :** मैं केंद्र सरकार का ध्यान अपने निर्वाचन क्षेत्र दौसा की खराब सड़कों की ओर आकर्षित करना चाहूंगा। दौसा एक ग्रामीण क्षेत्र है और यहां की हालत बेहद खराब है, सड़कें गड्ढों में तब्दील हो रही हैं जिस कारण आम जनता को रोज कठिनाईयों का सामना करना पड़ रहा है। लोगों को एक गांव से दूसरे गांव जाने में काफी समय व्यर्थ करना पड़ता है रात के समय व बारिश के दिनों में तो सफर और भी खतरनाक हो जाता है।

यह सड़कें राज्य सरकार व प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के तहत बनाई जाती हैं, परंतु इनके निर्माण के बाद इनकी कोई मॉनिटरिंग नहीं की जाती, जिस कारण इनकी दशा बद से बदतर हो जाती है।

मेरा केंद्र सरकार से अनुरोध है कि वे इसका संज्ञान लें और प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के तहत सभी खराब और जर्जर हो चुकी सड़कों का पुनः निर्माण करवाएं तथा समय-समय पर इस योजना के तहत बनाई जा रही सड़कों की विभिन्न स्तरों पर मॉनिटरिंग की जाये।

**(xi) Need to increase work days under Mahatma Gandhi National Rural Employment Guarantee Scheme in drought-affected areas particularly in Tikamgarh Parliamentary Constituency, Madhya Pradesh.**

**डॉ. वीरेन्द्र कुमार (टीकमगढ़) :** मेरे संसदीय क्षेत्र टीकमगढ़ सहित समूचा बुंदेलखंड क्षेत्र सूखाग्रस्त है और यहां ज्यादातर लोग मजदूरी करते हैं जो काम धंधों की तलाश में अपने गांवों को छोड़कर शहरी इलाकों में चले जाते हैं। यहां तक कि इस इलाके के लोग काम धंधे की तलाश में दिल्ली तक भी आते हैं।

यहां से उ.प्र. तथा हरियाणा (एनसीआर क्षेत्र) जैसे स्थानों पर बड़ी संख्या में लोग काम धंधे की तलाश में जाते हैं, जिससे वहां मजदूरों की अधिकता वाली स्थिति पैदा हो गई है। इसके परिणामस्वरूप ठेकेदार इन मजदूरों का शोषण करते हैं और इन्हें संबंधित क्षेत्र में लागू न्यूनतम मजदूरी भी नहीं देते। गरीब मजदूरों के पास कोई दूसरा विकल्प नहीं होता और वे मजबूरी में अपने गुजारे के लिए कम मजदूरी ही स्वीकार कर लेते हैं। चूंकि ये गरीब मजदूर असंगठित सेक्टर में हैं, इसलिए दोषी ठेकेदारों के विरुद्ध किसी तरह की जवाबदेही तय करना मुश्किल होता है।

मनरेगा के माध्यम से गरीब ग्रामीणों को अपने ही गांव में 100 दिन की मजदूरी मिलने में मदद मिली है। अतः केंद्र सरकार से अनुरोध है कि कम से कम सूखाग्रस्त क्षेत्रों में और मेरे संसदीय क्षेत्र टीकमगढ़ सहित समूचे बुंदेलखंड के पिछड़े इलाकों के लिए मनरेगा के तहत न्यूनतम 100 दिन के रोजगार को बढ़ाकर 150 दिन किया जाए। इसके लिए इन इलाकों को विशेष श्रेणी के जिलों/क्षेत्रों के तौर पर घोषित किया जाए। रोजगार दिवस में वृद्धि करने से गरीब गांव वालों को अपने ही गांव, अपने ही घर पर रहने में मदद मिलेगी और वहां रहकर ही अपने गुजर-बसर करने में मदद मिलेगी और इससे शहरों में ठेकेदार द्वारा इनका शोषण भी नहीं हो सकेगा। एक अन्य पहलू भी है जिसकी ओर मैं सरकार का ध्यान दिलाना चाहूंगा कि इसका अध्ययन करने के लिए कृपया एक विशेष सेल बनाया जाए तथा नीति सुझाई जाए, ताकि इन सूखाग्रस्त क्षेत्रों की समस्या का समाधान हो सके।

**(xii) Need to address the issue of shortage of clean drinking water in Jaipur, Rajasthan.**

श्री रामचरण बोहरा (जयपुर शहर) : मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान जयपुर शहर की पानी की गंभीर समस्या की ओर आकर्षित करता हूँ। जयपुर शहर में पेयजल आपूर्ति वर्तमान में बीसलपुर परियोजना से की जा रही है, मेरे संसदीय क्षेत्र में बगरू व विधाधरनगर का काफी एरिया बीसलपुर पानी से वंचित है एवं ट्यूब वेलों में अपर्याप्त पानी वो भी फ्लोराइड युक्त होने के कारण से हड्डियों की बीमारियां दिनों-दिन बढ़ रही हैं। शेष बचे हुए क्षेत्र को बीसलपुर योजना से जोड़ा जाये ताकि शुद्ध एवं पर्याप्त पीने का पानी मिल सके।

मैं सरकार से कहना चाहूंगा कि जयपुर शहर की चारदीवारी क्षेत्र को रामगढ़ बांध से पूर्व में पानी की सप्लाई होती थी। रामगढ़ बांध पेयजल, सिंचाई एवं पर्यटन की दृष्टि से अहम स्थान रखता है। पूर्व में एशियाड खेल प्रतियोगिता भी रामगढ़ बांध में हुई थी। रामगढ़ बांध परियोजना को मेज बेसिन के अधिशेष पानी से जोड़ने हेतु विशेष पैकेज देकर चालू कराया जाए जिससे जयपुर की जनता को पेयजल की आपूर्ति हो सकेगी और पर्यटन को भी बढ़ावा मिलेगा और साथ ही माननीय प्रधानमंत्री जी की नदियों से नदियों को जोड़ने की योजना के तहत मेज बेसिन के अधिशेष पानी से रामगढ़ बांध, कालख बांध व छापरवाड़ा बांध को जोड़ने से हज़ारों किसानों को सिंचाई के लिए पानी उपलब्ध हो सकेगा।

**(xiii) Need to provide funds for Mridang Samrat Nana Saheb Panse Memorial Programme in Damoh Parliamentary Constituency, Madhya Pradesh.**

**श्री प्रहलाद सिंह पटेल (दमोह) :** देश की सबसे पुरानी संगीत परम्पराओं में दूसरे नम्बर की संगीत परम्परा मृदंग सम्राट नाना साहब पानसे स्मृति कार्यक्रम की 121वीं गुरु परम्परा 2015 मेरे संसदीय क्षेत्र दमोह ग्राम बकायन में संपन्न हो गई। लेकिन देश की पुरातन इस परम्परा को यथा उचित गरिमा मिलनी चाहिए।

दमोह (मध्य प्रदेश) के एक छोटे से गांव बकायन में यह परम्परा अनवरत रूप से चल रही है। एक परिवार का इस परम्परा को जीवित रखने में विशिष्ट योगदान है। समय के साथ मध्य प्रदेश सरकार के संस्कृति मंत्रालय ने कार्यक्रम के लिए कुछ राशि देना प्रारंभ किया है, लेकिन देश एवं देश के बाहर से आने वाले कलाकारों एवं साधकों को रूकने, साज-सज्जा के लिए सौंदर्य कक्ष तथा कार्यक्रम के आयोजन के लिए सामुदायिक भवन तथा स्टेज लाइट तथा साउंड सिस्टम जैसी मूलभूत आवश्यकताओं से यह कार्यक्रम वंचित है। प्रतिवर्ष मिलने वाली यह सहयोग राशि अपर्याप्त है।

अतः भारत सरकार का संस्कृति मंत्रालय इन आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए धन की स्वीकृति प्रदान करें ताकि यह गौरवशाली दीर्घकालीन परम्परा अनवरत चलती रही।

**(xiv) Need to promote and conserve Banjara Lengi,  
a folk dance of Maharashtra.**

**श्री राजीव सातव (हिंगोली) :** महाराष्ट्र के एक प्रमुख प्राचीन लोककला के रूप में प्रसिद्ध बंजारा लेंगी नृत्य आज अपने सर्वाधिक निम्न स्थिति में है। यह नृत्य बंजारा संस्कृति और स्थानीय लोककला को दर्शाने वाले महाराष्ट्र राज्य की एक प्रमुख सांस्कृतिक विरासत है। स्थानीय स्तर पर इसके विकास और प्रोत्साहन के साथ ही इसके पुनरुद्धार की आवश्यकता महसूस की जा रही है।

देश के प्रमुख शास्त्रीय नृत्यों की भांति लोककलाओं को अंतर्राष्ट्रीय मंचों सहित राष्ट्रीय स्तर पर उभारना और प्रोत्साहित करना आज बेहद जरूरी है क्योंकि समाज और राष्ट्र की विविधता के साथ एकता का स्वरूप प्रदान करने वाली ये लोककलाएं आज मरणासन्न स्थिति में हैं। ऐसे में इनके प्रति सरकार की यह महत्वपूर्ण जिम्मेदारी बनती है कि वह इन लोककलाओं का न केवल संरक्षण करे बल्कि इसके विकास और उत्थान के लिए भी प्रयास करे।

मैं सरकार का ध्यान इस महत्वपूर्ण बिंदु की ओर दिलाना चाहता हूँ कि इस दिशा में अविलंब कार्यवाई की जाये। बंजारा लेंगी नृत्य सहित तमाम लोककलाओं (नृत्यों) को सरकारी स्तर पर आयोजित होने वाले तमाम सांस्कृतिक कार्यक्रमों में शामिल किया जाए और साथ-ही-साथ देश के अंदर इसके विकास और प्रसार के लिए समुचित कदम उठाये जाएं। इस विद्या के कलाकारों की आजीविका और उनके कल्याणार्थ प्रयास किए जाएं।

**(xv) Need to release central share of funds for post-matric scholarship  
for students belonging to SCs/STs in Tamil Nadu**

DR. J. JAYAVARDHAN (CHENNAI SOUTH): Tamil Nadu is implementing the centrally sponsored scheme of Post-Matric Scholarship for students belonging to the Scheduled Castes/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 2015-16, the Government of Tamil Nadu had to incur a total expenditure of Rs. 1295.55 crores towards Post-Matric Scholarships, out of which Rs. 942 crores are the Government of India's share. For the period up to 2014-15, arrears totalling Rs. 1175.10 crores were pending. During 2015-16, so far, only Rs. 567.34 crores have been released by the Government of India, leaving a total balance of Rs. 1549.76 crores. The 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. Delay in the disbursement of scholarship undermines the credibility of the scheme. This is clearly a very important scheme to enable the weaker sections to move forward in life through education. Our Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu had already written a letter to Hon'ble Prime Minister in this regard. Hence, realizing the importance and sensitivity of this scheme, the Ministry of Finance should provide adequate funds to the Ministry of Social Justice and Empowerment to enable it to release the entire due of central share of Rs. 1549.76 crores to Tamil Nadu.



**(xvi) Need to upgrade the Branch Office of ESI at Tiruchirappalli into a 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 a number of districts namely, Dindigul, Pudukottai, Karur, Thanjavur, Nagapattinam, Tiruvarur, Perambalur and Ariyalur. There are 24 ESI Dispensaries functioning in the above mentioned districts. There is substantial 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 to 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 benefit those ESI beneficiaries.

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

**(xvii) Need to establish a regional centre of Central Research Institute for Dry-Land Agriculture (CRIDA) in South-Western part of West Bengal**

DR. TAPAS MANDAL (RANAGHAT): Agriculture is one of the major professions of the people of West Bengal. Agroecologically, it is a very diverse state with full potential for export oriented agricultural produce. Though it has almost 62% irrigated land but still 38% land remains rain-fed. Districts like Purulia, Bankura, Birghum, parts of West Midnapur, Murshidabad are rain fed and in these districts productivity is now low due to less use of resources and lower cropping intensity. But these districts also receive more than 1000 mm annual rainfall. So in these districts better water utilization, soil and water conservation, farm mechanization, implementation of contingency plans and some of the innovative crop and soil interventions are required in conjunction with integrated watershed development and livelihood improvement. Till now ICAR -Central Research Institute for Dry Land Agriculture does not have any regional centre. Though it is serving the dry-land and rain-fed regions of India through its network centres (25 All India coordinated Research Project for Dryland Agriculture and 25 All India Coordinated Research Project for Agrometeorology) mostly under the umbrella of State Agricultural Universities and recently under National Innovation on Climate Resilient Agriculture (NICRA) project, 121 KVKs were added based on climatic vulnerability. But West Bengal's share is only one AICRP on Agrometeorology centre located at Kalyani and 3 KVKs (Coochbehar due to high rainfall), Malda (due to flood) and South 24 Paraganas (due to Cyclonic storm) adopted under NICRA Technology Demonstration Component (TDC).

Geographically as well as Socio-economically south western part of West Bengal, Eastern part of Jharkhand and North Western part of Odisha have faced multiple constraints as well as these areas are inhabited by poor farmers. These areas have huge potential to contribute in the countries food basket. CRIDA has proven track record of dealing with rainwater management, watershed

development, resource conservation technologies in rain-fed areas, agro-forestry etc. But developments of location specific technologies are of prime need. Though there are many technologies available for other similar areas but such technologies were not tested under these conditions where a large area is undulated plateau. In this connection again, I would like to state departure of rainfall from normal rhythm particularly in rainy months and reduced span of winter period to grow cold loving rabi crops are another two typical climate vulnerabilities faced by farmers of these areas in current decade. Presence of institute like CRIDA could address some of these problems.

I think without increasing the productivity of these areas, it is not possible to achieve the goal of BGREI (Bringing Green Revolution in Eastern India). If regional centre of ICAR - CRIDA is established in South Western part of West Bengal, it can cater to the needs of Assam, Tripura, Manipur and other north eastern states also.

**(xviii) Need to improve the patient-doctor ratio in  
the rural areas of the country**

DR. RATNA DE (NAG) (HOOGHLY): With ever-growing population, need for doctors is increasing manifold but the reality is that there has been a problem of shortage of doctors particularly in the rural area for a long time. In the recent past, gap has widened due to the explosion of population in the country. Today there is a doctor per 2000 population. People in the rural areas face the brunt as they have to travel a long distance to get medical treatment. There has been a talk of fresh graduate doctors to serve in the rural areas for a certain period. I think this is a step in the right direction. The other issues I want to bring to the notice of the Government is that we spend thousands of crore of rupees on doctors by providing them every possible and conceivable facility and infrastructure to get training and excel in their fields but once they come as a doctor they go to foreign countries in search of greener pastures. This brain-drain should be stopped lock, stock and barrel. Under the circumstances, I would urge upon the Government to make effective steps to stop this brain-drain and make earnest efforts to provide maximum health care services at the door-step of each needy and poor patient in the rural areas by improving patient-doctor ratio considerably taking into account the ever-growing population and shortage of doctors in the country.

**(xix) Need to set up a National Institute of Fisheries at Srikakulam,  
Andhra Pradesh**

SHRI RAM MOHAN NAIDU KINJARAPU (SRIKAKULAM): As the Government is aware, my constituency Srikakulam in Andhra Pradesh has one of the largest coast-line in the country. A large percentage of the population solely depends on fishing as a profession to run their families. These fishermen and women have very little training or knowledge on the various newer technologies that can be employed to increase the yield. Andhra Pradesh too as a state has a very big coastline. It is very natural that to support this section of the people, a national institute of fisheries should be set up at Srikakulam to ensure that the people of the district in particular and the state in the general can benefit from the research and training to be imparted by the institute. I would therefore like to request the Government to set up a Fisheries Institute in my constituency thereby aiding in the overall development of the people.

**(xx) Need to establish a Kendriya Vidyalaya in Araku parliamentary constituency, Andhra Pradesh**

SHRI KOTHAPALLI GEETHA(ARAKU): I would like to draw the attention of the hon'ble Minister for HRD regarding my constituency, Araku of Andhra Pradesh. Araku Constituency is the largest constituency in Andhra Pradesh which spreads in four districts of Andhra Pradesh, namely Visakhapatnam, Vizianagaram, East Godavari and Srikakulam. It is the only tribal constituency of Andhra Pradesh. The constituency is basically rural and 90% of population is tribal population. There are no proper educational facilities in the entire constituency. We also do not have a single Central Government institute in the area. The tribal children are deprived of the educational facilities and the people who want to educate their children in Kendriya Vidyalaya have to migrate to nearby towns. The people cover long distance to go to the headquarters of the district to get admission in the Kendriya Vidyalayas. The tribals are being deprived of this facility as many people cannot shift to the urban areas for education. Hence, I request the Hon'ble Minister of HRD to kindly look into the possibility of establishing a Kendriya Vidyalaya in the constituency.

**(xxi) Need to include the biography of Avanthibai  
Lodhi in school curriculum.**

**श्रीमती अनुप्रिया पटेल (मिर्ज़ापुर) :** रानी अवंतीबाई लोधी भारत के प्रथम स्वाधीनता संग्राम में महत्वपूर्ण भूमिका निभाने वाली वीरांगना थी। 1857 की क्रांति में मध्य प्रदेश के रामगढ़ की रानी अवंतीबाई लोधी रेवांचल में मुक्ति आंदोलन की सूत्रधार थी। 1857 के मुक्ति आंदोलन में इस राज्य की अहम भूमिका थी, जिससे इतिहास जगत अनभिज्ञा है। रामगढ़ के राजा विक्रमाजीत सिंह को विक्षिप्त तथा उनके पुत्रों को नाबालिग घोषित कर रामगढ़ राज्य को हड़पने की दृष्टि से अंग्रेज शासकों ने “कोर्ट ऑफ वाड्स” की कार्यवाही करके राज्य के प्रशासन के लिए सरबराहकार नियुक्त कर दिए थे। अंग्रेज शासकों की इस हड़प नीति का परिणाम भी रानी जानती थी, फिर भी दोनों सरबराहकारों को उन्होंने रामगढ़ से बाहर निकाल दिया। 1855 ई. में जब राजा विक्रमाजीत सिंह की एक दुर्घटना में मृत्यु हो गई, रानी अवंतीबाई लोधी ने यह संकल्प लिया कि वो अंग्रेजों को अपना राज्य हड़पने नहीं देंगी। इसलिए उन्होंने 4000 सैनिकों की सेना तैयार करके अंग्रेजों के खिलाफ मोर्चा खोला। इस जंग में हार का सामना करने के बाद उन्होंने अपनी ही तलवार घोंप कर अपनी जान ले ली।

अतः मेरा मानव संसाधन विकास मंत्री जी से अनुरोध है कि उनके संघर्षों के विवरण को स्कूली शिक्षा के इतिहास के पाठ्यक्रम में सम्मिलित किया जाए ताकि आने वाली पीढ़ियां देश की आज़ादी की इस वीरांगना के बारे में जाने।

**(xxii) Need to impose restrictions on import of raw cashew nuts.**

**SHRI N.K. PREMCHANDRAN (KOLLAM) :** More than ten lakh employees are working in the cashew industry. 95% of the workers are women from the rural and unprivileged sections in the society. Non-availability of raw cashew is causing crisis in the industry. About 10 laksh tonnes of the raw cashew nuts is imported from African contries and Indonesia. In recent years, the price of imported raw nuts has gone up to an abnormal level, which resulted in shutting down of many factories and adversely affected the life of poor cashew nut workers. The reason behind the abnormal increase in the price of imported cashew nut is the black money used to procure raw cashew nuts from the originating African countries. The traders themselves imported the nuts often under the benami names and sold at much higher price to the processors. Since the volumes are high, considerable sums of money get laundered. An import at very high prices facilitates hawala transactions and this enables huge sums of money to be taken out of the country to be parked in safe havens abroad. Immediate intervention of the Government is required in this matter.

Hence, I urge upon the Government to initiate action to impose such restrictions as deemed fit on the import of raw cashew nuts in to India to put an end to the fraudulent practices so as to protect the cashew industry, cashew workers and economy of the country.

---



**12.15 hours****MOTION OF THANKS ON THE PRESIDENT'S ADDRESS – Contd.**

HON. SPEAKER: The House will now take up Item No. 14 – Motion of Thanks on the President's Address. जिनके भी भाषण प्रेसिडेंट एड्रेस पर रह गए हैं वे अभी ले कर दें। अभी जीरो ऑवर नहीं होगा, यह शाम को होगा।

\***श्री पशुपति नाथ सिंह (धनबाद)** : राष्ट्रपति जी का अभिभाषण सरकार के क्रियाकलापों का आईना होता है। पिछले 3 वर्ष के अभिभाषण में किये गये वायदे एक वर्ष में क्या प्रगति हुई और इस वर्ष सरकार के क्या संकल्प हैं, उसे रखा गया। श्री नरेन्द्र मोदी जी भारत की जन आकांक्षाओं के प्रतिनिधित्व करते हुए भारत के प्रधानमंत्री 2014 के मई माह में बने, जिस समय देश में आराजकता का माहौल था, देश में कई प्रकार के घोटालों में पूर्व की सरकार के मंत्री शामिल थे, मंत्री जेल में भी गये, जनता को विश्वास में लेकर सरकार में भ्रष्टाचार होते रहे। घोटालामुक्त शासन आए यह देश की जनता की सोच थी। भारत का मान, सम्मान दुनिया में बढ़े, देश में आंतरिक सुरक्षा बनी रहे, भय का वातावरण समाप्त हो, नौजवानों में निराशा का भाव समाप्त हो, ऐसे अनेक पहलू जिसके चुनौती के रूप में माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी को सामना करना था। एक वर्ष का कालखण्ड बीतने पर देश के लोगों में भरपूर विश्वास पैदा करने का काम किया। देश ने सभी चुनौतियों का सामना करते हुए आगे बढ़ने का काम किया। देश का मान, सम्मान बढ़ा, नौजवानों में आशा की एक किरण जागी और हमारे हाथ में रोज़गार मिलेगा, यह भाव पैदा हुआ। माननीय प्रधानमंत्री जी श्री नरेन्द्र मोदी ने नई सोच के साथ आगे बढ़ना प्रारंभ किया तथा ऐतिहासिक कदम उठाये गये। जन-धन योजना, कौशल विकास, मुद्रा बैंक, गरीबों के लिए बीमा योजना, गैर सरकारी कर्मचारियों के लिए पेंशन योजना, कृषि बीमा योजना के नए आयाम, प्रधानमंत्री कृषि सिंचाई योजना से गरीब किसान, व्यापारी, छोटे उद्यमी के बीच नई दिशा देने का काम किया। साथ ही, वर्ष 2022 तक सबको घर देने का सरकार का वादा, गांव-गांव तक सड़क पहुंचाना सरकार का लक्ष्य है। 4.45 लाख बनाने को 24,600 करोड़ रुपए का फंड, ऑर्गेनिक खेती के विकास के लिए अगल योजना बनाई गई है। वर्ष 2015 में सबसे ज्यादा यूरिया का उत्पादन हुआ, अगले वर्ष तक नीम कोटेड यूरिया देने का लक्ष्य, ग्रामीण क्षेत्रों के विकास को प्राथमिकता, फूड प्रोसेसिंग फंड का गठन किया गया है।

मेक इन इंडिया से 39 फीसदी विदेशी निवेश बढ़ा तथा डिजिटल इंडिया योजना सरकार की बड़ी सफलता है। मनरेगा का लाभ ज्यादा लोगों तक पहुंचाना, लघु उद्योगों के लिए ऑनलाइन रजिस्ट्रेशन की

---

\* Speech was laid on the Table.

सुविधा, 12वें दक्षिण पूर्व एशियाई खेलों का सफल आयोजन हुआ। सरकार ने जल क्रांति अभियान की शुरुआत की। बांग्लादेश से सरहद पर समझौता बड़ी कामयाबी है। इंडिया-अफ्रीका समिट करना सरकार की बड़ी उपलब्धि है। रेलवे स्टेशनों एवं ट्रेन के कोचों में सफाई की खास व्यवस्था की गई है जो कि पूर्व सरकार ने कभी भी सोचा तक नहीं। देश को तेज गति से आगे बढ़ाने का काम शुरू हुआ है।

प्रधानमंत्री आवास योजना को प्रारंभ कर समाज की सबसे पिछली पंक्ति में खड़े व्यक्ति को पण्डित दीनदयाल जी के सपनों को आगे बढ़ाने का काम किया है। स्वच्छ भारत अभियान चलाकर पूरे देश में क्रांतिकारी कदम उठाया गया है। रेलवे, कोयला, बिजली व सड़क में जितनी प्रगति हुई, यह ऐतिहासिक है। गंगा सफाई योजना, सोलर पावर के लिए एल.ई.डी. बल्ब का वितरण 310 रुपये से कम कर 64 रुपये कीमत पहुँचाई। इन्हीं सब आधारभूत आवश्यकताओं को पूर्ण करने की दिशा में कदम उठाए जा रहे हैं। स्पैक्ट्रम तथा कोयला की नीलामी जिस पारदर्शिता से हुई और 4 लाख करोड़ रुपये सरकारी खजाने में आया, यह शासन की कुशलता का परिचायक है।

मैं धन्यवाद प्रस्ताव का समर्थन करता हूँ।

**\*श्री गजेन्द्र सिंह शेखावत (जोधपुर) :** राष्ट्रपति जी के अभिभाषण के समर्थन के प्रस्ताव का अनुमोदन करते हुए सरकार के कार्यों, उनके प्रभाव व आगामी योजनाओं की इस प्रस्तुति पर सरकार का साधुवाद।

10 वर्षों की लम्बी काली अमावस्या की रात के बाद 2014 में स्वर्णिम सूर्य का उदय हुआ व बीस माह में ही उसकी रश्मियों का प्रकाश देश में सर्वदूर दिखाई दे रहा है।

माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में जब एन.डी.ए. की सरकार ने सर्वजन हिताय-सर्वजन सुखाय व पंडित दीनदायाल जी के एकात्म मानववाद के दर्शन के आधार पर देश के प्रत्येक वर्ग को एक साथ उन्नत, समृद्ध करते हुए आगे बढ़ाते हुए भारत को विकसित राष्ट्रों की श्रेणी में सम्मिलित करने के स्वप्न व संकल्प के साथ कार्य आरंभ किया, उस समय से दो तरफा चुनौतियाँ सामने थीं। जहाँ एक ओर पूरा विश्व भयावह आर्थिक दी के दौर से गुजर रहा है, विश्व की सभी बड़ी अर्थव्यवस्थाएँ मंदी के दौर से गुजर रही हैं, वहीं दूसरी ओर लगातार तीन मानसून कमजोर रहने के कारण देश का अन्नदाता संकट का सामना कर रहा है, किंतु फिर भी नेक नीयत, ईमानदारी व कल्याण के संकल्प के साथ दूरदृष्टितापूर्ण निर्णयों के कारण आज मंदी को अवसर के रूप में परिवर्तित करते हुए रसातल की ओर अधोपतन की दिशा में अग्रसर अर्थव्यवस्था को माननीय प्रधानमंत्री जी के कुशल मार्गदर्शन एवं नेतृत्व में सरकार ने न केवल ऊर्ध्वगामी बना कर दिशा परिवर्तित की अपितु विश्व की सबसे तेजी से बढ़ती अर्थव्यवस्था के रूप में खड़ा किया है।

वित्तीय समावेशन के विश्व के सबसे बड़े एवं सफल कार्यक्रम की नींव पर सर्वहारा को सामाजिक सुरक्षा प्रदान करते हुए सरकार ने अपने मूल दर्शन को अपने कार्यक्रमों के आधार पर सिद्ध करने का प्रयास किया है तथा 42 योजनाओं के प्रत्यक्ष लाभ हस्तांतरण से भ्रष्टाचार पर अंकुश लगाकर आमजन को सरकारी योजनाओं का पूरा लाभ दिलाने में सफलता भी प्राप्त की है।

भारत युवाओं का देश है तथा 65 प्रतिशत जनसंख्या युवाओं की है। युवा शक्ति को स्किल इंडिया के माध्यम से कौशल उन्नयन कर रोजगार के योग्य बनाना एवं "मेक इन इंडिया" एवं निर्माण क्षेत्र को समर्थन प्रदान करने वाली नीतियों के माध्यम से नये रोजगारों के सृजन का दोतरफा कार्य से शक्ति को सृजनात्मक दिशा देकर राष्ट्र निर्माण में नियोजित किया है।

किसानों की समृद्धि ही राष्ट्र की समृद्धि का आधार है लेकिन आज तक इस देश में किसान कृषि को राजनीतिक गोटी के रूप में ही उपयोग किया जाता रहा। परिणति यह हुई कि देश के किसान ने कृषि से दूरी बनाना प्रारंभ कर दिया था। गतवर्ष हुई असमय वर्षा व ओलावृष्टि के समय सरकार ने आगे बढ़कर

---

\* Speech was laid on the Table.

जिस प्रकार सहयोग किया, उससे कृषकों को संबल मिलता है। प्रधानमंत्री कृषि सिंचाई योजना से प्रत्येक खेत को पानी, पर ड्रॉप-मोर ड्रॉप, मृदा स्वास्थ्य कार्ड, ई-मार्केट प्लेटफार्म, वन कंट्री-वन मार्केट एवं क्रांतिकारी प्रधानमंत्री फसल बीमा योजना के माध्यम से यह सरकार किसान के मन में भरोसा उत्पन्न करने में न केवल सफल हुई है अपितु कृषक वर्ग को संबल भी प्रदान करने में सफल हुई है।

इंफ्रास्ट्रक्चर में वृद्धि, विद्युत उत्पादन वृद्धि व विद्युत परितंत्र, रेलवे एवं सड़कों के निर्माण को गति देकर देश की प्रगति की नई आधारशिला पर देश का ससम्मान विकसित देशों की श्रेणी में खड़ा करने की दिशा में सरकार माननीय प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में देश को तेजी से आगे बढ़ रही है।

मैं प्रस्ताव का समर्थन करते हुए माननीय राष्ट्रपति जी का धन्यवाद ज्ञापित करता हूँ।

\***श्री विष्णु दयाल राम (पलामू)** : दिनांक 23.02.2016 को दिये गये महामहिम राष्ट्रपति जी के अभिभाषण में सभी प्रमुख विषयों का समावेश किया गया है, जिसका सिद्धांत “सबका साथ-सबका विकास” और विशेष रूप से गरीबों की उन्नति, किसानों की समृद्धि और युवाओं को रोजगार दिलाने पर केंद्रित और पंडित दीनदयाल उपाध्याय के एकात्म मानववाद दर्शन में अंत्योदय की परिकल्पना है।

चाहे बात देश की आंतरिक सुरक्षा की हो, विदेश नीति की हो, आधारभूत सुविधाओं की हो, चिकित्सा, शिक्षा, सड़क, किसानों की समस्या, किसानों की उत्पादकता बढ़ाने या भारत निर्माण योजना की हो, सभी का समावेश महामहिम राष्ट्रपति जी के अभिभाषण में सम्मिलित है। इसके अतिरिक्त, इस अभिभाषण में मुख्यतः राष्ट्रीय सूर्य ऊर्जा मिशन, रेल संबंधी विभिन्न योजनाएं, भ्रष्टाचार के विरुद्ध अभियान, विदेशों से काला धन वापस लाया जाना तथा आम आदमी को सुलभ न्याय दिलाने संबंधी योजनाओं आदि का समावेश भी महामहिम राष्ट्रपति जी द्वारा किया गया है। महामहिम राष्ट्रपति जी ने अपने अभिभाषण में सरकार द्वारा अपनाई गई नीतियों को सही ठहराया है।

हमारी सरकार द्वारा प्रधानमंत्री जन-धन योजना के कार्यक्रम के अंतर्गत खोले गए 21 करोड़ से भी अधिक खातों में से 15 करोड़ खातें चालू हालत में हैं, जिनमें कुल मिलाकर 32 हजार करोड़ रुपए जमा हैं। यह कार्यक्रम मात्र बैंक खाता खोलने तक सीमित न रहकर गरीबी उन्मूलन का एक माध्यम बन गया है, जो निर्धनों को मूलभूत वित्तीय सेवाएं और सुरक्षा मुहैया कराता है। सबको सामाजिक सुरक्षा उपलब्ध कराने के लिए सरकार ने तीन नई योजनाएं “प्रधानमंत्री सुरक्षा बीमा योजना”, “प्रधानमंत्री जीवन ज्योति बीमा योजना” और “अटल पेंशन योजना” शुरू की हैं, जो समाज के अब तक वंचित वर्गों को सुरक्षा एवं पेंशन मुहैया करा रही है।

25 जून, 2015 को प्रारंभ की गई प्रधानमंत्री आवास योजना में प्राथमिक रूप से स्लम निवासियों, शहरी गरीबों तथा आर्थिक रूप से पिछड़े वर्गों और समाज के निम्न आय वर्ग के लोगों के लिए लगभग 2 करोड़ घर बनाने की योजना है। इस मिशन में आगामी 5 वर्षों में सभी 4041 शहरों को शामिल किया जायेगा। चौबीस हजार छः सौ करोड़ रुपए की लागत से चार लाख पच्चीस हजार से अधिक घरों के लिए मंजूरी दी गई है। सरकार ने वर्ष 2022 तक सबको आवास प्रदान के लिए योजना बनाई गई है, जो बहुत ही सराहनीय कदम है।

---

\* Speech was laid on the Table.

टारगेटेड सब्सिडी से जरूरतमंदों तक लाभ पहुंचाना सुनिश्चित हो जाता है। भारत सरकार द्वारा प्रत्यक्ष लाभ अंतरण को अब तक 42 स्कीमों पर लागू कर दिया गया है। प्रत्यक्ष हस्तांतरण लाभ (पहल) विश्व में अपने ढंग का सबसे बड़ा प्रत्यक्ष नगद अंतरण कार्यक्रम बन गया है जिससे 15 करोड़ लोगों को लाभ हुआ है। जून 2014 से खाद्य सुरक्षा कवरेज दोगुनी से ज्यादा हो गई है और 68 करोड़ से अधिक व्यक्ति इसमें शामिल हो गये हैं।

“गिव इट अप” अभियान के साथ-साथ गिव बैंक प्रोग्राम के फलस्वरूप 50 लाख बी.पी.एल. परिवारों को नए सब्सिडी कनेक्शन मिल चुके हैं। इस अभियान के अंतर्गत 62 लाख से अधिक एल.पी.जी. उपभोक्ता अपनी एल.पी.जी. सब्सिडी छोड़ छोड़ चुके हैं। वर्ष 2015 में ग्रामीण क्षेत्र के गरीबों को सबसे बड़ी संख्या में कुकिंग गैस कनेक्शन दिए गए।

शिक्षा लोगों को समर्थ बनाती है और इसके लिए हमारी सरकार ने अल्पसंख्यक कार्य मंत्रालय के 50 प्रतिशत से अधिक बजट को छात्रवृत्ति फंड के लिए आवंटित किया है। अल्पसंख्यकों को समर्थ बनाने के लिए ‘नई मंजिल’ और ‘उस्ताद’ नाम की दो योजनाएं शुरू की गई हैं। नई मंजिल स्कीम के तहत इस समय मदरसे के लगभग 20,000 बच्चे कौशल प्रशिक्षण प्राप्त कर रहे हैं। पारसी समुदाय के जीवन इतिहास और संस्कृति को प्रदर्शित करने हेतु “एवरलास्टिंग फ्लेम” नाम की एक प्रदर्शनी अगले माह आयोजित की जा रही है, जिससे बच्चों को योजनाओं के बारे में जानकारी प्राप्त होगी।

उच्च शिक्षा के क्षेत्र में उत्कृष्टता के नये संस्थान स्थापित किये गये हैं। दो भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थान, छह भारतीय प्रबंधन संस्थान, एक इंडियन इंस्टीट्यूट ऑफ साइंस एजुकेशन एंड रिसर्च और एक नेशनल इंस्टीट्यूट ऑफ टेक्नोलॉजी ने कार्य करना प्रारंभ कर दिया है। सरकार ने अनुसंधान को प्रोत्साहन दिया है और इस उद्देश्य के लिए इम्प्रिंट इंडिया की शुरुआत की गई है, जिसके माध्यम से रक्षा से लेकर संपोषणीय जीवन निर्वाह तक 10 अनुसंधान क्षेत्रों की पहचान की गई है। ज्ञान के तत्वाधान में विदेशी संकाय और हमारे छात्रों के बीच आदान-प्रदान को बढ़ाने के लिए मेरी सरकार ने पहले चरण में ‘टीच इन इंडिया’ में 400 विदेशी शिक्षाविदों को आमंत्रित किया। उच्च शिक्षा संस्थानों के लिए नेशनल इंस्टीट्यूशनल रैंकिंग फ्रेमवर्क शुरू किया गया है। राष्ट्रीय छात्रवृत्ति पोर्टल सभी छात्रवृत्तियों के लिए आवेदन के लिए वन स्टॉप प्लेटफार्म प्रदान करता है।

किसानों की समृद्धि ही राष्ट्र की समृद्धि का आधार है। इस बुनियादी सच्चाई को स्वीकार करते हुए हमारी सरकार ने कृषि एवं सहकारिता मंत्रालय का नाम बदलकर कृषि, सहकारिता एवं किसान कल्याण मंत्रालय कर दिया और किसान कल्याण के लिए अनेक उपाय शुरू किये हैं। सरकार ने हाल ही में किसानों

के लिए लाभकारी प्रधानमंत्री फसल बीमा योजना शुरू की है, जिसमें किसानों को (प्रीमियम) किश्त के रूप में अब तक की सबसे कम राशि देनी होगी और सरकार का अंशदान अब तक सबसे अधिक अंशदान होगा।

यह पहली बार हो रहा है कि पूरे देश में फसल कटाई के पश्चात बाढ़ और बेमौसम की बरसात के कारण होने वाले नुकसान की भरपाई की जायेगी। सरकारी सब्सिडी की कोई सीमा नहीं होगी तथा दावों के शीघ्र और सटीक निपटान के लिए टेक्नोलॉजी का प्रयोग किया जाएगा। प्राकृतिक आपदाओं से प्रभावित होने वाले किसानों को दी जाने वाली सहायता में 50 प्रतिशत की बढ़ोतरी और उसमें प्रावधान की शर्तों में भी ढील दी गई है। मार्च 2017 तक देश के सभी 14 करोड़ जोतधारकों को मृदा स्वास्थ्य कार्ड दिये जाएंगे। मृदा स्वास्थ्य कार्ड स्कीम से किसान अपनी जमीन के पोषक तत्वों की स्थिति का पता लगा सकेंगे, जिससे उचित उर्वरक का चुनाव करने में मदद मिलेगी। इससे बचत के साथ-साथ भूमि की उर्वरा शक्ति भी बेहतर होगी। जैविक कृषि को बढ़ावा देने के लिए परंपरागत कृषि विकास योजना शुरू की गई है। अभी तक आठ हजार समूह विकसित किए जा चुके हैं।

प्रधानमंत्री कृषि सिंचाई योजना से निश्चित रूप से फसलों की सिंचाई को बढ़ावा मिलेगा। पानी के जरूरत आधारित उपयोग से सूखे का सामना किया जा सकेगा। सरकार 'हर बूंद अधिक फसल' और जल सिंचन के लिए जल संचय के प्रति वचनबद्ध है।

किसानों को अधिकतम बाज़ार मूल्य दिलाने के लिए 585 थोक बाजारों को एक साथ जोड़ने वाले एक साझा ई-मार्केट प्लेटफॉर्म की स्थापना करने के उद्देश्य से एकीकृत राष्ट्रीय बाज़ार के लिए कार्य किया जा रहा है। इससे भारत को वन फूड जोन, वन कंट्री, वन मार्केट बनाया जा सकेगा। इससे हमारे किसानों को उनकी फसल और मेहनत का उचित मूल्य मिलेगा। पिछले वर्ष में किए गए लक्षित नीतिगत उपयों से गन्ना का बकाया, जो 21,000 करोड़ रुपए से भी अधिक था, घटकर 1800 करोड़ रुपए हो गया है।

सूक्ष्म, लघु तथा मध्यम उपक्रम बड़े पैमाने पर रोज़गार उपलब्ध कराते हैं। बैंकों ने प्रधानमंत्री की मुद्रा योजना के तहत 2.6 करोड़ से भी अधिक लोगों को समेकित रूप से एक लाख करोड़ रुपए से अधिक धनराशि संवितरित की है, जिनमें 2.07 करोड़ महिला उद्यमी हैं। सूक्ष्म, लघु और मध्यम उद्यमों के ऑनलाइन पंजीकरण को सुगम बनाने के लिए 'उद्योग आधार पोर्टल' स्थापित किया गया है। सरकार ने कृषि तथा ग्रामीण क्षेत्र में उद्यमशीलता को बढ़ावा देने के लिए ग्रामीण आजीविका तथा प्रौद्योगिकी व्यापार इंक्यूबेटर स्थापित करने का निर्णय लिया है। स्टार्ट अप विलेज इंटरप्रेनरशिप प्रोग्राम कारीगरों तथा बुनकरों की आजीविका को सशक्त बनाने का नया आधार है। इसके पहले चरण में 24 राज्यों के 125 में 1 लाख 82 हजार ग्राम उपक्रमों को सृजित तथा सशक्त किया जायेगा, जिससे लगभग 3 लाख 78 हजार लोगों के लिए रोज़गार का सृजन होगा।

महात्मा गाँधी राष्ट्रीय ग्रामीण रोज़गार गारंटी योजना को सुधारा गया है, जिससे मजदूरी के प्रभावी संवितरण, अधिक पारदर्शिता और उत्पादक परिसंपत्तियों का सृजन सुनिश्चित किया जा सकेगा, सृजित की जाने वाली परिसंपत्तियों को चिन्हित करने के लिए 'मिशन अंत्योदय' एक गहन भागीदारी योजना निर्माण प्रक्रिया 2569 अत्यधिक पिछड़े ब्लॉकों में पहुंच चुकी है।

सरकार ने हाल ही में 9,900 करोड़ रुपए से अधिक अनुमानित लागत वाली असम गैस क्रैकर परियोजना राष्ट्र को समर्पित की है। इस परियोजना से प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष रूप से लगभग एक लाख व्यक्तियों के लिए रोज़गार सृजन की उम्मीद है।

हमारी सरकार द्वारा जच्चा-बच्चा टेटनस उन्मूलन के लिए सारे विश्व के लिए निर्धारित दिसंबर 2015 की तारीख से बहुत पहले ही यह लक्ष्य प्राप्त कर लिया। वर्ष 2015 में ही सर्वाधिक संख्या में बच्चों का पूर्ण टीकाकरण किया गया। हमारी सरकार स्वास्थ्य संस्थाओं की साफ-सफाई में सुधार लाने, अस्पतालों में होने वाले संक्रमण को कम करने और बेहतर सेवा प्रदान करने के लिए 'कायाकल्प' नाम से एक अंतर संस्था रैंकिंग सिस्टम शुरू कर रही है।

हमारी सरकार ने समग्र स्वास्थ्य देखभाल को महत्व दिया है। इसके लिए आयुर्वेद, योग और प्राकृतिक चिकित्सा पद्धति, यूनानी चिकित्सा पद्धति, सोवा-रिग्पा पद्धति और होमियोपैथिक चिकित्सा प्रणाली को सशक्त किया है। प्रथम अंतर्राष्ट्रीय योग दिवस 21 जून, 2015 को पूरे विश्व में अत्यधिक उत्साह के साथ मनाया गया।

हमारी सरकार कुपोषण की समस्या को जड़ से खत्म करने के लिए विभिन्न मंत्रालयों के कार्यों और कार्यक्रमों में सामंजस्य स्थापित कर रही है और पूरा ध्यान ठोस परिणामों पर है। एकीकृत बाल विकास स्कीम के प्रभावी क्रियान्वयन एवं जरूरी बुनियादी ढांचे को मजबूत करने के लिए इसे अन्य कार्यक्रमों के साथ जोड़ा जा रहा है। महात्मा गाँधी राष्ट्रीय ग्रामीण रोज़गार गारंटी स्कीम के अंतर्गत अगले चार वर्षों में 2,534 सबसे पिछड़े ब्लॉकों में 2 लाख आंगनबाड़ी भवनों का निर्माण किया जाएगा। हमारी सरकार ने सुगम्य भारत अभियान को राष्ट्रीय स्तर पर आरंभ किया है ताकि सामाजिक जीवन के सभी क्षेत्रों में दिव्यांगों की भागीदारी सुनिश्चित की जा सके। गत वर्ष के दौरान 342 कैम्प आयोजित किए गए और 1.7 लाख दिव्यांगों को सहायता सामग्री और सहायक उपकरण वितरित किए गए।

हमारी सरकार अधिक से अधिक स्वच्छ ऊर्जा उपलब्ध कराने के लिए वर्ष 2022 तक नवीकरणीय ऊर्जा क्षमता को 175 गीगा वाट तक बढ़ाने के लिए प्रयासरत है। इन प्रयासों में ऑफशोर विंड एनर्जी पॉलिसी, थर्मल पावर की सौर ऊर्जा के साथ बंडलिंग, राज्यों में सोलर पार्कों का निर्माण करना,



आदि शामिल है। स्थापित सौर क्षमता गत 20 महीने में लगभग दोगुनी हो गई और यह 5000 मेगा वाट से अधिक हो गई है। सौर ऊर्जा काफी किफायती है और हज़ारों लोग इसे प्राप्त कर सकते हैं।

हमारी सरकार के कार्यकाल में ऊर्जा की कमी 4 प्रतिशत से घटकर 2.3 फीसद हो गई है। हमारी सरकार मई 2018 तक सभी गांवों में बिजली पहुंचाने के लिए प्रतिबद्ध है। हमारी सरकार ने राज्यों, संघ राज्य क्षेत्रों की विद्युत वितरण कंपनियों के वित्तीय लाभ के लिए उज्ज्वल डिस्कॉम आश्वासन योजना (उदय) योजना शुरू की है। बारहवीं योजनावधि के लिए 88,537 मेगावाट अतिरिक्त क्षमता संवर्धन लक्ष्य का 83 प्रतिशत पहले ही पूरा कर लिया गया है।

हमारी सरकार द्वारा ट्रांसमिशन लाईंस पर भार को कम करने के लिए प्रमुख ट्रांसमिशन परियोजनाएं शुरू करने पर बल दिया गया है। हम सबको इस बात की प्रसन्नता है कि दक्षिण भारत के लिए उपलब्ध अंतरण क्षमता में मई 2014 से दिसम्बर 2015 तक 71 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। इससे दक्षिण भारत में सस्ती और प्रचुर बिजली उपलब्ध हुई है और अंततः सरकार “एक राष्ट्र, एक ग्रिड, एक मूल्य” के लक्ष्य की ओर अग्रसर हुई हैं। हमारी सरकार ने गैस आधारित विद्युत उत्पादन क्षमता को पुनर्जीवित करने के लिए परिष्कृत एल.एन.जी. की आपूर्ति करके नई पहल शुरू की है। इससे 11,717 मेगावाट की स्थापित क्षमता वाले मानक गैस संयंत्र को पुनः चालू करना सुनिश्चित हुआ है। वर्ष 2015 में भारत में अब तक का सर्वाधिक विद्युत उत्पादन हुआ है।

हमारी सरकार द्वारा उपभोक्ताओं के लिए उचित और प्रतियोगी दरों पर बिजली की उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए शुल्क नीति में महत्वपूर्ण संशोधन किये गये हैं। शहरों में सड़कों के लिए प्रकाश व्यवस्था (स्ट्रीट लाइटिंग) तथा घरों में प्रकाश व्यवस्था के लिए एल.ई.डी. बल्बों की उपलब्धता सुनिश्चित करने के दो महत्वाकांक्षी राष्ट्रीय एल.ई.डी. कार्यक्रम प्रारंभ किए गए हैं। अभी तक 6 करोड़ से भी अधिक एल.ई.डी. बल्ब वितरित किए जा चुके हैं। थोक खरीद कार्यनीति से एल.ई.डी. बल्ब की लागत जो जनवरी 2014 में 310 रूपए थी, वो जनवरी 2015 में घटकर 64 रूपए हो गई है।

हमारी सरकार ने रेलवे स्टेशनों और ट्रेनों में स्वच्छता मानकों में सुधार के लिए अनेक महत्वाकांक्षी उपाय किए हैं। “सम्मान” परियोजना हमें ट्रेनों से खुले में मल विसर्जित करने की व्यवस्था और मैला ढोने की प्रथा को समाप्त करने के लिए मार्गदर्शन देती है। सभी नए कोचों में बायो-टायलेट लगाए जा रहे हैं। हमारी सरकार ने डबल रेल लाइन बिछाने, गेज परिवर्तन और रेलवे में क्षमता वृद्धि संबंधी कार्यों पर भी ध्यान दिया है। ब्रॉड गेज बिछाने का कार्य और विद्युतीकरण कार्य अब तक के सर्वाधिक उच्च स्तर पर हैं। वर्ष 2015 में रेलवे में पूंजीगत व्यय में अब तक की सर्वाधिक वृद्धि हुई है।

जापान सरकार के साथ महत्वपूर्ण करार से मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड रेल कॉरिडोर की कल्पना साकार होगी। हमारी सरकार ने मरहौरा में डीज़ल और मधेपुरा में इलैक्ट्रिक लोकोमोटिव फैक्टरियां लगाने के लिए दो बड़ी परियोजनाओं की मंजूरी दी है।

हमारी सरकार द्वारा मार्च 2019 तक प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के अंतर्गत 1,78,000 गांवों को पक्की सड़कों से जोड़ दिया जाएगा। अभी तक हमारी सरकार ने रूकी हुई 73 सड़क परियोजनाओं पर फिर से काम किया है। 7200 कि.मी. लंबे राजमार्गों का निर्माण पूरा किया है और 12,900 कि.मी. लंबे राजमार्ग की परियोजना के निर्माण के लिए निर्णय लिया गया है जोकि अभी तक की सर्वाधिक स्वीकृति है।

सरकार ने राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास के लिए एक व्यापक योजना 'भारतमाला' प्रारंभ की है जिसकी अनुमानित लागत दो लाख सड़क हज़ार करोड़ रूपए से भी अधिक है। चारों धामों को जोड़ने वाली सभी सड़कों को हर मौसम में एक-दूसरे से जोड़ने के लिए बारह हज़ार करोड़ रूपए से भी अधिक की एक परियोजना का निर्माण शुरू किया गया है। एक विशेष हरित राजमार्ग पॉलिसी-2105 प्रारंभ की गई है ताकि राजमार्गों को हरा-भरा रखा जा सके और डीज़ल बसों को इलैक्ट्रिकल बसों में परिवर्तित करने के लिए एक पायलट परियोजना शुरू की है। वर्ष 2015 में देश में अब तक सबसे अधिक मोटर वाहनों का उत्पादन किया गया है। सड़क दुर्घटना के मामलों में सहायता करने वाले लोगों को परेशनी से बचाने के लिए दिशानिर्देश जारी किए गए हैं।

हमारी सरकार द्वारा एन.आई.आई. और पी.आई.ओ. के लिए पासपोर्ट सुविधा को सरल बनाया गया है और कई देशों के लिए इलैक्ट्रॉनिक ट्रेवल ऑथराइजेशन द्वारा आगमन पर वीजा की सुविधा उपलब्ध कराई है। आज विदेशों में रहने वाले और काम करने वाले हमारे नागरिक जानने लगे हैं कि सरकार उनके हितों की रक्षा करने और मुसीबत में उनकी सहायता करने के लिए प्रतिबद्ध है। "ऑपरेशन राहत" से यह प्रमाणित हो गया है जिसमें हमने यमन में फंसे 4,748 भारतीयों को सुरक्षित निकाला। हमने अन्य देशों के नागरिकों की भी सहायता की तथा 48 देशों के 1,962 विदेशियों को सुरक्षित निकाला।

इन सभी योजनाओं के आधार पर देश उत्तरोत्तर वृद्धि करेगा तथा विकास दर की 8.5 प्रतिशत पर स्थिरता प्राप्त होगी। भारत सरकार की सभी वर्गों, युवाओं, किसानों, अल्पसंख्यकों, दलितों व मजदूरों को विकास में पूर्णरूपेण भागीदार होगी।

मैं महामहिम राष्ट्रपति जी को उनके अभिभाषण पर धन्यवाद प्रेषित करता हूँ।

\*SHRI C.R. CHAUDHARY (NAGPUR): I welcome the Address of the Hon'ble President of India in Parliament on 23<sup>rd</sup> February 2016 at the beginning of "Budget Session".

The main key points of speech were "Sabka Sath Sabka Vikas", Antyodaya, Garib Ki Unnati (Poverty eradication), Kisan ki Samridhi (Farmer prosperity) and Yuvaon ko Rojgaar (Massive employment generation). These are the basic pivots over which whole schemes of the Government resolves.

The overriding goal for the Government is poverty eradication. Poverty is the worst form of violence. The Government believes in cooperative federation and right from the first day the Hon'ble Prime Minister Shri Modi ji is working on this Principle. Government increased the share of State in the divisible pool from 32% to 42% to the States and also increase the share for Panchayat Raj Institutions and urban local bodies Government is pledged to making this good possible through financial inclusion and social security, the two things on which human aspiration takes flight.

To ensure the fulfilment of three basic need "Roti, Kapda and Makan" the Government is working.

The Government has placed great emphasis "Food Security" Housing for All and subsidies that reach those who need them the most, when they need them the most.

"Pradhan Mantri Jan Dhan Yojana" is the world's most successful financial inclusion programme. Under the programme out of over twenty one crore accounts opened, fifteen crore accounts are operational with an aggregate deposit of over Rupees thirty two thousand crores. This is the scheme where the person who were standing in the last of the row will be accessible to the Nationalized bank and all direct benefit given to him will directly be transferred to these accounts.

We are thankful to our Prime Minister for bringing the new overwhelming social security schemes specially for poor, down-trodden and for all. The Pradhan

---

\* Speech was laid on the Table

Mantri Jeevan Suraksha Bima Yojna, the Pradhan Mantri Jeewan Jyoti Bima Yojana and Atal Pension Yojana. Which afford insurance over to hitherto uncovered section of society. One gets the life insurance of Rs. two lakh in only on the premium of Rupee one per month not been heard ever.

Our Government is committed to provide Housing for All by 2022. Under this two crore house will be constructed to benefit primary slum dwellers, urban poor, people from economically weaker sections and lower income groups of society. The mission intends cover all 4041 statutory towns in coming five years.

Targeted subsidies ensure that benefits reach deserving D.B.T. has so far been extended to 42 schemes funded by the Government PAHAL has become the largest direct cash transfer program of its kind in the world, with nearly 15 crore beneficiaries.

Approximately fifty five percent population engaged directly in Agriculture activities. Government is doing lot for the "Kisano ki Samridhi". The budget of 2016-17 is dedicated to farmers, poors, villagers. There are great demand for changing the existing Fasal Bima Yojana in which premium was more than the compensation. I would like to welcome our Hon'ble Prime Minister who brought the new "Pradhan Mantri Fasal Bima Yojana" in which the interest of farmers been taken care off. Soil Health Card Yojana is the another important scheme. Farmers will have the knowledge of their land and what type of minerals that requires. Our Government want that every field must irrigated and hand should have Hooner (Rojar). To achieve it the Government introduced the Pradhan Mantri Sinchai Yojana, to save the water the formula of "One drop more Crop" and Jal Sanchayan for Jal Sinchai have been evolved. New Urea Policy 2015 has been notified with the objective of maximizing the indigenous production and improving energy efficiency. Government has done the tremendous job by amending the norms and rules of NDRF in the interest of farmers by increasing the rate of compensation and also by lowering the limit of damages from 50% to 33%.

Youth are the future of our country and ensuring Yuvaon ko Rojgar through massive employment generation is top priority of the Government. Our Hon'ble Prime Minister has taken integrated set of initiatives including Make in India, Skill India, Mudra etc. Our Government believes that youth should not only be job seeker but they should have capability to give jobs to others means jobs giver. Under the scheme of Skill India 76 lakh people have been trained in the country.

The progress of the country is not possible without education and good health. Our Government aims to create "Shikshit, Swasth and Swachh Bharat. The basic facilities are been provided in the schools.

Government has introduced the various schemes to improve the standard of education in the country. Pandit Madan Mohan Malviya teachers training scheme is to prepare the best teachers in the country. GIAN will be helpful in bringing the Indian Institutions in the International Map.

Our Government has introduced and launched the ever remembering schemes in the sector of urban development and also creating the infrastructure. Sagar Mala and Bharat Seaways and Road Sector. Smart city and Amrut City are the schemes which will transform the condition of our cities.

Every census village will be electrified by May 2019 is the very important scheme named after Pandit Deen Dayal Upadhyay "D.D.U.G.V.Y.".

Government has introduced the wonderful schemes for every walk of life and also for all sets of society. These schemes cover right from Infants like 'Inder Dhanush' to senior citizens from labourer to kishans, youths, traders and artisans.

In the last I would like to welcome and thanks the hon'ble President for his encouraging Address which is the future road map of our Government. Thanks.

**\*डॉ. मनोज राजोरिया (करौली-धौलपुर) :** मैं महामहिम राष्ट्रपति जी के अभिभाषण के लिए आभार व्यक्त करता हूँ तथा हम सभी सदस्यगण अपने को महामहिम के आशीर्वचनों से गौरवांवित महसूस कर रहे हैं। महामहिम आपने सरकार को तीन आधारभूत गरीबों की उन्नति, किसानों की समृद्धि एवं युवाओं को रोज़गार दिलाने की रूपरेखा पर अत्यधिक खुशी जताई तथा सरकार की योजनाओं से आश्वस्त प्रतीत हुए।

राष्ट्रपति जी ने पंडित दीनदयाल उपाध्याय एवं गांधी जी की विचारधारा पर अग्रसर होने के कारण सरकार की पीठ थपथपाई है। उन्होंने वित्तीय समायोजन की विश्व की सबसे बड़ी योजना “प्रधानमंत्री जन-धन योजना” की अपार सफलता पर अपनी प्रसन्नता जाहिर की। इसी के साथ, सामाजिक स्तर की महत्वाकांक्षी योजना “प्रधानमंत्री सुरक्षा बीमा योजना”, “प्रधानमंत्री जीवन ज्योति बीमा योजना” एवं “अटल पेंशन योजना” की सफलता पर भी महामहिम अत्यधिक संतुष्ट हुए। प्रधानमंत्री आवास योजना की सफलता एवं योजना की आगामी कार्यरेखा पर संतोष व्यक्त किया। महामहिम ने भारत देश, जो कि एक कृषि प्रधान देश है तथा देश की समृद्धि इसी से ही सुनिश्चित की जा सकती है, इसी की दिशा में “प्रधानमंत्री कृषि सिंचाई योजना”, “परम्परागत कृषि विकास योजना” तथा “प्रधानमंत्री फसल बीमा योजना” की सफलता पर संतोष व्यक्त किया तथा इसके साथ ही सरकार की “नई यूरिया नीति” की योजना पर अत्यधिक प्रसन्नता व्यक्त की।

युवाओं के रोज़गार हेतु “स्टार्ट अप इंडिया” एवं “मेक इन इंडिया” जैसी योजनाओं के सफल आयोजन पर खुशी व्यक्त की। पूर्वोत्तर राज्यों में कृषि के विकास हेतु नए कृषि विज्ञान केंद्रों की स्थापना के साथ “किसान चैनल” स्थापना से पूर्वोत्तर राज्यों का ही नहीं बल्कि पूरे देश के किसानों का समग्र विकास सुनिश्चित किया है, जिसके लिए सरकार बधाई की पात्र है।

महामहिम “स्वच्छ भारत मिशन” अभियान से सरकार की भूरी-भूरी प्रशंसा करने से नहीं चूके, जिसके लिए मैं उनका हार्दिक शुक्रिया अदा करता हूँ। इसके साथ ही, उन्होंने “जल क्रांति योजना”, जहाजरानी विकास एवं ऊर्जा के क्षेत्र में सरकार ने जो उपलब्धियाँ अर्जित की हैं, उसके लिए आपने सरकार की महत्वाकांक्षी योजनाओं को सफल आयोजन के लिए सरकार को बधाई दी तथा अंत में महामहिम ने हम सभी देश के लोकतांत्रिक मंदिर संसद में देश के विकास की योजनाएं बनाने में सरकार को सहयोग देने का आग्रह किया, उसके लिए हम उनके आशीर्वचनों का सम्मान करते हैं।

---

\* Speech was laid on the Table.

**\*श्रीमती कमला पाटले (जांजगीर-चाम्पा) :** मैं महामहिम राष्ट्रपति जी के अभिभाषण का समर्थन करती हूँ। माननीय राष्ट्रपति द्वारा उठाए गए मुद्दे एन.डी.ए. सरकार की नीतियों को सही दिशा दर्शाते हैं।

सरकार “सबका साथ-सबका विकास” सिद्धांत पर कार्य करते हुए अंतिम छोर के अंतिम व्यक्ति तक का विकास करते हुए समृद्ध भारत निर्माण की ओर अग्रसर है। सरकार गांव, गरीब किसान को आगे बढ़ाने हेतु अनेक योजनाओं का संचालन कर रही है।

किसानों की समृद्धि के लिए प्रधानमंत्री फसल बीमा योजना, जोतधारकों को मृदा स्वास्थ्य कार्ड, जैविक खेती को बढ़ावा देने हेतु परंपरागत कृषि विकास योजना, प्रधानमंत्री कृषि सिंचाई योजना, किसानों को अधिकतम बाज़ार मूल्य दिलाने हेतु ई-मार्केट प्लेटफॉर्म की स्थापना, नई यूरिया नीति 2015 अधिसूचित की है। पूर्वोत्तर राज्यों की कृषि क्षमता बढ़ाने के उद्देश्य से द्वितीय हरित क्रांति लाने के लिए कदम उठा रही है। तीन नए कृषि प्रौद्योगिकी अनुप्रयोग अनुसंधान संस्थानों एवं 109 नए कृषि विज्ञान केंद्रों की स्थापना की है।

खाद्य प्रसंस्करण क्षेत्र में पिछले 19 महीनों में पॉच नये मेगा फूड पार्क, कोल्ड चेन स्कीम के अंतर्गत 33 परियोजनाएं कार्यान्वित की गई हैं।

पशुपालन, दुग्ध उत्पादन और मछली पालन के क्षेत्र में उल्लेखनीय प्रगति की है। मछली पालन के क्षेत्र में “नीली क्रांति” आरंभ हो चुकी है।

ग्रामीण विकास के क्षेत्र में आज तक सबसे अधिक रकम ग्राम पंचायतों को दी गई है। हर पंचायत को 80 लाख रूपए प्राप्त होंगे, महात्मा गाँधी राष्ट्रीय ग्रामीण रोज़गार गारंटी योजना के तहत भी अभी तक की सबसे अधिक राशि का प्रावधान है। प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के अंतर्गत मार्च 2019 तक सभी ग्राम पक्की सड़क से जुड़ जाएंगे, जिससे गांव की दशा और दिशा में क्रांतिकारी परिवर्तन आएगा।

युवा देश के भविष्य हैं। उन्हें रोज़गार देने के लिए सरकार ने अपना लक्ष्य बनाया है- मेक इन इंडिया, स्टार्ट अप इंडिया, मुद्रा योजना, स्किल इंडिया आदि के माध्यम से रोज़गार सृजन किया जा रहा है। इससे युवा आत्मनिर्भर होकर सर्वांगीण विकास करेगा। अशांत वैश्विक अर्थव्यवस्था के बाद भी भारत में आर्थिक स्थायित्व बना हुआ है। 2015 में भारत ने अभी तक का सबसे अधिक विदेशी मुद्रा भंडार रिकॉर्ड किया है। सार्वजनिक क्षेत्र के बैंकों को सशक्त बनाने के लिए इन्द्रधनुष कार्यक्रम आरंभ किया है, जिससे देश की आर्थिक स्थिति और सुदृढ़ होगी।

---

\* Speech was laid on the Table.

प्राकृतिक आपदा से निपटने, आतंकवाद जैसे विश्वव्यापी खतरा से निपटने के लिए सरकार ने कठोर व प्रभावी उठाए हैं। उठाए जाने वाले कदम कृत संकल्पित हैं।

पड़ोसी देशों के साथ सांस्कृतिक, वाणिज्यिक और सामरिक संबंधों में मजबूती आई है, विश्व में भारत का सम्मान बढ़ा है।

निश्चित ही सरकार की नीतियां आमजन को विकास के शिखर पर ले जाएंगी, भारत का गौरव बढ़ाएंगी।



\*ADV. JOICE GEORGE (IDUKKI) : At the outset, I would like to point out the need to protect the plurality of the social fabric of our nation. I fear that the controversies over the national and anti national identities of the people, institutions and Universities with an intent to redefine Indian nationhood will promote the sense of hatredness instead of sense of belonging. The spirit of true nationalism cannot be judged or gauged on the basis of the setout criteria propagated by somebody who are more committed to their ethnic identify. Our Universities are always been considered as the place of deliberations and debates based on original thinking. We cannot have a different opinion as regards the misuse of such places for ulterior motives but the question as to whether such forums are being used for ulterior motives is to be answered on an objective, rational and impartial manner. It is unfortunate that, now a days, the institutions of high repute, and persons having integrity and commitment to the nation are being termed as anti nationals according to the convenience and interest of those who claimed to have association with the ruling dispensation. If such kind of practices are going without being curbed by the instrumentalities of the Government, it will affect the very concept of Indian nationhood. The on-going controversies relating to the arrest of the elected chairman of Jawaharlal Nehru University student's union alleging sedition is not an exception.

It is the duty of the State to ensure to the well being of the Schedule cast and schedule tribe people, the backward class, marginalized and less privileged people. The welfare measures shall not only be introduced and implemented but it's seems to be done also. The recent happenings in the Hyderabad Central University is giving an opposite impression as regards the matter of ensuring welfare of the less privileged people. In the Hyderabad University, a poor student has been driven to the situation to commit suicide. Even after that tragedy, the Government and the University are not seen sensitive to the core issues which leads to the tragic death of the student. Here, I doubt, the Government has

---

\* Speech was laid on the Table

forgotten its role as a protector of the rights of the people of our Nation, instead I got the feeling that the Government is facilitating the interest of those people who are trying to instill hatred among the people on the basis of caste, creed, religion and regional differences. If the Government is not coming up with strict measures to curb the anti national elements which are acting purportedly promoting Indian nationhood it will end up in anarchy.

Yet another issue needs to be addressed in the problems faced by the agrarian economy due to the steep fall of prices of cash and plantation crops especially Natural Rubber, Cardamom and Tea. WTO agreements as well as Indo ASEAN free trade agreements, where in India has offered tariff concession for import of a number of agricultural commodities including Natural Rubber. The Natural Rubber classified as industrial product instead of an agricultural commodity under the agreements. As a result of indiscriminate import of Natural Rubber, the price of the commodity has been reduced from Rs. 240/kg during April 2011 to Rs. 90/kg. The rubber farmers are finding it difficult to pull on their lives with this price. They are also in trouble due to indebtedness to the bank and other financial institutions from where they have taken loans. The fate of cardamom fell down from Rs. 1600/Kg to Rs. 450/Kg, therefore the small and medium cultivators of rubber and cardamom are in distress and if the Government is not going to take effective steps to address the issue, it will end up in disaster. Therefore, it is the duty of the Government to ensure that the present day distress in agriculture shall not become a disaster, for that, there should be targeted interventions to mitigate the hardship of the farming community.

The victimization of the farmers and local people for implementing the 'utopian' conservation initiatives aiming at 'Environmental Colonialism' is yet another issue need to be addressed by the Government with utmost urgency. The international interest is being pushed into the policy framework of our nation especially in the area of environmental conservation. Some of the fanatic environmental elements are working in India with an agenda to promote

conservation at the cost of livelihood options of the farmers and indigenous people. These issues are very well reflected in the initiatives of conserving Western Ghats on the basis of report submitted by the High Level Working Group headed by Dr. K. Kasturirangan. The special attention of the Government is required in protecting the interest of farming and indigenous community while introducing environmental conservation for fulfilling international commitments arising out of agreements entered by the executives without being rectified by the legislature.

I hope that the Government will address all these issues in a holistic manner with rational and prudence. I also hope that there will be initiatives on the part of the government to address the issues which may hamper the development aspirations of the people at last.

**\* श्रीमती अंजू बाला (मिश्रिख) :** संसद के दोनों सदनों के समक्ष भारत के माननीय राष्ट्रपति द्वारा दिये गये अभिभाषण पर सरकार द्वारा पेश धन्यवाद प्रस्ताव का मैं पूरी तरह समर्थन करती हूँ और माननीय राष्ट्रपति जी को इस बात के लिए विशेष रूप से धन्यवाद देना चाहती हूँ कि उन्होंने अपने अभिभाषण में उन सभी बातों का उल्लेख किया है, जनता की उन अपेक्षाओं और आकांक्षाओं का उल्लेख किया है, जिसके लिए जनता ने हमारे देश के यशस्वी राजनेता श्री नरेन्द्र भाई मोदी का प्रधानमंत्री के रूप में चयन किया है। 23 फरवरी को सेंट्रल हाल में जब माननीय राष्ट्रपति जी ने अपने उद्बोधन में यह कहा कि मेरी सरकार “गरीबों की उन्नति”, “किसानों की समृद्धि” और “युवाओं को रोज़गार दिलाने” पर केंद्रित है, तब मुझे माननीय नरेन्द्र मोदी जी द्वारा सेंट्रल हाल में दिया गया उनका पहला भाषण याद आ गया, जिसमें उन्होंने कहा था कि मेरी सरकार गरीबों को समर्पित है और अब हमारी लड़ाई राजनीतिक प्रतिद्वन्द्वियों से नहीं, गरीबी से है, बेरोज़गारी से है और किसानों की बदहाली से है। मुझे इस बात का गर्व है कि माननीय मोदी जी के नेतृत्व में हमारी सरकार अपने उन वादों पर खरी उतर रही है, जो उसने जनता से किये थे और दो वर्षों की अल्पावधि में ही उसने देश की अर्थव्यवस्था को ऐसी मजबूती प्रदान की है कि अब देशवासियों को यह लगने लगा है कि उनके सपने साकार होने वाले हैं।

मैं उत्तर प्रदेश के जिस मिश्रिख संसदीय निर्वाचन क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करती हूँ, आज भी वहां की अर्थव्यवस्था कृषि पर आधारित है। वहां कोई बहुत अच्छा इंफ्रास्ट्रक्चर नहीं है, बिजली नहीं है, पानी नहीं है, उद्योग नहीं है। आज़ादी के सत्तर वर्षों बाद भी यह स्थिति है। देश के सर्वाधिक पिछड़े क्षेत्रों में इसका शुमार होता है। मेरा ही संसदीय क्षेत्र नहीं, यहां बैठे लगभग 80 प्रतिशत सांसदों के निर्वाचन क्षेत्रों की स्थिति यही है। पहली बार देश की जनता में और जनप्रतिनिधियों में यह विश्वास जागा है कि अब स्थिति बदलेगी और देश में विकास की आंधी आयेगी और विकास की जो आंधी आने वाली है, माननीय राष्ट्रपति जी का अभिभाषण उसी का संकेत है। पहली बार देश में गरीबी को दूर करने के लिए वास्तविक और व्यवहारिक कदम उठाये जा रहे हैं। छोटी ज़ोनों पर आधारित खेती देश में घाटा का सौदा रही है। गरीबी की जड़ यही है। छोटे किसानों को आर्थिक सपोर्ट देने के लिए “प्रधानमंत्री सुरक्षा बीमा योजना”, “प्रधानमंत्री जीवन ज्योति बीमा योजना” और “अटल पेंशन योजना” शुरू की गई है। जरूरतमंद लोगों को सब्सिडी का लाभ पहुंचाने के लिए “जन-धन योजना” के तहत उनके बैंक खाते खुलवाये गये हैं और सब्सिडी को सीधे एकाउंट में ट्रांसफर किया जा रहा है। बेरोज़गार युवाओं के लिए “स्टार्ट अप और ईज़ ऑफ़ डुइंग बिजनेस” जैसे कार्यक्रमों की शुरुआत की गई है। “गिव इट अप और गिव बैक” कार्यक्रमों के तहत गरीबी रेखा से

---

\* Speech was laid on the Table.

नीचे जीवन-यापन करने वाले लोगों को एल.पी.जी. कनेक्शन दिए जा रहे हैं। अल्पसंख्यकों की आर्थिक स्थिति में सुधार लाने के लिए “नई मंजिल” और “उस्ताद” योजनाएं शुरू की गई हैं। मोदी सरकार न केवल गरीबों, खेतिहर मजदूरों, किसानों, अल्पसंख्यकों और महिलाओं की आर्थिक स्थिति में सुधार लाने पर ध्यान दिया है अपितु देश में कारोबार के लिए आदर्श स्थितियां पैदा करने पर भी ज़ोर दिया है। मुझे पूरा भरोसा है कि शीघ्र ही देश का चहुंमुखी विकास होगा और माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में देश आगे बढ़ेगा।

एक बार पुनः मैं माननीय राष्ट्रपति के अभिभाषण पर धन्यवाद प्रस्ताव का समर्थन करती हूँ।

**\*श्री वीरेन्द्र कश्यप (शिमला) :** गत दिवस 23 फरवरी को महामहिम राष्ट्रपति ने संसद को सम्बोधित करते हुये सरकार की उपलब्धियों व विभिन्न योजनाओं व कार्यक्रमों को देश की जनता के सामने रखा । मैं उनके अभिभाषण पर धन्यवाद देता हूँ ।

माननीय श्री नरेन्द्र मोदी जी की एन.डी.ए. सरकार को बने हुये लगभग 20 महीने हो गये हैं । मोदी जी ने अपनी सरकार के गरीबों, किसानों, युवाओं व दलितों के उत्थान की सरकार कहा और यह कहा कि यह सरकार "सबका साथ सबका विकास" के सिद्धांत पर चलेगी और उसी राह पर आगे बढ़ रही है। सरकार ने जिस तरह से गरीबों को प्रधानमंत्री जनधन योजना के माध्यम से जीरो डिपोजिट पर बैंक अकाउंट खुलवाने की योजना लाई जिससे देश में **Financial inclusion** के सिद्धांत को आगे बढ़ाया गया और गरीब से गरीब को बैंक से ऋण लेने के लिये उसकी उन्नति व प्रगति को बढ़ाने के लिये कदम उठाया उसी के कारण इस योजना में 21 करोड़ लोगों ने खाते खोले हैं और उसमें 15 करोड़ खाते चालू रूप में है जिसके कारण बैंक में लगभग 32 करोड़ रु. जमा हुये हैं । अब यह पैसा देश के विकास में लगेगा और गरीब लोगों को अपना काम धंधा करने के लिये बैंक से ऋण उपलब्ध हो सकेगा । इसी "जन-धन" से "जन सुरक्षा" के लिये जीवन बीमा योजना को प्रधानमंत्री की जीवन सुरक्षा योजना- 12 रु. प्रति वर्ष के प्रीमियम से शुरू किया गया है यानि महीने में एक रुपया बचाओं और अपने आपको-अपने परिवार को सुरक्षित पाओ । इसमें दुर्घटना हो जाने पर दो लाख रु. बीमा राशि परिवार के नामित सदस्य को मिल सकेगी । इसी प्रकार "प्रधानमंत्री जीवन ज्योति बीमा योजना"-जिसमें सलाना प्रीमियम 330 रु. है यानि लगभग 90 पैसे प्रतिदिन बचाओ और असुरक्षित हो जाओ । इसी के साथ-साथ "अटल पेंशन योजना" को लागू किया गया है जिसके अन्तर्गत 60 वर्ष के पश्चात् व्यक्ति को 1000 रु. से 5000 रु. की प्रति माह पेंशन मिल सकेगी ।

इसी तरह गरीबों को छत मिले- एक मकान के रूप में। इसके लिये "प्रधानमंत्री आवास योजना" के अन्तर्गत 2022 तक 2 करोड़ घर बनाने की योजना 24600 करोड़ रु. की तैयार की गई है ताकि गरीब लोगों को अपना घर मुहैया कराया जा सके । गरीब से गरीब लोगों को खाना बनाने की गैस मिल सके - प्रधानमंत्री जी के आह्वान पर देश के आयकर देने वाले लोगों ने 62 लाख से अधिक ने सब्सिडी छोड़ दी है जिससे गरीबों को यह गैस कनेक्शन दिये जा रहे हैं।

26 नवम्बर, 1949 को हमारा संविधान लागू होकर देश के लोगों ने अपनाया था जिस बाबा साहेब डा. भीमराव अम्बेडकर जी ने बड़ी मेहनत से तैयार किया था। इस दिन को "संविधान दिवस" के रूप में मनाये जाने की घोषणा ही नहीं की अपितु दो दिन तक संसद में इसपर बहस की गई जोकि अपने आप में

---

\* Speech was laid on the Table.

बाबा साहेब के सम्मान में उनके 125वें जन्मदिवस पर मनाये जा रहे सारे देश में उनके सम्मान में श्रद्धांजलि के रूप में कहा जा सकता है। जब-जब भी भाजपा/एनडीए की सरकारें आई हैं उसने हमेशा ही बाबासाहेब को सम्मान दिया है। बाबा साहेब के जन्म स्थान महू (मध्य प्रदेश) में एक विशाल स्मारक बनाया गया है। जहां पर देश के लाखों लोग बाबा साहेब को श्रद्धांजलि देने हर वर्ष आते हैं। इसी तरह गुजरात के बड़ोदा में "संकल्प भूमि" के निर्माण में 125 करोड़ रु. की लागत से भव्य स्मारक का निर्माण किया जा रहा है। महाराष्ट्र के नागपुर में "दीक्षा भूमि" जहां पर बाबा साहेब ने बौद्ध धर्म को अपनाया था वहां पर भी एक भव्य स्मारक का निर्माण किया गया है। दिल्ली में "परिनिर्वाण भूमि" 26 अलीपुर रोड पर स्थित बाबा साहेब स्मारक जिसे 16 करोड़ रु. की लागत से खरीद पर अब 100 करोड़ से इस स्थल को संविधान आकार का भवन स्मारक बनाया जा रहा है।

"शिक्षा भूमि" लंदन में जहां की बाबा साहेब ने दो वर्ष तक शिक्षा ग्रहण के दौरान रहते थे उसे भी मौजूदा सरकार ने खरीद कर उसे भारतीय विद्यार्थियों को वहां शिक्षा ग्रहण करने की सुविधा दी जायेगी। "चिन्चोली" में जोकि नागपुर (महाराष्ट्र) में स्थित है - जहां बाबा साहेब द्वारा प्रयोग की गई वस्तुएं रखी-रखी खराब हो रही थी उसको ठीक से सुरक्षित करने की योजना बनाई गई है। यही नहीं दिल्ली के जनपथ पर 200 करोड़ रु. की लागत से एक अन्तर्राष्ट्रीय स्तर का अध्ययन केन्द्र बनाया जा रहा है।

मौजूदा एन.डी.ए. सरकार ने बाबा साहेब के नाम का एक सिक्का तथा डाक टिकट जारी किया है। बाबा साहेब को "भारत रत्न" देने में भी एन.डी.ए. सरकार का ही प्रयास रहा है। यानि यह सरकार गरीबों के साथ-साथ दलितों के हित में कार्य कर रही है। गरीबों को बिना किसी गारंटी के ऋण प्रसप्त हो उसके लिये "प्रधानमंत्री मुद्रा योजना" का आरंभ किया गया है जिसमें 10 लाख तक का ऋण गरीब व्यक्ति बैंकों से ले सकता है। विदेश में अनु.जाति के प्रतिभावान छात्र अपनी शिक्षा ग्रहण कर सके उसके लिये बिना किसी गारंटी के 20 लाख तक का ऋण लिया जा सकता है। किसानों की समृद्धि के लिये जहां "प्रधानमंत्री ग्राम सिंचाई योजना" लाई गई है वहीं किसानों के लिये एक व्यापक और सबसे कम प्रीमियम यानि खरीद पर 2% और रबी पर 1.5% दर की "प्रधानमंत्री फसल बीमा योजना" शुरू की गई है। सरकार ने पहली बार मीम कोटर यूरिया लाकर इसकी खुले बाजार में काला बाजारी व अन्य रासायनिक उपयोग में लाने पर समाप्त किया है और अब खाद यूरिया किसान को उनकी फसल की बढ़ोतरी में सहायक होगी। "Soil Health Card" को देश के सी 14 करोड़ किसानों (जोत धारकों) को उनके लाभ के लिये बनाया जा रहा है। Skill India के अन्तर्गत 76 लाख लोगों को गत वर्ष प्रशिक्षित किया गया। इस योजना के अन्तर्गत अवश्य ही देश के नौजवानों को रोजगार उपलब्ध होगा।

देश में अधिक बिजली का उत्पादन हो तथा नवीकरणीय ऊर्जा पर अधिक ध्यान दिया जा रहा है जिसमें 2022 तक 175 जी.डब्ल्यू. तक की क्षमता बढ़ाने के प्रयास जारी हैं। देश में राष्ट्रीय एल.ई.डी. कार्यक्रम के अन्तर्गत 6 करोड़ रु. से भी अधिक एल.ई.डी.बल्ब आवंटित किये जा चुके हैं। यह एक महत्वपूर्ण बात है कि सरकार ने 2019 तक "प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना" के अन्तर्गत 1.78 हजार गांवों को पक्की सड़कों से जोड़ने का फैसला लिया है। 2017 तक सभी 1,55,000 डाकघरों का computerization हो जायेगा जिससे पेंमेंट बैंक ऑफ इंडिया से वित्तीय समावेशन को और अधिक बढ़ावा मिलेगा।

अनु.जाति/जनजाति वर्ग के लिये भी इस बजट में उनके उत्थान हेतु अधिक राशि रखी गई है। इस वर्ष के लिये एस.सी. ए.पी. (अनु.जाति घटक योजना) में 38,832.63 करोड़ रु. जो कि गत 2015-16 बजट से 7981.75 करोड़ रु. अधिक है। बजट में इस बात को लेकर प्रावधान किया गया है कि अनु.जाति/जनजाति नौकरी ढूँढ़ने की बजाय नौकरी देने वाले बनें। इसमें स्टैंड अप इंडिया स्कीम को मंजूरी दी गई है जिसके लिये 500 करोड़ रु. उपलब्ध करवाये गये हैं। यह स्कीम प्रत्येक श्रेणी के एक उद्यमी के लिये प्रति बैंक शाखा से कम ऐसी दो परियोजनाओं को मदद देगी जिससे 2.5 लाख उद्यमी लाभान्वित होंगे।

डा. भीमराव अम्बेडकर जी की 125वीं जयन्ती पर यह वर्ष अनु.जाति/जनजाति के लिये आर्थिक सशक्तिकरण का वर्ष होगा। गरीबों के परिवारों में खाना बनाने की गैस कनेक्शनों के लिये 2000 करोड़ रु. का प्रावधान है जिससे 1.50 करोड़ बीपीएल परिवारों को लाभ होगा। इसी तरह प्रधानमंत्री जन औषधि योजना के अन्तर्गत इस वर्ष 3000 स्टोर खोले जायेंगे जहां गरीब लोगों के लिये सस्ती दरों पर दवाईयां मुहैया करवाई जा सकेगी। इसी तरह "राष्ट्रीय डायलसिस" कार्यक्रम के अन्तर्गत इसका लाभ गुर्दे के रोगियों को मिलेगा जिनकी संख्या दिनों-दिन बढ़ रही है और उसके लिये इसकी मशीनें उपलब्ध हो के कारण गरीब लोग अपना ईलाज न करवा सकने की वजह से अपनी जान गंवा रहे हैं।

यह बजट (2016-17) का बजट ठीक ही कहा गया है कि यह गरीब, गांव व किसान के हित में है। मैं इसका स्वागत करता हूँ।



\*SHRIMATI POONAMBEN MAADAM (JAMNAGAR): I extend my sincere thanks to the Hon. President of India for his address for delineating the road map for India's future and also emphasizing how far we have come in accomplishing our goal of "Sabka Saath Sabka Vikas". I am glad that the Government's resolve has been underlined and emphasized.

Referring to the economic paradigm; increase in GDP growth has made India one of the world's fastest growing economies. Inflation, fiscal deficit and current account deficit have decreased and the country has recorded the highest even foreign exchange reserves in 2015.

A number of measures have been taken to ease out the taxation system and make it progressive. This is being done by incorporating internationally prevalent best practices in tax administration. Facilities such as e-filing of returns, electronic processing of documents, etc. are now available for usage.

The Government launched the Gold Monetization Scheme and Sovereign Gold Bond Scheme in November 2015 to ensure productive utilization of idle assets. Additionally, 23 banking licenses have been issued. The IT Modernization Project involving computerization and networking of 1,55,000 post offices will be completed by 2017.

This is a testimony to the fact that India has emerged as the beacon of macroeconomic stability.

In one of the most innovative financial inclusion programme, the Pradhan Mantri Jan Dhan Yojana', 21 crore accounts have been opened with an aggregate deposit of over Rs. 32,000 crore.

The proposed Postal Payment Bank of India will further boost financial inclusion. The Government aim to make banking accessible to all is will go a long way not only for India's banking system but also for the urban and rural development.

---

\* Speech was laid on the Table

To universalize social security, three new insurance and pension scheme have been launched, namely: (i) Pradhan Mantri Suraksha Bima Yojana, (ii) Pradhan Mantri Jeevan Jyoti Bima Yojana and (iii) Atal Pension Yojana.

To trickle down benefits to the economically weak, the 'Give-It-Up Campaign' along with the 'Give Back programme' has provided subsidized fresh connections to 50 lakh BPL families. Under the campaign, 62 lakh LPG consumers have voluntarily surrendered their LPG subsidy.

The food security coverage has doubled since June 2014 to cover over 68 crore people. Direct Benefit Transfer has been extended to 42 schemes. PAHAL has close to Rs. 15 crore beneficiaries.

Hand in hand with social sector, the Government is committed to the agricultural sector, which is the backbone of our nation. The 'Pradhan Mantri Fasal Bima Yojana' has been launched for crop insurance with lowest ever premium rates for farmers to end the farm distress. Soil Health Cards will be distributed to all 14 crore farm-holdings by March 2017. The National Agriculture Market is working towards setting up a common e-market platform to connect 585 wholesale markets across the country. Both the new digital agri-market platform and crop insurance scheme are welcome initiatives.

The New Urea Policy, 2015 has been notified to improve efficiency, and cover subsidy leakages by providing 100% neem-coated urea to farmers.

Policy intervention in the last year have brought down sugarcane arrears from over Rs. 21,000 crore to Rs. 720 crore. To fully harness the agricultural potential of eastern states, the Government is taking several steps to usher in a second green revolution. Under 'Namami Gange Programme', projects are being implemented in 118 cities.

Under Pradhan Mantri Awas Yojana, 4,25,000 houses have been sanctioned with a project cost of Rs. 24,600 crore. The target is to construct two crore houses by 2022, to benefit slum dwellers, urban poor and people from economically weaker sections of society.

For rural development, Shyama Prasad Mukherji Rural Mission has been launched for 300 rural clusters, out of which 'Vadinar' village of my constituency Jamnagar has also been adopted.

The Mission will aid skill development and local entrepreneurship, in addition to providing infrastructure amenities. Urban Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana, 1,78,000 rural habitations are to be connected with all-weather roads.

The 'Mahatma Gandhi National Rural Employment Guarantee' Scheme (MNREGA) has been revamped to ensure efficient disbursement of wages, increased transparency and creation of productive assets. Two lakh 'anganwadi' buildings are being constructed under MNREGA. The Government realizes that rural and urban development has to go parallel and accordingly, the Government is taking steps to cater to the nation's development needs. The 14<sup>th</sup> Finance Commission has made a grant of Rs. 2,00,000 crore to gram panchyats for a five year period; while 20 cities have been selected in the first stage of Smart Cities Mission, after a competition among 98 cities. Industry and manufacturing initiatives by the Government have helped India to improve by 12 places in the latest ease of doing business rankings. The Make in India initiative has achieved a 39% increase in FDI inflow. Banks have cumulatively disbursed over Rs. 1,00,000 crore to more than 2.6 crore to MSME under Pradhan Mantri Mudra Yojana. Udyog Aadhar Portal has been set up to facilitate online registration of MSMEs.

Start-Up India campaign has been launched to expand and support the innovative ecosystem in the country. Job creation is being targeted through a set of initiatives including 'Make in India', 'Start-Up India', 'Mudra', 'Skill India', etc. Under the Start-Up Village Entrepreneurship programme, 1.82 lakh village enterprises will be created, generating employment for 3.78 lakh people. Under 'Skill India' 76 lakh people have been trained in the last year.

For the education sector, two IITs, six IIMs, one Indian Institute of Science, Education and Research and one NIT have started functioning. National Institutional Ranking Framework has been launched for higher educational

institutions. Under 'Swachh Bharat', over 4,17,000 toilets for girls and boys have constructed in primary schools.

With a special focus on women, we have seen how campaigns like 'Beti Bachao Beti Padhao' are making a difference at the grassroot level.

Construction of 7,200 km of highways has been completed and 12,900 km of highway projects have awarded. An umbrella scheme, 'Bharat mata' has been formulated for development of national highways. The estimated cost Rs. 2,67,000 crore.

A Green Highways Policy 2015 has been launched, and a pilot policy for conversion of diesel buses into electronic buses has been taken up.

A Civil Aviation Policy is being formulated to improve connectivity to small cities.

Defence procurement produce has been streamlined with a focus on indigenously designed, developed and manufactured weapon systems. Measures such as Induction of women as Short Service Commission and as fighter pilots in the Indian Air Force have been taken to empower women. The Government has fulfilled its commitment to implement One Rank One Pension. Governance close to 1,800 obsolete legislations is at various stages of repeal. An initiative of providing 500 e-governance services through PPP in 12 states has been taken up. Amendments to the Prevention of Corruption Act are also on the anvil.

Energy shortages have been reduced from 4% to 2.3%. Installed solar capacity in the country has doubled in the last 20 months and crossed 5,000 MW. Ujwal DISCOM Assurance Scheme (UDAY) for financial turnaround of power distribution companies has been launched. The Government is committed to providing electricity to all census villages by May 2018. Renewable energy: Increasing renewable energy capacity to 175 GW by 2022 has been envisages. Transparent auction of 70 coal blocks has been conducted. Coal India Limited's coal production has recorded a 9.8% growth. The Mines and Minerals

Development and Regulation Act, 1957 has been amended and auction of mines commended.

In his address the Hon'ble President has outlines the major policy priorities of the Government which reflect the aspirations of million in the country. I feel happy that we also represent a segment of these dreams and aspirations from our respective constituencies.

Hence, it is not only my priority but also my duty to uphold some reflections of my parliamentary constituency, my Jamnagar, my home state of Gujarat.

After registering a decade long of nominal growth, the Jamnagar based brass parts industry in witnessing a turnaround on the back of increased exports recently. Surged European export orders are reviving the Jamnagar brass industry. Apparently, five years ago, total exports formed a mere 3-4% of the industry's overall business. However, the same has been gradually increasing since last two years and nearing 20%. In 2014-15, the industry registered exports of about Rs. 2,000 crore to regions like USA and Europe, along with African countries. Exports have also extended to Asian countries like UAE, Saudi Arabia.

However, this was made possible with the timely help and intervention of our Prime Minister, Shri Narendra Modi ji and the Finance Minister, Shri Arun Jaitley ji. The Government of India had reduced the earlier levied 4% SAD on imports of brass scrap even at the cost of huge revenue outgo to benefit the Jamnagar's Brass Industries. The benefits of duty reduction would go directly towards the efforts of revenue generation through manufacturing activities to the working class people engaged in the sector. There are 4,000 brass-making units in Jamnagar, over 80 per cent of them in the small-scale category. The industry employs over 2,00,000 people, directly and indirectly. On behalf of the people, I take this opportunity to wholeheartedly acknowledge the efforts of present Government to strongly revive Indian manufacturing sector and MSME.

The temple city of Dwarka which is in my constituency has been selected as one of the 12 cities by the Union Ministry for Urban Development to be developed as a heritage site under the Heritage City Development and Augmentation Yojana (HRIDAY) scheme. Dwarka is one of the foremost sacred Hindu Pilgrimage sites and finds mention in Mahabharata and Skanda Purana. The place is renowned for the Dwarkadheesh temple, among other notable historical and religious sites. I would like to sincerely thank our Prime Minister, Shri Narendra Modi ji and the Union Minister for Urban Development Shri M. Venkaiah Naidu ji who emphasized on encouraging pilgrimage tourism. Dwarka is one such place which has tremendous potential for growth. The need for air connectivity, adequate hotel infrastructure and improving the amenities will go for a long way in the development of this temple town.

Considering the economic approach and holistic policies adopted by the Government for the nation and States, I can confidently state that very soon India will emerge as an economic super-power under the leadership of our Prime Minister Shri Narendra Modi ji. There has been tremendous economic transformation and the holistic approach to development as adopted by the Government will take this country to greater heights. This is not only a Government of hope and aspiration but a Government transforms dreams into reality.

**\*श्री अजय मिश्रा टेनी (खीरी) :** माननीय राष्ट्रपति जी ने भारत की सरकार के किये कार्यों व अपेक्षाओं को लेकर दोनों सदनों के समवेत अधिवेशन को सम्बोधित करते हुये पं. दीनदयाल उपाध्याय जी के एकात्मक मानववाद में अंत्योदय की कल्पना के अनुसार यही दर्शाया है कि सबका साथ सबका विकास मात्र नारा नहीं गरीबों की उन्नति, किसानों की सृमद्धि, युवाओं को रोजगार सरकार की प्राथमिकता है। सरकार ने स्पष्ट ही कहा है कि इस देश के संसाधनों पर सबसे पहला हक इस देश से सबसे गरीब व्यक्ति का है।

मैं राष्ट्रपति के अभिभाषण का समर्थन करते हुये कहना चाहता हूँ कि हमारी सरकार ने देश में स्वास्थ्य सुधार, कुपोषण, महिलाओं के स्वास्थ्य, पीने के पानी के साथ प्राथमिक शिक्षा सहित उच्च शिक्षा तथा महिलाओं की शिक्षा हेतु जहां महत्वपूर्ण कार्य किये हैं वहीं देश के गरीब व कमजोर वर्ग को आर्थिक सुरक्षा देने हेतु जनधन योजना बीमा, स्वास्थ्य बीमा, मनरेगा, किसान फसल बीमा योजना, प्रधानमंत्री सिंचाई योजना, राष्ट्रीय कृषि बाजार, किसानों को फसल हेतु सस्ता कर्ज, सब्सिडी सीधे खाते में देने के साथ पेंशन योजनायें शुरू की है।

इसके साथ जीवन स्तर को बेहतर बनाने हेतु सभी गांवों का विद्युतीकरण, राष्ट्रीय राजमार्ग से शहरों को जोड़ने व विस्तार के साथ प्रधानमंत्री ग्रामीण सड़क योजना द्वारा हर गांव में कनेक्टिविटी के साथ भ्रष्टाचार समाप्त करके व विदेशी मुद्रा भंडार के साथ व्यापार के लिये अच्छा माहौल बनाकर अर्थव्यवस्था मजबूत करने का काम किया है तथा भारत की सीमाओं की सुरक्षा के साथ आतंकवाद पर भी नियंत्रण किया है। देश में एक स्वस्थ वातावरण का निर्माण हुआ तथा राष्ट्रवादी ताकतें जहां मजबूत हुयी हैं वहीं पूरी दुनिया में भारत का सम्मान भी बढ़ा है। जिससे देश के लोगों को लगने लगा है देश सही दिशा में बढ़ रहा है। मैं पुनः माननीय राष्ट्रपति महोदय द्वारा दिये गये भाषण पर आये धन्यवाद प्रस्ताव का समर्थन करता हूँ।

---

\* Speech was laid on the Table.

\*SHRI G. HARI (ARAKKONAM): First of all, I express my indebtedness and sincere thanks to our beloved Leader Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu, Puratchi Thalaivi Amma for giving me this great opportunity to express my views on the Motion of thanks on the President's Address.

Safety and Security of the Nation is most important and cannot be compromised even for a second. We are happy that this Government is fully committed to firmly deal with all challenges concerning the security of the country. Terrorism is a global threat and strong counter-terrorism measures are necessary worldwide to eradicate it completely. Firm and effective steps will be taken to deal with any situation arising out of cross-border terrorism. We are indebted to those who inspire by their selfless service and their supreme sacrifice in the line of duty. Acknowledgement must not hinge on ceremony or noble gestures of gratitude alone. Adequate financial support and compensation benefits including job opportunities should be extended to the family of the defence personnel who lost their invaluable life while fighting our enemies and while protecting the Nation.

There has been significant improvement in the overall security situation in the country. As the Hon'ble President rightly said, this has been made possible through sustained efforts and measures taken by the intelligence agencies and security forces in collaboration with the State Governments. I wish to record here that Tamil Nadu under the dynamic leadership of Hon'ble Chief Minister Puratchi Thalaivi AMMA has become the most helpful state in the country.

"Shakti", which means power, is the manifestation of energy. This Shakti defines our strength. The Government has approved the induction of women as Short Service Commission officers and as fighter-pilots in the IAF. In the future, Government will induct women in all the fighter streams of our Armed Forces. I am happy to record here that our Hon'ble Chief Minister Puratchi Thalaivi AMMA is an epitome of this Sakthi. AMMA has introduced the all women police station

---

\* Speech was laid on the Table



to this country more than 20 years back in Tamil Nadu. AMMA is the first person to train and induct women commandos in the country.

I am glad that this Government has initiated several measures to ensure safety and security of women which include nationwide Emergency Response Systems, a Central Victim Compensation Fund, Cyber Crime Prevention against Women and Children, and Organized Crime Investigative Agency and an Integrated Emergency Response Management System for women's safety on railways.

Vasudhaiva Kutumbakam : the world is one family. The Government should be committed to this principle and its expression is most resonant in the steps we have taken in reaching out to our neighbours. Last year, the Government adopted the historic Land Boundary Agreement with Bangladesh, leading to the peaceful exchange of disputed territories between our two countries. The signing of the Motor Vehicles Agreement between Bangladesh, Bhutan, India and Nepal, will provide seamless connectivity and further strengthen ties. The Government opened our skies, became a key transit hub and essential enabler so that assistance from other countries could reach Nepal in its hour of need.

But when we look back in our history, I am very sad to say that we have lost strategically important Katchatheevu island to Srilanka thereby doing gross injustice to the people of our country, particularly the poor fishermen community in Tamil Nadu. We lost the most crucial piece of land without any proper amendment in the Indian Parliament. Hon'ble Chief Minister Puratchi Thalaivi Amma has been fighting in and out to retrieve Katchatheevu islands back to our people and I wish the Union Government should take appropriate steps to get back Katchatheevu island to brighten the life of millions of Fishermen community living in Tamil Nadu.

To address the problems of malnutrition in a holistic manner, the Union Government is ensuring convergence of the actions of various Ministries and programmes with a clear focus on measurable outcomes. Infrastructure required

for effective implementation of the Integrated Child Development Scheme is being strengthened. Two lakh Anganwadi buildings are being constructed in 2,534 most backward Blocks under Mahatma Gandhi National Rural Employment Guarantee Scheme over a period of four years. In Tamil Nadu there are plenty of schemes implemented under the dynamic leadership of Hon'ble Chief Minister Puratchi Thalaivi Amma for the development of women and child welfare.

The Union Government need a strong focus on holistic healthcare, strengthening Ayurveda, Yoga and Naturopathy, Unani, Siddha and Sowa-Rigpa and Homeopathy systems of medicine. It is really heartening to see that the first International Day of Yoga was celebrated on 21<sup>st</sup> June, 2015 world over with immense enthusiasm. The Union Government has launched a nation-wide campaign for achieving universal accessibility for ensuring that persons with disabilities participate in all areas of community life. Our Hon'ble Chief Minister Puratchi Thalaivi Amma has taken many innovate schemes to support the differently abled people in Tamil Nadu including the generation of job opportunities.

\*SHRI A. ARUNMOZHITHEVAN (CUDDALORE): First of all, I express my indebtedness and sincere thanks to our beloved Leader Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu, Puratchi Thalaivi Amma for giving me this great opportunity express my views on the Motion of thanks on the President's Address.

Safety and Security of the Nation is most important and cannot be compromised even for a second. We are happy that this Government is fully committed to firmly deal with all challenges concerning the security of the country. Terrorism is a global threat and strong counter-terrorism measures are necessary worldwide to eradicate it completely. Firm and effective steps will be taken to deal with any situation arising out of cross-border terrorism. We are indebted to those who inspire by their selfless service and their supreme sacrifice in the line of duty. Acknowledgement must not hinge on ceremony or noble gestures of gratitude alone. Adequate financial support and compensation benefits including job opportunities should be extended to the family of the defence personnel who lost their invaluable life while fighting our enemies and while protecting the nation.

There has been significant improvement in the overall security situation in the country. As the Hon'ble President rightly said, this has been made possible through sustained efforts and measures taken by the intelligence agencies and security forces in collaboration with the State Governments. I wish to record here that Tamil Nadu under the dynamic leadership of Hon'ble Chief Minister Puratchi Thalaivi AMMA has become the most helpful state in the country.

"Shakti", which means power, is the manifestation of energy. This Shakti defines our strength. The Government has approved the induction of women as Short Service Commission officers and as fighter-pilots in the IAF. In the future, Government will induct women in all the fighter streams of our Armed Forces. I am happy to record here that our Hon'ble Chief Minister Puratchi Thalaivi AMMA is an epitome of this Sakthi. AMMA has introduced the all women police station

---

\* Speech was laid on the Table

to this country more than 20 years back in Tamil Nadu AMMA is the first person to train and induct women commandos in the country.

I am glad that this Government has initiated several measures to ensure safety and security of women which include nationwide Emergency Response Systems, a Central Victim Compensation Fund, Cyber Crime Prevention against Women and Children and Organized Crime Investigative Agency and an Integrated Emergency Response Management System for women's safety on railways.

Vasudhaiva Kutumbakam : the world is one family. The Government should be committed to this principle and its expression is most resonant in the steps we have taken in reaching out to our neighbours. Last year, the Government adopted the historic Land Boundary Agreement with Bangladesh, leading to the peaceful exchange of disputed territories between our two countries. The signing of the Motor Vehicles Agreement between Bangladesh, Bhutan, India and Nepal, will provide seamless connectivity and further strengthen ties. The Government opened our skies, became a key transit hub and essential enabler so that assistance from other countries could reach Nepal in its hour of need.

But when we look back in our history, I am very sad to say that we have lost strategically important Katchatheevu island to Srilanka thereby doing gross injustice to the people of our country, particularly the poor fishermen community in Tamil Nadu. We lost the most crucial piece of land without any proper amendment in the Indian Parliament. Hon'ble Chief Minister Puratchi Thalaivi Amma has been fighting in and out to retrieve Katchatheevu islands back to our people and I wish the Union Government should take appropriate steps to get back Katchatheevu island to brighten the life of millions of Fishermen community living in Tamil Nadu.

To address the problems of malnutrition in a holistic manner, the Union Government is ensuring convergence of the actions of various Ministries and programmes with a clear focus on measurable outcomes. Infrastructure required

for effective implementation of the Integrated Child Development Scheme is being strengthened. Two lakh Anganwadi buildings are being constructed in 2,534 most backward Blocks under Mahatma Gandhi National Rural Employment Guarantee Scheme over a period of four years. In Tamil Nadu there are plenty of schemes implemented under the dynamic leadership of Hon'ble Chief Minister Puratchi Thalaivi Amma for the development of women and child welfare.

The Union Government need a strong focus on holistic healthcare, strengthening Ayurveda, Yoga and Naturopathy, Unani, Siddha and Sowa-Rigpa and Homeopathy systems of medicine. It is really heartening to see that the first International Day of Yoga was celebrated on 21<sup>st</sup> June, 2015 world over with immense enthusiasm. The Union Government has launched a nation-wide campaign for achieving universal accessibility for ensuring that persons with disabilities participate in all areas of community life. Our Hon'ble Chief Minister Puratchi Thalaivi Amma has taken many innovate schemes to support the differently abled people in Tamil Nadu including the generation of job opportunities.

**\* श्री अर्जुन राम मेघवाल (बीकानेर) :** महामहिम राष्ट्रपति जी ने दोनों सदनों के संयुक्त सदन में 23 फरवरी 2016 को जो अभिभाषण दिया, उसके लिए मैं आभार प्रकट करता हूँ। साथ में निम्नांकित सुझाव सम्मिलित करने का निवेदन भी करता हूँ।

न्यायिक सुधारों की प्रक्रिया में वर्तमान सरकार ने एक पारदर्शी व्यवस्था लागू करने के लिए नेशनल ज्युडिशियल अप्वाइंटमेन्ट कमीशन से सम्बन्धित कानून बनाया था, जो माननीय सर्वोच्च न्यायालय की संविधानिक पीठ के यहाँ अंतिम निर्णय के लिए लंबित है। माननीय सर्वोच्च न्यायालय में जजों की नियुक्ति पारदर्शी सिस्टम के तहत होनी चाहिए। संसार के किसी भी देश में जज ही जज को नियुक्त करते हैं, यह परम्परा नहीं है। चूंकि राष्ट्रपति जी का अभिभाषण सरकार की नीतियों का एक आईना होता है। अतः इस विषय को भी राष्ट्रपति जी के अभिभाषण की चर्चा में सम्मिलित करने की आवश्यकता है। संविधान निर्माताओं ने जिस भावना के साथ जजों की नियुक्ति के लिए जो प्रावधान संविधान में दिया था, उसको तोड़ने-मरोड़ने से संविधान की मूल भावना पर विपरीत असर पड़ सकता है। अतः इसे चर्चा में सम्मिलित करना चाहिए।

संविधान में कार्यपालिका, न्यायपालिका एवं विधायिका के लिए शक्तियों का पृथकीकरण किया हुआ है। वर्तमान समय में न्यायिक सक्रियता के चलते यह देखने में आया है कि पीआईएल के माध्यम से अधिकांश वरिष्ठ अधिकारियों को न्यायालय में ही पेशी पर जाते देखा गया है। जब किसी भी राज्य के वरिष्ठ अधिकारी सप्ताह में दो या तीन दिन न्यायालयों की पेशी ही भुगतते रहेंगे तो जनता का काम कब करेंगे, यह चिंता का विषय है और इस ट्रेन्ड को संविधान की भावना के अनुरूप करने के लिए संसद में विस्तृत चर्चा की आवश्यकता है। संविधान के सभी अंग अपनी सीमाओं में काम करें और कोई भी अंग अपनी सीमा को पार नहीं करे, इसके लिए संसद में चर्चा की आवश्यकता है।

चुनाव सुधार एक निरंतर प्रक्रिया है, लेकिन संविधान लागू होने के प्रारंभिक वर्षों में लोकसभा और विधानसभाओं के चुनाव एक साथ होते थे, लेकिन कालांतर में ये चुनाव अलग-अलग होने लगे हैं। इससे जनता का समय भी अधिक लगता है और सरकारी खजाने से धन भी अधिक लगता है। अतः यह मांग जनता में पुरज़ोर तरीके से उठ रही है कि लोकसभा और विधानसभाओं के चुनाव एक साथ हों, जिससे आदर्श आचार संहिता के चलते जो जनता के कार्यों के निष्पादन में जनता को देरी होती है और धन खर्च होता है, चुनाव एक साथ कराने से इससे बचा जा सकता है। अतः इसको भी चर्चा में सम्मिलित किया जाना चाहिए तथा राष्ट्रपति अभिभाषण में भी चर्चा में सम्मिलित किया जाना चाहिए।

---

\* Speech was laid on the Table.

मीडिया लोकतंत्र का एक मजबूत अंग है, लेकिन पेड न्यूज की खबरों के कारण मीडिया की भी बदनामी हो रही है। बहुत-सी संगोष्ठियों में ये विचार मंथन होता रहता है कि पेड न्यूज के मामले में संसद मौन क्यों है तथा इसे संसद में चर्चा के लिए सम्मिलित क्यों नहीं किया जात है। अतः इस संबंध में मेरा सुझाव है कि पेड न्यूज और लोकतंत्र में मीडिया की भूमिका पर चर्चा होनी चाहिए और इसे राष्ट्रपति अभिभाषण में भी सम्मिलित किया जाना चाहिए।

**\* श्री ओम बिरला (कोटा) :** माननीय राष्ट्रपति जी ने अपने 81 सूत्री भाषण में सरकार द्वारा पिछले एक साल में किए गए कार्यों का सीधा एवं स्पष्ट ब्यौरा दिया है तथा आगे आने वाले सालों में क्या करने जा रही है, इसका ब्यौरा दिया है। मैं सौभाग्यशाली हूँ कि मुझे बजट पेश होने के ठीक अगले ही दिन धन्यवाद प्रस्ताव पर विचार रखने का अवसर मिला, ऐसा बजट जिसमें कृषि और ग्रामीण विकास पर ज़ोर दिया गया है, जिसमें भारत के लोगों की आशाओं व आकांक्षाओं का अक्स दिखता है।

विभिन्न महत्वपूर्ण योजनाएं जिन्हें प्रभावी ढंग से प्रस्तुत किया गया है, मुझे खुशी है कि माननीय राष्ट्रपति महोदय ने देश में कृषि और किसानों की जिन्दगी को खुशहाल बनाने की दिशा में किए गए प्रयासों के बारे में विस्तृत विवरण दिया है। साथ ही, कृषि और ग्रामीण विकास के लिए वित्तीय आवंटन में वृद्धि की गई है। पिछले लगातार दो वर्षों में क्रमशः 12 प्रतिशत और 14 प्रतिशत वर्षा में कमी आई है, जिससे ग्रामीण भारत पर महत्वपूर्ण नकारात्मक प्रभाव पड़ा है। यद्यपि, सरकार इस समस्या से निपटने के लिए किए गए अल्पकालिक एवं दीर्घकालिक दोनों प्रकार के उपाए किए जाने में सफल रही है। मैं मानता हूँ कि उन सभी उपायों में सबसे महत्वपूर्ण है, फसल बीमा योजना को नई प्रधानमंत्री फसल बीमा योजना के रूप में प्रस्तुत करना, जिसके लिए 5501.15 करोड़ रुपये की धनराशि वर्ष 2016-17 के लिए आवंटित की गई है।

कृषि अर्थव्यवस्था पर आए संकट से न केवल ग्रामीण भारत पर मारक प्रभाव पड़ा है बल्कि सम्पूर्ण अर्थव्यवस्था पर नकारात्मक प्रभाव पड़ा है। कृषि अर्थव्यवस्था में आ रही गिरावट को रोकने का बेहतर तरीका है किसानों के लिए बेहतर मुआवजा प्रणाली को विकसित किया जाए। पहले जो प्रीमियम देना पड़ता था, वह 15 प्रतिशत था, अब खरीफ फसलों के लिए घटाकर 2 प्रतिशत तथा रबी फसलों के लिए घटाकर 1.5 प्रतिशत कर दिया गया है। इस योजना को सोच-समझ कर एवं व्यावहारिक बनाया गया है और इस योजना को सरकार की एक महत्वपूर्ण योजना के रूप में याद किया जाएगा, जिसके अंतर्गत पूरे देश के सभी किसान सम्मिलित होंगे तथा फसल उपजाने के पश्चात् हुई हानि के बेहतर आंकलन करने एवं मुआवजे का समय पर भुगतान किए जाने की व्यवस्था है। दिसम्बर में अंतिम आंकड़ा प्रस्तुत किए जाने तक पूरे देश में 27 प्रतिशत फसलों का बीमा किया गया था। इस नई योजना से फसल बीमा के कवरेज को बढ़ाने में मदद मिलेगी और फसल की हानि से किसानों को हो रहे नुकसान को कम किए जाने में मदद मिलेगी। जैसाकि हमारे माननीय कृषि मंत्री जी ने कहा था, यह वास्तव में 'अमृत योजना' है।

प्रधानमंत्री कृषि सिंचाई योजना से 28.5 लाख हैक्टेयर भूमि पर सिंचाई की जा सकेगी, 14 करोड़ किसानों के खेतों की मिट्टी की जांच के लिए सॉयल हेल्थ कार्ड, फसल उत्पाद के लिए बेहतर बाज़ार मूल्य

---

\* Speech was laid on the Table.



दिलवाना, अगले तीन वर्षों में 17 लाख मीट्रिक टन वार्षिक यूरिया उपलब्ध कराकर अच्छी यूरिया नीति, किसानों को समय पर एवं उन्हें जागरूक बनाने के उद्देश्य से किसान चैनल का आरंभ एवं ग्राम पंचायतों को समृद्ध करना, ये सभी कदम किसानों की समृद्धि और देश की समृद्धि की दिशा में एकदम सही कदम हैं।

कृषि के साथ-साथ, प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के तहत 27,000 करोड़ रूपए तथा मनरेगा के लिए रिकॉर्ड 38,500 करोड़ रूपए का आवंटन किया गया है, जो सरकार के ग्रामीण विकास की प्राथमिकता को रेखांकित करता है।

मैं इस बात को विपक्ष के समक्ष स्पष्ट रूप से कहना चाहता हूँ कि 10 सालों से लगातार सत्ता में रहने के बावजूद उन्होंने इन महत्वपूर्ण योजनाओं की महत्ता को नहीं समझा। यदि समझे होते तो इन महत्वपूर्ण योजनाओं को समय पर क्रियान्वित किया होता। दुर्भाग्यवश, वे न तो इन योजनाओं की महत्ता को समझ सके और न ही इन्हें क्रियान्वित करने की दिशा में काम किया। मैं एक बार पुनः कहना चाहता हूँ कि प्रारंभ की गई योजनाएं एवं चल रही योजनाएं राजनीति से परे होती हैं और उनका समाज के विभिन्न तबकों पर व्यापक प्रभाव होता है।

मैंने अब तक सरकार द्वारा कृषि क्षेत्र में उठाए गए कदमों को रेखांकित किया है। अब मैं अपना ध्यान कुछ और उतनी ही महत्वपूर्ण योजनाओं की ओर दिलाना चाहता हूँ, जिसको माननीय राष्ट्रपति महोदय ने भी रेखांकित किया है।

भारत को क्या महान बनाता है? हमारे देश में ऐसा क्या है कि हम वैश्विक अर्थव्यवस्था की मंदी के इस दौर में भी सारे आकलनों का ध्वस्त करते हुए मजबूत अर्थव्यवस्था के रूप में उभरे हैं। समय-समय पर इस देश के महान नेताओं ने भारत के अंदर मानव संसाधन की शक्ति को रेखांकित किया है। फिर भी, एक सुशिक्षित और शिक्षित भारत इस सफलता की कुंजी है। इसीलिए देश को आगे जाने में कौशल विकास की भूमिका अत्यंत महत्वपूर्ण है। स्किल इंडिया मिशन के अंतर्गत कौशल विकास योजना, उड़ान, स्टार, अल्पसंख्यकों के लिए नई मंजिल इत्यादि ऐसे सशक्त कदम हैं, जो हमें प्रगति के पथ पर ले जाएंगे। जहां विकसित देशों में कुशल कार्यबल 60 प्रतिशत है, वहीं हम लोगों के पास केवल 5 प्रतिशत लोग ही कुशल कार्यबल है। भारत में व्यापार की स्थिति को सुधारने की दिशा में सरकार द्वारा कौशल विकास मंत्रालय की स्थापना के साथ-साथ गुणवत्तापूर्ण कार्य बल उपलब्ध कराना वास्तव में स्थितिक ऊर्जा को गतिज ऊर्जा में परिवर्तित करने की उनकी प्रतिबद्धता है।

उसी प्रकार, स्टार्ट अप इंडिया स्कीम देश में बिजनेस और उद्यमिता को बढ़ावा देने की दिशा में एक सही कदम है।

ई-पोर्टल के माध्यम से सुशासन, सभी नागरिकों को डिजिटल अवसंरचना से जोड़े जाने से डिजिटल इंडिया कैम्पेन काफी सफल रहा है। 40,333 ग्राम पंचायतों को ऑप्टिकल फाइबर इंटरनेट से जोड़ा गया है और 94,689 किलोमीटर लम्बी केबल बिछाई गई है। मोडिफाईड स्पेसिफिक इन्सेंटिव स्कीम कार्यक्रम के तहत हमने लगभग 1.18 लाख करोड़ रूपए का निवेश प्राप्त किया है।

यह नहीं भूलना चाहिए कि यह सब एक ऐसे साफ-सुथरे एवं पारदर्शी तंत्र के द्वारा किया गया है, जो पिछली सरकार की नीतियों के बिल्कुल उलट है। सरकार ने सारे डाटा प्लेटफॉर्म सामने रखे हैं एवं उन आंकड़ों तक आम जनता की सीधी पहुंच है। 100 विभाग के 21,207 डाटासेट इंटरनेट पर अपलोड कर दिए गए हैं। तथापि, सबसे महत्वपूर्ण यह है कि लगभग 21 लाख (2.1 मिलियन) कागजात डाउनलोड किए गए हैं, जो दिखाता है कि आज पारदर्शिता है और लोग अब और भागीदार एवं जागरूक हैं। आज इस देश का कोई भी नागरिक 4.77 लाख केन्द्रीय और राज्य सरकार की उपस्थिति को बायोमेट्रिक्स अटेंडेंट सिस्टम के माध्यम से देख सकता है। क्या इससे सरकार की छवि में सुधार नहीं हो रहा है और अपनी जनता के साथ सरकार के बीच विश्वास नहीं बढ़ा है? वह विश्वास जिसे पिछली सरकार ने पूरी तरह तोड़ दिया था।

किसी देश में रोजगार के सृजन और विकास के लिए उस देश में स्थिरता का होना जरूरी है। साथ ही साथ, पूरे विश्व से समर्थन भी चाहिए। आज पूरे विश्व में स्पष्ट सोच वाले नेता के नेतृत्व में भारत की छवि में तीव्र सुधार हुआ है, परंतु देश के अंदर ही उनकी छवि को गिराए जाने की कई कोशिशें की जा रही हैं।

एन.डी.ए. सरकार ने नई योजनाओं के सृजन एवं मूलभूत आवश्यकताओं को पूरा करने के बीच एक आवश्यक संतुलन बनाया है। यदि आप दो साल पूर्व की स्थिति को देखें, तो क्या आप सोच सकते हैं कि कोई सरकार ऐसी होगी जो स्वच्छता को एक राष्ट्रीय अभियान बनाकर इस काम को करेगी, गरीब से गरीब को भी को एल.पी.जी. उपलब्ध कराएगी, जो लकड़ी और कोयले में खाना बनाते थे, प्रत्येक परिवार के पास एक बैंक खाता होगा, सभी के घर में बिजली होगी? आज यह सब एक वास्तविकता है। इसके साथ-साथ आज तीन सामाजिक सुरक्षा योजनाएं हैं। प्रधानमंत्री सुरक्षा बीमा योजना (9.27 करोड़ पॉलिसियां), प्रधानमंत्री जीवन ज्योति बीमा योजना (2.35 करोड़) और अटल पेंशन स्कीम के माध्यम से आज सभी को बीमा उपलब्ध है और इस बात को भी नहीं भूलना चाहिए कि 21 करोड़ जन-धन खाते खोले गए, जिनमें लगभग 33,074.90 करोड़ रूपए जमा हुए हैं।

अब मैं इस सरकार की महत्वपूर्ण नीतियों में से एक अत्यंत महत्वपूर्ण नीति का वर्णन करना चाहता हूं, वह है- 'मेक इन इंडिया'। अक्टूबर 2014 से सितम्बर 2015 के बीच भारत में विदेशी प्रत्यक्ष निवेश में 48 प्रतिशत का इजाफा हुआ है। लगभग 207,527.38 करोड़ रूपए का निवेश भारत में आया है। यहां तक

कि आर्थिक सर्वे ने भी अपनी रिपोर्ट में इस बात को रेखांकित किया है। हमने व्यापार करने वालों की सूची में 12 स्थान ऊपर उठकर 130वां स्थान पाया है। विश्व बैंक एवं के.पी.एम.जी. की सहायता से औद्योगिक संवर्धन और नीति विभाग द्वारा किए गए "Assessment of State Implementation of Business Reforms" से आसानी से व्यापार किए जाने वाली जगहों के चुनाव में मदद मिली। गुजरात, आंध्र प्रदेश, राजस्थान, झारखंड, छत्तीसगढ़, मध्यप्रदेश उन राज्यों में है, जहां आसानी से व्यापार किया जा सकता है। वाणिज्य मंत्रालय और कॉरपोरेट कार्य मंत्रालय द्वारा उठाये गये कदम आसानी से व्यापार किए जाने वाले की दिशा में उठाए गए कदमों एवं उनके कुशल कार्यान्वयन के ज़मीनी उदाहरण हैं। विनिर्माण क्षेत्र में तेजी से विकास लाने की दिशा में कई चुनौतियां हैं, परंतु उठाए गए कदम ठोस हैं एवं भविष्य में आने वाली अनिश्चितता से निपटने के लिए पूरी तरह सक्षम हैं।

उससे भी बढ़कर, बजट में उठाए गए कुछ कदम, कम्पनी अधिनियम में बदलाव, टैक्स व्यवस्था में सुधार, बैंकों का पुनर्विर्तीयकरण, अदायगी में 90 दिनों से अधिक की देरी होने पर 9 प्रतिशत की दर से ब्याज चुकाने का सरकार का निर्णय, कम्पनी खोलने के लिए उसके पंजीकरण की संक्रिया को आसान बनाना, इत्यादि कुछ ऐसे छोटे-छोटे कदम हैं, जिससे भारत में व्यापार करना और आसान हो जाएगा।

दूसरी महत्वपूर्ण नीति अंतर्देशीय नौवहन अधिनियम के भविष्य पर सीधा प्रभाव डालेगी, जिससे माल ढुलाई के लिए नदियों के मार्ग का इस्तेमाल किया जाएगा, जोकि परिवहन के तीनों माध्यमों में सबसे सस्ता है। इन उपायों का फल तो भविष्य में मिलेगा, परंतु सरकार ने सड़क मार्ग एवं रेल मार्ग का भी पूरा ध्यान रखा है।

हम लोग विश्व की अत्यंत तीव्र गति से बढ़ रही अर्थव्यवस्थाओं में से एक हैं। दूसरे देशों की तरह हमारे देश के समक्ष भी बहुत सारी चुनौतियां हैं, जिन पर काबू पाए जाने की आवश्यकता है। कुपोषण, भुखमरी, किसान कल्याण, अर्थव्यवस्था को स्थिर रखना इत्यादि वे चुनौतियां हैं, जो हमारी परेशानियां हैं, जिन पर काबू पाना है। इसी प्रकार कई और मुद्दे हैं। ये वे मुद्दे हैं जिन पर सरकार को निरंतर सोचना है और मानवता की सेवा के लिए हर प्रकार के कदम उठाए जाना है। एक जिम्मेदार विपक्ष इस संबंध में हमेशा सरकार द्वारा उठाए गए कदमों, नीतियों और स्कीमों की आलोचना कर सकता है। माननीय सदस्यों में से बहुतों ने इन मुद्दों पर अपनी राय रखी है। तथापि, यदि आप कांग्रेस द्वारा पिछले कुछ महीनों में की गई चर्चाओं की ओर ध्यान दें तो उनका ध्यान इसी ओर है कि समाज में कुछ अच्छा नहीं चल रहा है, ऐसा विचार जनता के मन में फैलाने की दिशा में काम कर रहे हैं। असहिष्णुता की बात की गई, माननीय मंत्रियों पर निराधार आरोप लगाए गए और यह क्रम चलता रहा है। वे हज़ार बार झूठ बोलकर उसे सत्य साबित

करने की कोशिश में लगे हैं। यदि आप राष्ट्रीय जनतांत्रिक गठबंधन द्वारा शुरू की गई किसी भी स्कीम को देखें तो आप पाएंगे कि हरेक योजना देश के नागरिकों की भलाई के लिए है न कि राजनीतिक हितसाधन के लिए। हमारा लक्ष्य केवल मानवता की सेवा है, जिसे मैं कहता हूँ “सबका साथ-सबका विकास”।

कांग्रेस इस सरकार को ऐसे निरर्थक मुद्दों के चक्रव्यूह में घेरने की कोशिश में है और उसके लिए हो-हल्ला मचाती है। यह इस स्थिति तक पहुंच गई है जहां पर वे यह जान ही नहीं पा रहे हैं कि इससे कैसे बाहर निकला जाए। वास्तव में वे राजनीति के फेर में अपनी यह समझ खो बैठे हैं कि भारत को राजनीति से कैसे ऊपर रखा जाए।

मैं समझता हूँ कि हमें उनके अपने ही वक्तव्य की याद दिलानी होगी। यू.पी.ए. के एक आदरणीय पूर्व वित्त मंत्री ने कहा था “नीतियों की आलोचना का हमेशा स्वागत होना चाहिए। लेकिन, नीतियों की आलोचना के क्रम में यदि आप यह आरोप लगाएं कि नीति भ्रष्टाचार करने के लिए बनाई गई थी, तो मैं इसे अस्वीकार करता हूँ।”

उसी प्रकार, आज आलोचना नीतियों अथवा देश की बेहतरी के लिए नहीं की जा रही है बल्कि यह सरकार के कार्यकरण में बाधाएँ उत्पन्न करने के उद्देश्य से की जा रही है। आज राष्ट्रहित के ऊपर उनका हित हावी हो गया है। उन्होंने इस बजट की आलोचना की है जो ग्रामीण भारत एवं आम आदमी को हर प्रकार से लाभकारी सिद्ध होगी।

जिस दिन माननीय राष्ट्रपति महोदय ने सरकार के दर्शन को रेखांकित करते हुए अपना अभिभाषण दिया था, राज्य सभा के एक माननीय सदस्य ने वक्तव्य दिया था कि यह एक ऐसा अभिभाषण था, जिसमें कुछ भी नया नहीं था। मैं इस बात पर जोर देना चाहता हूँ कि सरकार जन कल्याण के लिए कई नई और नवोन्मेषी स्कीम लाई है, जिनमें से कुछ के बारे में तो हमने स्पष्ट तौर पर चर्चा की है। फिर भी, महत्वपूर्ण है कि जब सरकार के गठन के प्रारंभ से ही इन स्कीमों को लागू किया गया और उन्हें प्रभावी ढंग से वित्तीय और अन्य स्रोतों से मदद मिली है। यहां तक कि राष्ट्रपति के पिछले अभिभाषण में भी जन-धन योजना, स्वच्छ भारत और तीन बीमा एवं पेंशन स्कीमों के माध्यम से आम आदमी तक पहुंचने की कोशिश की गई। यह हमारी सरकार की सुनियोजित योजनाओं के कार्यान्वयन के लिए दृढ़ संकल्प एवं उनकी प्रतिबद्धता को दर्शाता है। सरकार का समावेशी विकास का जो लक्ष्य है, वह 23 फरवरी के अभिभाषण में स्पष्ट रूप से दिखता है।

मैं सरकार को धन्यवाद देता हूँ कि रेल के साथ-साथ एयर कनेक्टिविटी को बेहतर बनाने के लिए क्षेत्रीय कनेक्टिविटी को बढ़ाने के लिए सरकार ने प्रतिबद्धता दिखाई है। देश के लगभग 160 विमान पत्तनों को 50 करोड़ रुपये से 100 करोड़ की लागत से विकास करने का सरकार का निर्णय सराहनीय है। इस

निश्चित तौर पर रेल के विकास के साथ-साथ हवाई सेवाओं के विकास से देश की तरक्की को नए आयाम मिलेंगे। राजस्थान में पर्यटन की दृष्टि से क्षेत्रीय कनेक्टिविटी के विस्तार की संभावनाएँ हैं। राजस्थान में देश एवं विदेश से लाखों पर्यटक आते हैं। इसके साथ ही, मैं सरकार का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र कोटा के एयरपोर्ट को एयर कनेक्टिविटी से जोड़ने की आवश्यकता की ओर आकृष्ट करना चाहता हूँ। कोटा देश में शैक्षणिक नगरी के रूप में पहचान रखता है तथा हाड़ौती क्षेत्र में कई पर्यटन स्थल स्थित हैं। इसके अलावा कई औद्योगिक इकाइयाँ भी हैं। यहां देशभर से लगभग 1.5 लाख विद्यार्थी एवं लाखों पर्यटक रेलगाड़ी द्वारा कोटा आते हैं। यदि क्षेत्रीय कनेक्टिविटी के अंतर्गत कोटा एयरपोर्ट को एयर कनेक्टिविटी से जोड़ा जाता है तो कोटा में देशभर से पढ़ने के लिए आने वाले विद्यार्थियों, पर्यटकों एवं उद्योगपतियों को आवागमन में सुविधा रहेगी। कोटा में एयर कनेक्टिविटी के विकास से कोटा का भी विकास होगा।

रोज़गार की दृष्टि से देश भर में कई औद्योगिक इकाइयाँ/राजकीय उपक्रम रूग्ण और बंद होने की कठिनाई से गुजर रहे हैं। राजस्थान के कोटा में भी सरकार का राजकीय उपक्रम इंस्ट्रूमेंटेशन लिमिटेड (आईएल) कई वर्षों से घाटे में चलने के कारण रूग्ण हो गया है। इससे हज़ारों लोग बेरोज़गार हो गए हैं तथा उनके परिवार आर्थिक संकट से जूझ रहे हैं। मेरा मानना है कि यदि केंद्र सरकार आईएल को विशेष आर्थिक पैकेज प्रदान करे तो यह उपक्रम पुनः चालू हो सके।

माननीय मंत्री ने प्रधानमंत्री कृषि सिंचाई योजना में 28.5 लाख हैक्टेयर भूमि को सिंचाई क्षेत्र में शामिल किया है। कोटा-बूंदी-झालावाड़ सहित हाड़ौती सम्भाग में बरसात का सरफेस वाटर है। इसे टेप करके कई लिफ्ट सिंचाई परियोजनाएं बनाने की आवश्यकता है। इससे हम अधिकतम असिंचित क्षेत्र को सिंचित कर सकेंगे। इसके अलावा, मेरा माननीय मंत्री जी से आग्रह है कि किसान लागत मूल्य आयोग की पुनः समीक्षा करके किसान की फसल में लागत के आधार पर अनाज, दलहनों एवं तिलहनों का न्यूनतम समर्थन मूल्य बढ़ाने की आवश्यकता है। ताकि किसान को उसकी फसली लागत के उचित मूल्य के साथ-साथ उसका मुनाफा भी मिल सके। साथ ही, बाज़ार हस्तक्षेप योजना को भी बेहतर बनाने की आवश्यकता है। कई बार बाज़ार में फलों, सब्जियों एवं अन्य नाशवान वस्तुओं के दाम कम हो जाते हैं। ऐसी स्थिति में केंद्र सरकार को राज्य सरकारों से चर्चा करके इन वस्तुओं की खरीद हेतु उचित प्रावधान करने की आवश्यकता है।

मैं माननीय मंत्री को धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने मनरेगा में बजट आवंटन का विशेष ध्यान दिया है। मेरा मानना है कि मनरेगा के अंतर्गत कृषि मद में किसान के खेत को जंगली जानवरों से बचाने के लिए तार की फेंसिंग कराई जाए। हाथ से गड्ढे खुदवाकर तार की बाड़बंदी कराई जाए जिससे किसानों की फसलों को जंगली जानवरों से बचाया जा सके।

राष्ट्रपति के अभिभाषण के माध्यम से सरकार द्वारा उठाया गया रोडमैप नज़र आता है, जो देश के विकास के लिए अत्यंत जरूरी है। जहां एक ओर हमारी योजनाएं जन केंद्रित हैं, कृषि और किसानों के कल्याण के लिए हैं, देश के लोगों की मूलभूत आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए हैं, वहीं दूसरी ओर भारत में व्यापार करने की क्षमता को विकसित करने और देश में निवेश आमंत्रित करने की ओर ध्यान दिया जा रहा है। दोनों के बीच में एक संतुलन होना चाहिए। अंत में मैं यही कहना चाहता हूं कि "You cannot connect the dots looking forward; you can only connect them looking backwards. So you have to trust that the dots will somehow connect in your future." एक प्रभावी नेता और दृढ़ संकल्पित सरकार के नेतृत्व में देश यह विश्वास कर सकता है कि देश की बेहतरी के लिए सभी डॉट्स को आपस में जोड़े जाने की आवश्यकता है। पिछले दो सालों में इसने बेहतर भविष्य का आधार रखा है और लोगों के कल्याण के लिए बेहतर स्कीमें लाई हैं। उनमें से कुछ का फल फिर मिलेगा। इस प्रक्रिया में, हमेशा बाधाएं आएंगी। जैसा कि अटल जी ने कहा था-

“विपदाएं आती हैं, हम न रुकेंगे, हम न रुकेंगे, आघातों की क्या चिंता, हम न झुकेंगे, हम न झुकेंगे।”

\*SHRIMATI POONAM MAHAJAN (NORTH CENTRAL MUMBAI): I thank His Excellency, the President of India, for his address in the joint session of the Parliament. Despite adverse world figures, India stands strong today with a GDP over 7%. This has been possible because unlike the previous Government, the present Government has worked towards economic development and social justice delivery of services in a time bound manner. I am in complete agreement with the Honourable President that the three major thrust areas of the Government are "Garibon ki Unnati"(Poverty Eradication), Kisano ki Samriddhi (Farmer's Prosperity) and "Yuvaon ko Rojgaar" (Massive Employment Generation). In addition to this, the Government has also given a priority to infrastructure growth while addressing the erstwhile stagnation in a given large number of critical development areas such as education, health, women's safety and rural economy.

The journey to development will be incomplete if the poor do not share its fruits. The Prime Minister's Jan Dhan Yojana, the world's largest financial inclusion programme, is a shining example in this regard. The Government has indeed ensured, "Sabka Saath, Sabka Vikas" by creating opportunity for all sections of society in order to achieve holistic inclusive growth. The Government has made tremendous progress by opening almost 12.54 crores bank accounts (as of last year) against the original target of 7.5 crore bank accounts for unbanked households. The scheme lays the foundation for Direct Benefit Transfers based on the JAM trinity - Jan Dhan, Aadhar, Mobile that will help bring down the cost and leakages from Government programmes. Moreover, Micro Units Development and Refinance Agency (MUDRA) Bank is proposed to be set up which would create a financial institution for providing funding to 5.77 crore micro and small business entities engaged in manufacturing, trading and services. The Government has also fixed a target of providing housing to all the families till 2022. In this regard, the Government provides financial assistance to States/UTs at the rate of

---

\* Speech was laid on the Table

Rs. 1.5 lakh per Economically Weaker Section(EWS) house under the Pradhan Mantri Awas Yojana (PMAY).

The Government has also expanded the welfare system and focused on ways to make it more effective and efficient in form of Atal Pension Yojana, Pradhan Mantri Jeevan Bima Yojana and Pradhan Mantri Suraksha Bima Yojana dealing with old-age insurance, health and accidents. Pradhan Mantri Suraksha Bima Yojana covers accidental death risk of Rs. 2 lakh for a premium of just Rs. 12 per year. Atal Pension Yojana provides a defined pension and Government will contribute 50% of the beneficiaries' premium limited to Rs. 1,000 each year, for five years, in the new accounts opened before 31<sup>st</sup> December, 2015.

In spite of inheritance of agrarian crisis from the previous Government, today, the present Government has brought about a reformation in the agriculture sector as it believes that agriculture is a critical sector of the Indian economy which forms the backbone of the food security mechanism of our country. In order to enhance irrigation facilities in the country and also provide Har Khet ko pani, Pradhan Mantri Krishi Sinchayee Yojana(PMKSYP) has helped in irrigation at field level, improve farm water use efficiency to reduce wastage of water, enhance adoption of precision-irrigation and other water saving technologies (More crop per drop). The Pradhan Mantri Fasal Bima Yojana (PMFBY) is a unique crop insurance scheme initiative of the Government announced recently which will let farmers pay a very low premium of 2% of the sum insured for Kharif crops, 1.5% for Rabi Crops and 5% for horticulture and cash crops which would be a boon for the helpless farmers. National Soil Health Scheme, increased production by way of organic farming, creation of long-term irrigation fund, agricultural credit, interest subvention to the agricultural credit and other such similar schemes have given a strong voice to the farming community in spite of the shortage of rainfall in the last two years.

I would also like to thank the Honourable President for acknowledging the Government's initiative to transform India through the 'Make in India' initiative.



This initiative has created a conducive environment for foreign investment and modern and efficient technology. This has greatly improved ease of doing business in India and has made India an attractive destination for investment. The recently held 'Make in India' week in Mumbai witnessed a business commitment of Rs. 15.20 lakh crore in investment which shows that India has indeed taken a lion's step in the manufacturing sector. Renewable energy sector is one of the core sectors identified under the Make in India initiative to attract investment by expanding capacity of power generation from renewable energy sources and also to boost the manufacturing activity, thereby creating jobs in the sector. In pursuance to total renewable energy target of 175 GW by 2022, it is estimated that about 4.50 lakh full-time equivalent jobs are likely to be created.

The Government has also tried to weed out unemployment plaguing the economy by its Skill India project, wherein the National Policy for Skill Development and Entrepreneurship 2015 and the National Skill Development Mission has given a huge impetus to job growth in the country by seeking to converge, coordinate, implement and monitor skilling activities on a pan-Indian basis. I thank the Honourable Prime Minister for taking this visionary step for the youth that will bear fruit both immediately as well as in the future.

The Ujwal DISCOM Assurance Yojana (UDAY) is a path-breaking reform for realizing the Hon'ble Prime Minister's vision of affordable and accessible 24x7 Power for All. It is another decisive step furthering the landmark strides made in the power sector over the past one and a half years, with the sector witnessing a series of historic improvements across the entire value chain, from fuel supply (highest coal production growth in over 2 decades), to generation (highest ever capacity addition), transmission (highest ever increase in transmission lines) and consumption (over 2.3 crore LED bulbs distributed).

In order to ensure safety and security of women, as correctly pointed out by the Honourable President, the Government has brought in Emergency Response Systems, Victims compensation Fund and Cyber-crime prevention

against women. In addition to these, the Government has also launched Beti Bachao Beti Padhao (BBBP) scheme for survival, protection and education of girl child. It aims to address the issue of declining Child Sex Ratio (CSR) through a mass campaign across the country targeted at changing societal mindsets and creating awareness about the critically of the issues. The Honourable President's Address also mentioned about the Swachh Bharat Mission which seeks to provide each household, access to toilet by 2019. Against the target of building one lakh toilets seats by March 2016, work has commenced in around 19 lakh individual toilets and 5.91 lakh toilets have been constructed since 2.10.2014. Besides, 28,948 public toilets seats have been constructed till December, 2015.

Furthermore, with respect to Mumbai, I welcome the President's vision on the high speed Rail passenger corridor from Ahmedabad to Mumbai being undertaken with the assistance of the Government of Japan. The SPV for implementing such a high speed project would also provide Indian Railways with high-end technology advancements and new manufacturing capabilities.

To conclude, I would like to thank the Government for the brilliant initiatives taken for progress in the past year. I sincerely hope that the Government continues and improves its economic and social policies in order to ensure that India becomes a global leader in the near future.

**\*श्रीमती रमा देवी (शिवहर) :** राष्ट्रपति जी के अभिभाषण में देश की दशा एवं दिशा का उल्लेख है। राष्ट्रपति जी के अभिभाषण में सरकार क्या करने वाली है, इसका लेखा-जोखा होता है। अभिभाषण में सरकार द्वारा देश की समस्याओं को दूर करने हेतु ठोस नीति का उल्लेख है। अभिभाषण के शुरुआत में ही राष्ट्रपति जी ने ऐसे भारत के निर्माण की बात कही है, जो भविष्य में पूरे आत्मविश्वास के साथ अग्रसर होगा। ऐसा सशक्त एवं दूरदर्शी भारत जो लोगों को विकास के वे सारे अवसर मुहैया कराएगा, जिनका संविधान में प्रावधान किया गया है। विकास का यह सिद्धांत “सबका साथ-सबका विकास” में निहित है और यही सरकार का मूलभूत सिद्धांत है। अपने अभिभाषण में राष्ट्रपति जी ने विशेष रूप से “गरीबों की उन्नति”, “किसानों की समृद्धि” और “युवाओं को रोजगार दिलाने” पर केंद्रित की है। देश में व्याप्त गरीबी के प्रति चिंता व्यक्त की है तथा इसके पूर्ण निवारण, सहायता एवं सशक्तिकरण द्वारा सभी नागरिकों को हर तरह की सुविधा उपलब्ध कराने हेतु सरकार की प्रतिबद्धता का उल्लेख किया है, जोकि सराहनीय है।

वित्तीय समावेश और सामाजिक सुरक्षा के दो पंखों पर सवार होकर ही मानव अभिलाषा उड़ान भरती है। सरकार इन्हीं के माध्यम से इस उद्देश्य को संभव करने के लिए कृतसंकल्प है। इस प्रयोजन में सरकार ने खाद्य सुरक्षा, सबके लिए आवास और ऐसी सब्सिडियों पर अधिक जोर दिया है, जो सबसे अधिक जरूरतमंद को तब जरूर मिले, जब उसे उनकी सर्वाधिक आवश्यकता हो। महत्वाकांक्षी “प्रधानमंत्री जन-धन योजना” संसार का सफलतम वित्तीय समावेश कार्यक्रम है। इस कार्यक्रम के अंतर्गत खोले गए 21 करोड़ से भी अधिक खातों में से 15 करोड़ खातें चालू हालत में हैं, जिनमें कुल मिलाकर 32 हजार करोड़ रुपए जमा हैं। यह कार्यक्रम मात्र बैंक खाता खोलने तक सीमित न रहकर गरीबी उन्मूलन का एक माध्यम बन गया है, जो निर्धनों को मूलभूत वित्तीय सेवाएं और सुरक्षा मुहैया कराता है।

सबको सामाजिक सुरक्षा उपलब्ध कराने के लिए सरकार ने तीन नई योजनाएं “प्रधानमंत्री सुरक्षा बीमा योजना”, “प्रधानमंत्री जीवन ज्योति बीमा योजना” और “अटल पेंशन योजना समाज” शुरू की हैं, जो समाज के अब तक वंचित वर्गों को सुरक्षा एवं पेंशन मुहैया कराएंगी।

सरकार वर्ष 2022 तक सबको आवास प्रदान के लिए प्रतिबद्ध है। 25 जून, 2015 को प्रारंभ की गई प्रधानमंत्री आवास योजना में प्राथमिक रूप से स्लम निवासियों, शहरी गरीबों तथा आर्थिक रूप से पिछड़े वर्गों और समाज के निम्न आय वर्ग के लोगों के लिए लगभग 2 करोड़ घर बनाने की योजना है। इस मिशन में आगामी 5 वर्षों में सभी 4041 शहरों को शामिल किया जायेगा। इस मिशन के तहत पहले वर्ष में

---

\* Speech was laid on the Table.

ही 27 राज्यों के 2011 शहरों को शामिल किया गया है। चौबीस हज़ार छः सौ करोड़ रूपए की लागत से चार लाख पच्चीस हज़ार से अधिक घरों के लिए मंजूरी दी गई है।

किसी भी राष्ट्र का विकास बहुत हद तक वहां की युवा शक्ति पर आधारित होता है। आज हमारा देश विश्व का एक ऐसा देश है, जहां युवाओं की जनसंख्या सर्वाधिक है। किंतु, पिछली सरकार में युवाओं के विकास एवं उनके लिए समुचित अवसर उपलब्ध कराने पर गंभीरता से धन नहीं दिया गया। जिसके कारण युवाओं की बेरोज़गारी भी पिछली यू.पी.ए. की सरकार की प्रमुख समस्या थी। वैसे बेरोज़गार युवाओं के लिए रोज़गार उपलब्ध कराने की बात एवं देश की आबादी के बड़े हिस्से को “मेक इन इंडिया”, “स्टार्ट अप इंडिया” एवं “स्किल इंडिया” स्कीम के उद्देश्य से और अत्यधिक हुनरमंद बनाने की बात राष्ट्रपति जी ने अपने अभिभाषण में कही है। स्किल इंडिया मिशन में तेजी आ चुकी है और इसके अंतर्गत पिछले वर्ष के दौरान 76 लाख लोगों को प्रशिक्षित किया गया है।

देश में संपूर्ण स्वास्थ्य सुरक्षा प्रणाली को सर्वसुलभ, किफायती और प्रभावी बनाने की आवश्यकता पर भी राष्ट्रपति जी ने इस सरकार की प्रतिबद्धता का उल्लेख किया है तथा “शिक्षित, स्वस्थ एवं स्वच्छ भारत” के निर्माण की बात की है। स्वच्छ भारत की भावना इस बात में परिलक्षित होती है कि हमारे प्राथमिक विद्यालयों में छात्रों और छात्राओं के लिए चार लाख सत्रह हजार शौचालयों का निर्माण किया जा चुका है। “स्वच्छ भारत मिशन” एक सामुदायिक अभियान का रूप ले चुका है।

इसके अलावा, राष्ट्रपति जी ने मई 2018 तक सभी गांवों में बिजली, सोशल मीडिया, आर्थिक नीति, कृषि-रेल नेटवर्क, हाई स्पीड ट्रेन, नमामि गंगे, जल क्रांति अभियान, जलमार्गों, स्वच्छ ईंधन, सुगम्य भारत अभियान, पर्यटन, शिक्षा, सुरक्षा इत्यादि विषयों पर सरकार की आगामी नीतियों का उल्लेख किया है, जो कि अपने आप में संतुलित है। राष्ट्रपति जी ने अपने अभिभाषण के माध्यम से सरकार की आगामी नीतियों द्वारा देश की प्रत्येक जनता के विकास पर ध्यान दिया है। इस अभिभाषण से देश का हर वर्ग आशान्वित है।

**\*श्री चन्द्र प्रकाश जोशी (चित्तौड़गढ़ :** मैं महामहिम राष्ट्रपति महोदय के अभिभाषण का समर्थन करता हूँ । पहली बार किसी सरकार ने गांव, गरीब किसान एवं युवा के कल्याण के लिए इतनी कल्याणकारी योजनाओं को लेकर आए हैं । निश्चित रूप से इस दर का आधारभूत विकास होना इसमें ग्रामीण विकास पर भी पूरा बल दिया । मैं इसका समर्थन करता हूँ ।

---

\* Speech was laid on the Table.

\*SHRIMATI R. VANAROJA (TIRUVANNAMALAI): First of all, I express my indebtedness and sincere thanks to our beloved Leader Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu, Puratchi Thalaivi AMMA for giving me this great opportunity to express my views on the Motion of Thanks on the President's Address.

A strong and forward-looking India that places within the reach of its people the opportunities and development promised by our Constitution. This development philosophy is captured in 'Sabka Saath, Sabka Vikas'. In Tamil Nadu our Hon'ble Chief Minister Amma has adopted the vow Makkalal Naan, Makkalukkakka Naan which means " I am by the People, I am for the People". Amma is very keen that the empowering rays of opportunity should reach the every person. Poverty Eradication, Farmers' Prosperity and Massive Employment Generation has given utmost priority.

Tamil Nadu under the dynamic leadership of Puratchi Thalaivi Amma has been implementing various schemes for the betterment of poor and deprived people. There is saying in Hindi: "Roti, Kapda, Makan", "Food, Clothes and House to live" are mandatory for all. One of the first decisions of the Hon'ble Chief Minister Puratchi Thalaivi Amma on assumption of office in May, 2011 was to announce and implement the free supply of 20 Kilogrammes of rice per month through the Public Distribution System to about 1.83 crore families in the State.

In Tamil Nadu Puratchi Thailavi Amma has been implementing the provision of 20 kg free rice and distribution of dhoti-saree for all poor people in Tamil Nadu under Public Distribution System. Amma's "Tamil Nadu Vision 2023" envisages provision of houses for all poor in the State.

I wish that the Union Government would focus and implement these three scheme all over the country. As rightly expressed by the Father of Our Nation Mahatma Gandhi that "Poverty is worst of violence". Therefore the poorest of the poor are entitled to the first charge on the nation's resources. Poverty alleviation and removal of destitution is the most sacred moral responsibility of the

---

\* Speech was laid on the Table

Government and its constituents. Experts say that Financial inclusion and social security are the two wings on which human aspiration takes flight. Food security, Housing for All and subsidies that reach those who need them the most, when they need the most. Our Amma is tirelessly working on this. Her slogan AMAITHY, VALAM, VALARCHI is truly fetching great results in the socio-economic development of the people of Tamil Nadu.

Tamil Nadu's Universal Public Distribution System commended both within India and elsewhere is a model food security programme. This vital programme, which requires constant vigil and monitoring so as to ensure that benefits continue to reach the deserving persons and to plug leakages. Hon'ble Chief Minister Puratchi Thalaivi Amma has ordered the officials to ensure that the process of collection of bio-metric information through the National Population Register is expedited and the State is in a position to issue smart cards to all families in the State at the earliest.

The Amma Canteen Scheme, a brain child of the Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu Puratchi Thalaivi Amma, which is now renowned across the world and studied by Governments and experts from different parts of India and the world, has also had a salutary impact on keeping a check on food prices in Tamil Nadu. In Amma canteens idlis with sambar is supplied at Re 1 and curd rice at Rs. 3 and sambar rice at Rs. 5. The availability of food at such lowest prices really penetrated deep into the hearts of the poor, deprived and under-privileged people of Tamil Nadu. This model scheme which provides food for all poor at the bare minimum price need to be implemented throughout the country.

There are a number of other commodities which are also supplied at reasonable prices in Tamil Nadu. I would specifically like to highlight the Amma Mineral Water, Amma Salt and Amma Cement programmes which ensure availability at reasonable and other factors. These interventions have had a salutary effect on market prices of such commodities. VAT on domestic LPG has

also been completely exempted to ensure that price of domestic LPG kept reasonable in spite of deregulation of LPG prices.

I once again thank my beloved leader Hon'ble Chief Minister Puratchi Thalaivi Amma for giving me this opportunity.



\*DR. PRABHAS KUMAR SINGH (BARGARH): I would like to express following views in connection with Motion of Thanks on Hon'ble President's Address.

There is no clear cut mention about the M.S.P. of rice for the farmers as per the recommendation of Swaminathan Committee. Though Hon'ble President has attempted to focus on farmers and farmers in community yet there is absence of proper Krishak Bazaar/markets through which the farmers can sell their agricultural products in proper price. Organic farming should not only be focused on North East India but also should be emphasized in other parts of the country.

There is no mention on judicial reforms. Speedy judicial mechanism should be evolved so that the downtrodden, backward societies, women can get justice in time.

There is no mention for the preservation of our rich cultural and natural heritage of country. I would request the Government to emphasize on the subject. Skill development training programme should be more broad based, including Odisha should reach each corner of our country. There is need for more educational reforms for training to higher education which does not find place. There is more need for focusing on our employed youths so that they can play very important role for our national development. More funds should be attributed on BRSF, IOP and secondly on backward parts of our country including Naxal affected. So that the youths can be brought in the mainstream of our society. Federal structure of our country should be properly respected.

These are some of my few observations and I want to thank our Hon'ble President of India for his address to the Joint Session of Parliament.

---

\* Speech was laid on the Table.

**\*श्री राजेश रंजन (मधेपुरा) :** बजट सत्र में ऑनरेबल प्रेसिडेंट के अभिभाषण पर पूरे देश के लोगों का ही नहीं बल्कि पूरी दुनिया की नज़र होती है, क्योंकि यह सरकार की तरफ से पहला वक्तव्य होता है, जो पूरे साल के कार्य दिशा की ओर इशारा करता है। यह महज एक रिचुअल नहीं है। इसमें जनता की आस टिकी रहती है कि राष्ट्राध्यक्ष जनता को क्या संदेश देना चाह रहे हैं। लेकिन पिछले 20-25 साल के संसदीय जीवन को जब मैं याद करता हूँ तो मुझे ऐसा लगता है कि यह सिर्फ एक रिचुअल बन कर रह गई है कि सत्र आरंभ होना है तो प्रेसिडेंट का अभिभाषण हो जाए, क्योंकि रूल बुक ऐसा करने को कहती है। मुझे ऐसा प्रतीत होता है कि कुछ महानुभव मेरी सोच से इतिफ़ाक नहीं रखते हों, लेकिन मेरा संसदीय अनुभव कहता है कि सरकारें चाहे किसी भी पार्टी की हो, सिर्फ कर्टसी करती है..... पार्लियामेंट की परिपार्टी है तो प्रेसिडेंट बोलेंगे और हम सुन लेंगे। उसमें क्या-क्या नहीं था, इसकी खामियों निकालेंगे। मैं ज़रा इससे अलग बात रखना चाहता हूँ। कल के अभिभाषण में प्रेसिडेंट ने ज़ोर देकर कहा है कि गरीबी हिंसा का बिगड़ा रूप है। उन्होंने सच कहा। प्रसिद्ध गीतकार व कवि साहिल लुधियानवी ने कहा है-

मुफ़लिसी हिस ए लताफ़त को मिटा देती है,

भूख आदव के सांचे में नहीं ढ़ल सकती॥

मतलब कि गरीबी कोमल भाव को मिटा देती है और भूखे आदमी से आप अनुशासन की अपेक्षा नहीं कर सकते। इसीलिए माननीय प्रेसिडेंट ने सही कहा है कि गरीबी हिंसा का बिगड़ा हुआ रूप है...

मेरा प्रश्न यह है कि क्या हमारी यह संसद गरीबी के मुद्दे से आगे नहीं बढ़ सकती है। आज से 40-45 साल पहले इंदिरा गांधी गरीबी हटाओं का नारा देकर सरकार में आई थी, और आज भी हमारे प्रेसिडेंट को अपने अभिभाषण में यह कहना पड़ रहा है कि गरीबी हिंसा का बिगड़ा हुआ रूप है। साल दर साल बीतते गए लेकिन मुद्दा वहीं का वहीं रहा। पिछले साल बजट सत्र के प्रारंभ में भी माननीय प्रेसिडेंट ने लगभग वही बातें की थी, ये देखिए :-

(1). महंगाई रोकना सरकार की प्राथमिकता, (2). प्रधानमंत्री कृषि सिंचाई योजना शुरू होगी, (3). हर राज्य में आई.आई.टी. और आई.आई.एम. खुलेंगे, (4). कश्मीरी पंडितों को घाटी में बसाने की योजना, (5). महिलाओं को 33 फीसदी आरक्षण और 'बेटी बचाओ-बेटी पढ़ाओ' अभियान, (6). सार्वजनिक स्थानों पर पांच साल में वाई-फाई, (7). हाई स्पीड ट्रेन की योजना, (8). 2022 तक हर किसी को पक्का घर, पानी और 24 घंटे बिजली, (9). अविरल स्वच्छ गंगा पर ज़ोर, एवं (10). आतंकवाद पर जीरो टॉलरेंस की नीति और इस वर्ष भी कमोबेश मुद्दा वही रहा। ये देखिए राष्ट्रपति के अभिभाषण की दस प्रमुख बातें हैं:-

---

\* Speech was laid on the Table.

(1). सबका साथ-सबका विकास हमारा लक्ष्य, (2). पी.एम. जन-धन योजना सबसे सफल योजना, (3). 2022 तक सबको घर देने की योजना, (4). गरीबों की उन्नति सरकार का लक्ष्य, (5). 2018 तक हर गांव में बिजली पहुंचेगी, (6). गांव का विकास सरकार की प्राथमिकता, (7). सरकार ने वन रैंक-वन पेंशन लागू किया, (8). सरकार ने 6 करोड़ एल.ई.डी. बल्ब बांटे, (9). तीन नई बीमा योजना की सरकार ने शुरूआत की एवं (10). स्किल इंडिया से रोजगार की ट्रेनिंग।

शिक्षा पर ज्यादा खर्च करेंगे, रोजगार के अवसर पैदा करेंगे, 100 दिन में पेश होगा महिला आरक्षण बिल, सरकारी नौकरी में महिलाओं की भागीदारी बढ़ेगी, सूचना के अधिकार का दायरा बढ़ेगा, मनरेगा का भी हर साल ऑडिट होगा, युवा हमारे देश के भविष्य हैं, उनके लिए रोजगार के अवसर देना हमारी प्राथमिकता, 76 लाख लोगों को रोजगार की ट्रेनिंग दी गई, मेक इन इंडिया अभियान से 39 फीसदी विदेशी निवेश बढ़ा, मुद्रा योजना के तहत 1 लाख करोड़ के लिए लोन दिए गए, जापान की मदद से मुंबई-अहमदाबाद के बीच हाई स्पीड ट्रेन पर काम शुरू, पूर्वोत्तर राज्यों में कृषि विकास पर सरकार का ज़ोर, सरकार का मिशन स्वस्थ भारत-स्वच्छ भारत, प्राइमरी स्कूलों में 5 लाख टॉयलेट बनाए गए, सरकार ने फूड प्रोसेसिंग फंड का गठन किया, आयुर्वेद, योग, यूनानी, होम्योपैथिक मेडिसिन पर ज़ोर, एक हज़ार कानून खत्म करने पर काम चल रहा है, जल संचय के लिए जल क्रांति योजना, छोटे पदों पर नियुक्ति के लिए खत्म किया जा रहा है इंटरव्यू।

उन्होंने 2022 में भारत की स्वतंत्रता की 75वीं वर्षगांठ के अवसर पर देश के प्रत्येक परिवार को घर में जल, बिजली और स्वच्छता जैसी मूलभूत सुविधाएं सुनिश्चित कराने के लिए सभी सांसदों से संकल्प लेने का अनुरोध किया। साल दर साल मुद्दा एक ही रहता है। क्या ये सभी सदस्यों के लिए सोचने के लिए गंभीर मसला नहीं है।

मेरे सुझाव इस प्रकार हैं-

1. काला धन सबसे अत्यधिक रूप से बाबाओं, नकली संत, मंदिर तथा अन्य संस्थाओं के पास है, उसे निकालकर गरीब वंचित वर्गों के स्वास्थ्य एवं शिक्षा पर लगाने के लिए आपके क्या प्रयास हैं?
2. गरीब, वंचित वर्गों की महिलाओं के लिए फ्री शिक्षा, तकनीकी शिक्षा व्यवस्था को सुदृढ़ करने के लिए आप क्या कर रहे हैं?
3. 14 साल तक के बच्चों की अनिवार्य स्कूली शिक्षा और बाल मज़दूरी को रोकने का क्या प्रयास किया?

4. आसाम, बंगाल के चाय बागानों के मज़दूरों के शोषण को कब रोकेंगे, उनकी न्यूनतम मजदूरी को 250 से 300 रूपए कब करेंगे?
5. कोठारी आयोग, मुचकन द्विवेदी कमेटी द्वारा शिक्षा के बारे में वंचित गरीबों के लिए सामान्य एवं सुनिश्चित एवं फ्री शिक्षा व्यवस्था कब लागू करेंगे?
6. शिक्षा एवं स्वास्थ्य माफियाओं पर कब तक अंकुश लगेगा?
7. सभी तरह की प्रतियोगिता में अनिवार्य साक्षरता को खत्म करें।
8. डोनेशन, रि-एडमिशन एवं निजी हाथों में जा चुकी कोचिंग व्यवस्था को खत्म किया जाए।
9. 33 प्रतिशत असंगठित क्षेत्र के मज़दूरों के लिए आपका विज़न नहीं है, क्या कुछ करेंगे?
10. न्यायपालिका में लिखित परीक्षा को अनिवार्य किया जाए। साथ ही साथ, सामान्य अवसर गरीबों को देने के लिए 50 प्रतिशत आरक्षण व्यवस्था को लागू किया जाए।
11. सभी तरह के निजी ठेकों में 50 प्रतिशत आरक्षण हो, ताकि गरीबों को अवसर मिले।

स्वतंत्र भारत में पहली बार 2006 में प्रोफेसर थोराट कमेटी का गठन किया गया जोकि एम्स में दलित छात्रों के साथ हो रहे जातीय भेदभाव की जांच करने के लिए बनाई गई। एक साल बाद कमेटी अपनी रिपोर्ट में बताती है कि प्रत्येक दस में से सात छात्र भेदभाव का शिकार होते हैं। दलित छात्रों को शिक्षण संस्थानों में मिलने वाली स्पेशल ट्यूशन की व्यवस्था की नहीं जाती थी जो कि कानूनन जरूरी थी। लगभग सभी दलित छात्रों को एक्सपर्ट जहां भी मौका मिलता, वे बेहद कम अंक देते थे। उन्हें आंसरशीट का फीडबैक भी नहीं दिया जाता था। प्रैक्टिकल क्लास में दलित छात्रों को बिल्कुल भी समय नहीं दिया जाता था। दलित छात्रों को विरले ही कभी क्लास रिप्रजेंटेटिव या क्लास मॉनिटर बनाया जाता है। छात्रावास में उन्हें बारंबार प्रताड़ित किया जाता है। दलित छात्रों की संख्या कम रहती, इसलिए उन्हें सोशियली बाईकॉट करना आसान होता है अन्य छात्रों के लिए। उन्हें खेल से लेकर डाईनिंग और कॉमन रूम तक में एक तरह से बहिष्कृत कर दिया जाता है। दलितों को टारगेट करके रैंकिंग की जाती है। यह रही देश के सबसे प्रतिष्ठित चिकित्सा संस्थान एम्स की बात।

अब आई.आई.टी. के बारे में जानिए:-पहले एक जानकारी दे दूँ कि आई.आई.टी. और अन्य प्रतिष्ठित संस्थानों में प्रवेश के लिए जो कोचिंग संस्था है, पूरे देश में उसकी सालाना टर्न ओवर बकौल एसोचैम-दस हजार करोड़ सालाना है। इन पैसों से कम से कम 30-40 आई.आई.टी. आराम से चल सकते हैं। यह बताता है कि हमारी स्कूली शिक्षा कितनी कमज़ोर है।

अब आई.आई.टी. में दलित छात्रों की स्थिति पर गौर कीजिए:- देश के सात आई.आई.टी. में आरक्षण कानून के मुताबिक 1237 सीट दलितों के लिए आरक्षित है, लेकिन इनमें से 700-800 सीट हमेशा खाली रह जाती है। जो दलित छात्र मेहनत-मशक्कत करके वहां पहुंच भी जाते हैं, उन्हें साल के अंत तक किसी न किसी रूप में अयोग्य साबित करके बाहर का रास्ता दिखा देते हैं। आपको बताता चलूँ कि इस संस्था में पास होने के लिए कोई परसेंटेज निर्धारित नहीं है। कभी छात्र 60 प्रतिशत अंक लाकर भी फेल माना जा सकता है और कभी छात्र 40 प्रतिशत अंक पाकर भी पास घोषित किया जाता है। इस अनियमित रिजल्ट पैटर्न का सबसे ज्यादा खामियाजा दलित छात्रों को भुगतना पड़ता है।

राज्यों के 88 फीसद स्कूलों में दलित छात्र जातीय भेदभाव और उत्पीड़न का शिकार होते हैं। 79 फीसद स्कूलों में दलितों को मिड डे मील के पास फटकने भी नहीं दिया जाता है, उन्हें अलग खाना पड़ता है। सरकार का आंकड़ा बताता है कि 74 फीसद दलित लड़के और 71 फीसद लड़की कक्षा पहली से लेकर दसवीं तक जाते-जाते स्कूल छोड़ देते हैं। और जो बचे दलित छात्र आगे की पढ़ाई के लिए आगे पढ़ते हैं, उनके साथ हर कदम पर कठिनाई बढ़ती जाती है, खासतौर से उन जगहों पर जहाँ मौखिक परीक्षा होती है।

देश में उच्च शिक्षण संस्थानों में 70 फीसद टीचर और एक्सपर्ट फॉरवर्ड कास्ट से आते हैं जबकि पूरे देश में फॉरवर्ड कास्ट की संख्या 15 से 18 प्रतिशत के लगभग है और लगभग उतने ही दलित भी हैं देश में। लेकिन दलित टीचरों और एक्सपर्ट की संख्या सिर्फ 6 फीसद है उच्च शिक्षण संस्थानों में। ऐसे में अक्सर जब कोई दलित या पिछड़ा छात्र रिटिन पास कर इंटरव्यू में पहुंचता है तो उसके सामने एक्सपर्ट के रूप में कोई न कोई फॉरवर्ड कास्ट का ही होता है। हर पैनल में फॉरवर्ड कास्ट की संख्या ज्यादा होती है और रिटिन में अच्छे खासे अंक लाने के बावजूद भी वे अंतिम परीक्षा में उत्तीर्ण नहीं हो पाते हैं।

देश की सरकारी और प्राइवेट कुल मिलाकर 633 युनिवर्सिटी, 24120 कॉलेजों और 6772 शिक्षण संस्थानों में किए गए सर्वे में पाया गया कि मुस्लिम, दलित और ओ.बी.सी. शिक्षकों की संख्या बेहद कम अनुपात में है, उनकी जनसंख्या के समानुपात में। अपर कास्ट टीचर 62.5 फीसद, जबकि देश में इनकी जनसंख्या 15 से 18 फीसद ही है। मुस्लिम टीचर 3.2, फीसद जबकि देश में इनकी जनसंख्या 14 फीसद है। ओ.बी.सी. टीचर 21 फीसद, जबकि देश में इनकी जनसंख्या 40.1 फीसद है। एस.टी. टीचर 1.99, फीसद जबकि देश में इनकी जनसंख्या 8.6 फीसद है। और एस.सी. टीचर 6.95, फीसद जबकि देश में इनकी जनसंख्या 16.6 फीसद है।

पिछले कुछ सालों में देश के विभिन्न कॉलेजों और युनिवर्सिटी में कुल 29 छात्रों ने आत्महत्या की जिसमें 19 दलित छात्र हैं। जबकि इन कॉलेजों और युनिवर्सिटी में दलित छात्र बेहद कम फीसद में हैं।

भारत में सरकारी नौकरियों की कुल संख्या एक करोड़ 94 लाख है। संगठित निजी क्षेत्र में कुल नौकरियों की संख्या मात्र 87 लाख है। इस तरह सरकारी और निजी क्षेत्र की कुल नौकरियों की संख्या दो करोड़ 81 लाख है, जिसमें दलितों का अधिकार 63 लाख नौकरियों पर बैठता है। यानि अगर सरकारी और निजी क्षेत्र में दलितों का रिजर्वेशन पूरा भी कर दिया जाए तो 63 लाख दलितों को ही लाभ मिल जाएगा, जबकि जरूरतमंद दलितों की तादाद करोड़ों में है। नेशनल सैम्पल सर्वे के अनुसार भारत के कुल रोजगार का मात्र आठ प्रतिशत भाग संगठित क्षेत्र (सरकारी और निजी क्षेत्र मिलाकर) में है, शेष 92 फीसदी असंगठित क्षेत्र में है। इसका अर्थ यह है कि सुखमय दलित भविष्य की संभावना असंगठित क्षेत्र में अधिक है, पर इसका अर्थ यह भी नहीं है कि संगठित क्षेत्र में दलितों की दावेदारी जरूरी नहीं है। इस संदर्भ में यह जानना दिलचस्प होगा कि निजी क्षेत्र में दलितों का भविष्य नौकरियों के क्षेत्र में अधिक है या फिर व्यवसाय के क्षेत्र? हिंदुस्तान लीवर भारत की एक अग्रणी कंपनी है। इसमें फिलहाल 30 हजार कर्मचारी और प्रबंधक आदि हैं। अगर वहां रिजर्वेशन लागू होता है तो करीब साढ़े सात हजार दलितों के हिस्से आता है। ध्यान रहे, निचले कुशल, अर्द्धकुशल तथा अकुशल स्तर के कर्मचारियों में दलितों की अच्छी खासी भागीदारी पहले ही होगी, पर कंपनी के प्रोडक्ट बेचने के लिए देश भर में दो लाख डिस्ट्रीब्यूटर्स हैं। हर डिस्ट्रीब्यूटर एक महीने में लाखों रुपये का सामान बेचता होगा। अगर यह कंपनी डिस्ट्रीब्यूटर श्रेणी में रिजर्वेशन लागू करती हैं तो दलितों के हिस्सेदारी 50 हजार की बनती हैं। सरकार, राजनीतिक दल और बुद्धिजीवी जानते हैं कि निजी क्षेत्र में सप्लायर, डीलर तथा डिस्ट्रीब्यूटर के रूप में दलितों का सुनहरा भविष्य है पर यह बात वे दलितों को बताना नहीं चाहते। दलित आंदोलन इन गूढ़ बातों से अनजान हैं। दलित इसे जानने की कोशिश भी नहीं करते। निजी क्षेत्र में रोजगार की उपलब्धता का अपना एक व्याकरण है।

राष्ट्रीय अपराध रिकॉर्ड्स ब्यूरो (एन.सी.आर.बी.) के मुताबिक साल 2014 में दलितों के खिलाफ 47064 अपराध दर्ज हुए, यानि औसतन हर घंटे दलितों के खिलाफ पांच से ज्यादा (5.3) अपराध दर्ज हुए। अपराधों की गंभीरता को देखें तो इस दौरान हर दिन दो दलितों की हत्या हुई और हर दिन औसतन छह दलित महिलाएं (6.17) बलात्कार की शिकार हुईं। अगर यू.पी.ए.-एक और यू.पी.ए.-दो के दस सालों के शासन के दौरान दलित उत्पीड़न की घटनाओं पर नज़र दौड़ाएं तो कांग्रेस को खुद पर सोचने के लिए मज़बूर होना पड़ेगा। एन.सी.आर.बी. के आंकड़ों के अनुसार सन 2004 से 2013 के दरम्यान दस सालों में 6,490 दलितों की हत्याएं हुईं और 14,253 दलित महिलाओं के साथ बलात्कार हुए।

ब्यूरो के आंकड़ों के तुलनात्मक अध्ययन में दलितों के खिलाफ उत्पीड़न के दर्ज होने वाले अपराधों में लगातार बढ़ोतरी का एक समान ढर्ल दिखता है। साल 2014 में दलितों के खिलाफ होने वाले अपराधों में इसके पिछले साल के मुकाबले 19 प्रतिशत की वृद्धि हुई। इससे एक साल पहले 2013 में दलितों के

खिलाफ अत्याचार के मामलों में 2012 के मुकाबले 17 प्रतिशत की बढ़ोतरी दर्ज की गई थी। अपराध की दर भी बढ़ी है, 2013 में यह 19.6 थी तो 2014 में यह 23.4 तक पहुंच गई। दलित हत्याओं के मामलों में भी लगातार इजाफा दिखता है। नब्बे के दशक में जहां ये आंकड़ा पांच सौ के आस-पास बना रहा, वहीं पिछले दशक में ये छह सौ के पार पहुंच गया और 2014 में तो यह 744 तक पहुंच गया। एन.सी.आर.बी. ने साल 2015 के आंकड़े अभी जारी नहीं किए हैं और इस साल के जून तक इन आंकड़ों के आने की उम्मीद है।

साल 2010 में दिल्ली के वर्धमान मेडिकल कॉलेज में सामूहिक रूप से 35 दलित छात्रों के फेल होने का मामला जब तूल पकड़ा तो अनुसूचित जाति आयोग ने एक जांच कमेटी बनाई, जिसने भेदभाव के आरोपों को सही पाया था। यह मामला सिर्फ उच्च शिक्षण संस्थानों तक ही सीमित नहीं है। प्राइमरी स्कूलों में लागू दोपहर के भोजन की योजना में भी दलित रसोइये और दलित बच्चों के साथ भेदभाव की खबरें सुर्खियां बनती रही हैं।

संविधान के अनुच्छेद 15, 38, 39 और 46 में जाति, धर्म, नस्ल, लिंग और जन्म स्थान के आधार पर भेदभाव न किए जाने और एस.सी.-एस.टी. के कमजोर तबकों को सुरक्षा मुहैया कराए जाने की बात कही गई है। इसके लिए कानूनी तौर पर प्रोटेक्शन ऑफ सिविल राइट्स एक्ट (1955) और एस.सी./एस.टी. (प्रिवेंशन ऑफ एट्रोसिटीज़) एक्ट 1989 लागू है। एस.सी./एस.टी. एक्ट के तहत आई.पी.सी. के मुकाबले कड़ी सज़ाओं का प्रावधान है। इन कानूनों के तहत आने वाले मामलों की तेज सुनवाई के लिए कई राज्यों में विशेष अदालतें भी गठित की गई हैं। लेकिन लगता है कि दलित उत्पीड़न के मामलों में कमी के बजाय बढ़ोतरी ही हो रही है।

देश में 125 सालों से बहुत सारे दलितों ने अपना धर्म परिवर्तन किया है और जो देश में क्रिश्चियन समुदाय है, उसमें से ज्यादा दलित कनवर्टेड ईसाई हैं। नेशनल सैंपल सर्वे ऑर्गेजाइन के 61वें सर्वे के अनुसार देश के 90 प्रतिशत बुद्धिष्ट एक तिहाई सिक्ख और एक तिहाई ईसाई दलित और वंचित हैं जिन्होंने अपना धर्म परिवर्तन कर नये धर्म को स्वीकार किया। 2011 की जनगणना के अनुसार देश में दलित एवं वंचित 16 प्रतिशत अनुसूचित जनजाति 8.6 प्रतिशत और दलित और आदिवासी दोनों को मिला दिया जाय तो 25 प्रतिशत हो जाते हैं।

अल्पसंख्यक मंत्रालय की 2014 की एक रिपोर्ट के अनुसार देश में 44.8 प्रतिशत दलित और वंचित तथा 33.3 प्रतिशत जनजाति की जनसंख्या गरीबी रेखा के नीचे हैं और इनकी तुलना अल्पसंख्यक समुदाय मुसलमान से की जाये तो मुस्लिम समुदाय की 30.8 प्रतिशत आबादी गरीबी रेखा से नीचे हैं। देश के शहरी इलाके में रहने वाले दलित और वंचित 27.3 प्रतिशत, जनजाति 21.8 प्रतिशत आबादी गरीब हैं,

दोनों को मिला दिया जाये तो 49 प्रतिशत दलित और वंचित देश की आज़ादी के इतने लंबे अरसे के बाद भी गरीब हैं।

2011 की सामाजिक, आर्थिक और जातीय जनगणना के अनुसार 79 प्रतिशत आदिवासी परिवार और 73 प्रतिशत दलित और उपेक्षित वर्गों का परिवार गांवों में सबसे ज्यादा वंचित होते हैं जबकि 75 प्रतिशत दलित और वंचित भूमिहीन हैं और दिहाड़ी मजदूरी कर अपना जीवन-यापन करते हैं। दलित और वंचित समाज के एक करोड़ लोग खेतिहर मजदूर हैं जिन्हें मजदूरी के एवज में अन्न या 35 से कुछ ज्यादा रूपए दिहाड़ी दी जाती है। कर्नाटक के मंगलौर विश्वविद्यालय के 2012 के सर्वे ने दिल दहलाने वाले आंकड़े पेश किये हैं। देश में 93 प्रतिशत दलित और वंचित गरीबी रेखा के नीचे जी रहे हैं।

इंडियन गवर्नमेंट रिसर्च इंस्टीट्यूट के 2014 की रिपोर्ट के अनुसार देश के विद्यालय से ड्रॉपआउट करने वाले बच्चे दलित और वंचितों के होते हैं। सिर्फ कर्नाटक राज्य में ही 48 प्रतिशत ड्रॉपआउट करने वाले बच्चे दलितों और वंचितों के होते हैं। स्कूलों में 88 प्रतिशत दलित और वंचितों के बच्चे भेदभाव के शिकार होते हैं और इसी भेदभाव के कारण ब्राइट स्टूडेंट होने के बावजूद भी उन्हें क्लास की सबसे पिछली कतार में बैठना पड़ता है और भोजन करने के लिए भी दूर बैठना पड़ता है।

आज भी देश में 10 में से 7 दलित और उपेक्षित पढ़ना-लिखना नहीं जानते हैं। ये भेदभाव सिर्फ शिक्षा और शिक्षण संस्थानों तक सीमित नहीं है, ये भेदभाव स्वास्थ्य सेवा और आहार के क्षेत्र में भी है। मेडिकल फील्ड वर्कर 65 प्रतिशत दलित और वंचितों के घर नहीं जाते हैं। 47 प्रतिशत दलित और वंचितों को राशन की दुकान में प्रवेश तक नहीं मिलता। 64 प्रतिशत दलितों और वंचितों को अन्य समुदाय की तुलना में कम अनाज़ दिया जाता है और 52 प्रतिशत लोगों को दूर से अनाज़ दिया जाता है। हमारे समाज में अब भी छुआछूत मौजूद है और हम अपने को विकासशील और जनतांत्रिक देश कहते हैं, ये है विरोधाभास विकास का।

हरियाणा राज्य में 45 प्रतिशत दलित और वंचितों के बच्चे पांच वर्ष की अवस्था तक सामान्य से कम वजन और कुपोषण के शिकार होते हैं, जबकि 2015 की रिपोर्ट के अनुसार 80 प्रतिशत दलित और वंचितों के बच्चे रक्ताल्पता से पीड़ित होते हैं।

देश में दलितों और वंचितों पर हर 9 मिनट में 3 महिलाओं के साथ एक दिन में दुष्कर्म होता है, हरेक सप्ताह में 26 लोगों की हत्या होती है और प्रत्येक दिन लगभग 54 दलितों और वंचितों के साथ अत्याचार होता है। हर 9 मिनट में दलितों के साथ अपराध होता है, प्रत्येक दिन 3 दलित महिलाओं के साथ दुष्कर्म होता है, 2 दलितों की हत्या होती है और चार घर दलितों और वंचितों के जलाए जाते हैं। 30 से 40 दलितों और वंचितों के साथ हर दिन पिटाई की जाती है, 20 से 25 दलितों और वंचितों का अपहरण किया



जाता है। दलित और उपेक्षित महिलाओं पर दोहरा-तिहरा शोषण होता है। देश के अंदर एक तिहाई दलित और उपेक्षितों के परिवारों में आधारभूत सुविधा मौजूद नहीं है। गांवों में आज भी लगभग तीस प्रतिशत दलित-उपेक्षितों को पुलिस स्टेशन के अंदर प्रवेश करने नहीं दिया जाता है। 49 प्रतिशत दलित और उपेक्षितों की आबादी को आज भी गांवों में छुआछूत के नाम पर पानी के नज़दीक फटकने नहीं दिया जाता है। देश की जेलों में असमान रूप से दलितों और वंचितों की संख्या ज्यादा है। लगभग 94 प्रतिशत दलित और वंचितों को फांसी की सजा दी गई है।

दलित मुक्ति का मौलिक स्रोत बाबासाहेब भीमराव अंबेडकर का दर्शन है। 29 अक्टूबर, 1942 को डॉ. अंबेडकर ने भारत के गवर्नर जनरल को दलित अधिकार पर एक लंबा ज्ञापन साँपा। ज्ञापन का पूरा टेक्स्ट अंबेडकर ग्रंथावली-10 में मौजूद है। इसका एक पैरा है- 'क्लोज्ड डोर इन गवर्नमेंट कन्ट्रैक्स' यानी सरकारी ठेकों के बंद दरवाजे। इस पैरा में डॉ. अंबेडकर यह बताते हैं कि किस तरह पी.डब्ल्यू.डी. के कुल 1171 ठेकेदारों में सिर्फ एक दलित था। डॉ. अंबेडकर यह मांग करते हैं कि ठेकों में दलितों का एक हिस्सा तय कर दिया जाए। जाहिर है, उनकी नजर में दलित अधिकारों का मतलब महज सरकारी नौकरियों तक सीमित नहीं था।

दलित मुक्ति की चर्चा जब भी और जहां भी होती है, उसका प्रस्थान बिन्दु नौकरियों में रिवर्जेशन होता है, और अंत भी इसी प्रश्न पर होता है। दलित उत्थान की बहसों की धुरी नौकरी ही रहती है। दलित मुक्ति में एक औज़ार के रूप में नौकरियों का बड़ा महत्व है, पर हमें इसकी सीमाओं को भी समझना चाहिए।

\*SHRI N.K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): The Presidential Address to the nation through Parliament is the proclamation of policies and programmes of the Government for the ensuing year. The Address gives an overall performance of the Government. But it is quite unfortunate to say that the 75 minute long speech of the hon'ble President is not giving any policy directives of the Government. The Address of H.E. is totally disappointing. It only narrates about the performance of the Government during the last 21 months. It can be considered as the Annual Report. Report regarding the performance of the Government in Office. There is nothing new or innovative programme than that of the work report of the Government during the last 21 months.

It is regret to say that there is no mention in the Address about the most contentious issues of growing intolerance and threat to the secular fabric of our country.

After this Government assuming power – there is a deliberate attempt to polarize the people in commercial lines. Incidents of growing intolerance in two ways; Intolerance of religion and intolerance of thoughts.

Secularism and Democracy are the glorious Indian's culture and tradition of 5000 years old. The right to dissent/differ is the basic pillar of Democracy. In India, it is accepted since ancient days. Secular Fabric and free thoughts are the strength of Indian Democracy.

But after this Government assumes power – both Secularism and Democracy are under threat. This House has several times discussed about it.

- (1) Indiscriminate killing of Indian writers, scholars and rationals.
- (2) Controversy of consumption of beef and dairy incident.
- (3) Irresponsible Statements of Responsible Ministers.

eg:

- (i) “Haryana Chief Minister – Muslim can continue to live in India – but they have to give up eating beef” .

---

\* Speech was laid on the Table.

- (ii) If by any chance BJP losses in Bihar fire crackers will be burst in Pakistan.
- (iii) The story of Perumal Murukan.
- (iv) Returns of Awards by the scholars and writers
- (v) Statement of Shri Ramshankar Katheria, HRD Minister
- (vi) Shri Anantha Kumar Hegde, MP

These are religious intolerance and intolerance against free thoughts.

Minute to minute twitting PM is silent about the most controversial issues like JNU & Hyderabad. These are typical examples of the intolerance.

Law of Sedition is being misused to curtail political criticism.

Law of Sedition used to suppress and crush the voice of dissent and is very dangerous .

Even the Government is acting against the directives of the Supreme Court. It is the well established law of the land that Section 124A will not be attracted unless there is an “incitement to imminent violence”.

HRD Minister during her reply misled the House.

All the aforesaid incidents would established the fact that. if you criticize BJP, RSS or Sangh Parivars – your are anti-national and pro-Pakistan. In the name of Nationalism and patriotism, you are trying to destruct basic pillars of Modern India – Secularism and Democracy.

In Bihar and Delhi, people have given the warning that India will not tolerate the intolerance of the BJP Government.

This Government has come to power on positive political slogans of growth – Development and good governance. The Government totally failed in all these spheres. This is a Government of impressive slogans manufactured by professional event managed companies.

“Sabka Sath Sabhka Vikas”, Minimum Government Maximum Government, Swatch Bharat Abhiyan, Skill India, Digital India and Make in India

are all beautiful slogan but not up in action. Beautiful slogans, extemporant speeches, and diplomatic appearance will never deliver any result.

Economic Survey gives us a very alarming note of concern that economic inequality in India is increasing like anything. This is because of concentration of income at the top. What steps did the Government take to address this issue?

Even now you are promoting the super rich class in the country and corporates. The people of this country especially the downtrodden want fruitful action than slogans and promises.

Para 80 – the speech of H.E. the President of India says “Our Parliament reflects the supreme will of the people. Democratic temper call for debates and discussion and not disruptions/obstruction”.

Whether this Government is respecting the supremacy of Parliament. Legislative process – most of the times the Parliament is taken for granted. Ordinance route of legislation, and by passing the Standing Committees, is not health democracy.

Last week during the reply to the debate – HRD Minister provoking the Opposition to derail the spirit of democratic discussions.

It is the prime responsibility of the Government to take the Opposition into confidence; from day one in Office. You are creating controversies, insulting the Oppositions.

You are deliberately bringing controversies with the silent consent of the --- just to cover the failure of the Government.

The Government totally failed in implementing the promises made in the Manifesto. To cover up the failures of the Government creating controversies to divide the people on communal lines. People of Bihar and Delhi realized this fact and gave a befitting reply in election.

Next forthcoming elections in 5 States will also realize this fact and will give their verdict against intolerance of this Government.

\*SHRI ARKA KESHARI DEO (KALAHANDI): Hon'ble President of Union of India addressed the Joint Session of Indian Parliament on 23<sup>rd</sup> February, 2016. Hon'ble President outlined the Government's policy on Antyodaya and removal of poverty from the country. As to quote Hon'ble President, "Poverty is the worst form of violence". The last rupee spent on poverty eradication programme must reach the rural pockets of the country. The other highlights are the "Jan Dhan Yojna, Pradhan Mantri Awas Yojna, DBT, Nai Manzil and USTAAD.

As I represent Kalahandi Constituency in the State of Odisha which is one of the backward areas in the country, I urge the Central Government to give more funds for the development of my area.

---

\* Speech was laid on the Table.

\*SHRIMATI APARUPA PODDAR (ARAMBAG): I am grateful to my Leader Hon'ble Chief Minister Mamata ji, because of whom I am here.

Hon'ble President in his Address has said the main goal of the Government is to eradicate poverty, educational, insurance, agricultural policies etc. But the implementation process still lies stagnant.

The 14<sup>th</sup> Finance Commission had allotted Rs. 10,000 crore shares in Central Taxes, but at the same time, Funds are being cut to the State Government by the Central Government. Land Acquisition Bill brought by the previous Government is being changed to serve the interests of capitalists.

The Union Government's U-turn on Black Money. Following the direction of the Supreme Court the Government only set up an SIT on black money.

The Government has failed to control the prices of essential commodities. Prices of milk, vegetables, fuel went sky high. Even the farmers received lower real minimum support price.

In a big blow to the lower and middle-class the Union Government is all set to lower small savings rates from 1<sup>st</sup> April.

The Government opposed FDI proposed by the previous Government, but now they have invited FDI in Railways, Insurance and Defence. This will affect the common man badly.

More importance must be given to Women empowerment; as if you educate a women, you empower your family. Necessary Schemes for Women Education, strong laws to stop crimes on women and child sex ratio, skill training facilities for needy. Women Helpline nos. must be installed in parts of country where atrocities on women take place in large numbers.

Announcement of employment to youth has been mentioned and said it as a top goal, but in the last one year no job opportunities have been created. Every Central Government is run by contract employees; I wish to state that even in Parliament many Retd. Employees are employed on contract basis. This is a big

---

\* Speech was laid on the Table

hurdle to the youth is getting employment, so our talented youth leave the country and seek overseas employment. But to the surprise the Prime Minister gives invitation to overseas Indians to come back to our country, which is very contradictory. Job creation through Make in India, Start up India, Mudra Skill India etc. etc. are only lying as announcements.

Agriculture the backbone of our country, but this sector is not given prior importance. Special package should be given to our Farmers, which is missing.

Though Schemes like Swachh Bharat is welcomed, it is not properly monitored and in many parts of the country it is only contaminating the atmosphere, spreading more uncleanness. It is even noticeable very near to the Parliament at Kendriya Terminal Bus Stand. The toilets are in shabby conditions and it seems to be a failure. Even before the Kumbh the river is in a pathetic condition. Many Newspapers have published articles about this recently.

A very good example to the failure of Swachh Bharat is the recently launched Mahanama Express in Varanasi; flagged off by the Prime Minister in his Parliament Constituency on 22<sup>nd</sup> January. Lack of maintenance and security lead to a totally deplorable condition of the Train, within weeks of its launch. The entire country is aware of this. Toiletries were damaged, food pockets, groundnut shells were thrown all over the train creating dirty atmosphere. This shows the lack of administration and governance of the Rail Ministry and the Government.

Interestingly on the inauguration day the Prime Minister congratulated Rail Ministry and hoped for safe and easy travel for passengers. But, only the opposite happened.

The Government's slogan of Sabka Vikas is also just an announcement, not a reality.

We are happy that we hosted the 12<sup>th</sup> South Asian Games in February this year. But, encouragement schemes are missing.

Sports is the best way to Swasth India. My Government successfully hosted the 12<sup>th</sup> South Asian Games from 5-16 February, 2016 at Guwahati and Shillong,

in which more than 3500 sports persons from all the SAARC countries participated. To enhance sports to youth, no encouraging announcements are announced as potential sportsperson get addicted to drugs as their talents are not recognized.

Notedly, adequate steps have been taken for Climate change, which would be more eco-friendly.

In the Education Sector, it is disappointing that now new schemes are announced for girls, which would stop school drops outs. West Bengal Government has announced Kanyashri Schemes for Girl Education, by which more than 30 lakh girl students are benefited.

Though, the Government speaks development for all, no special Welfare Schemes for SCs, STs and OBCs are announced, by which their interests are given priority. Special Scholarship programmes for self-employment in education is not announced. Even no special packages for Housing for SCs, STs and OBCs is announced. The Government has totally ignored these people.



\* **श्री अजय टम्टा (अल्मोड़ा)** : महामहिम जी का अभिभाषण हमारी सरकार का दृष्टिपत्र है, जिसमें हमारे माननीय प्रधानमंत्री जी के कुशल नेतृत्व में चलने वाली एन.डी.ए. की सरकार का दृष्टिकोण, योजनाएं एवं उनके क्रियान्वयन का दृढ़ संकल्प परिलक्षित होता है। हमारे यशस्वी प्रधानमंत्री जी ने जिस प्रकार से 20 महीने में तमाम क्षेत्रों में क्रांतिकारी कदम उठाकर इतिहास बनाया है, वह स्वतंत्र भारत के इतिहास में अद्वितीय है।

इससे पूर्व माननीय श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी की सरकार को छोड़कर देश की आज़ादी के 65 वर्षों बाद भी देश आशा एवं निराशा के वातावरण में जी रहा था। किंतु, आज देश की जनता की आशाएँ परिणामों में बदलती दिख रही हैं तथा अच्छे दिन आने की शुरुआत सभी क्षेत्रों में दिख रही है।

हमारी संसद जन आकांक्षाओं का प्रतिनिधित्व करती है। लोकतांत्रिक प्रणाली में वाद-विवाद और चर्चा जरूरी है न कि अवरोध पैदा करना। लोकतंत्र में चर्चा में सभी वर्गों के लोगों के सुविचार शामिल करना चाहिए। वर्तमान में इस माननीय संस्था का सदस्य होना हम सभी के लिए गौरव एवं सम्मान की बात है। हमारे प्रधानमंत्री जी ने संसद के सुचारु एवं रचनात्मक संचालन के लिए निरंतर प्रयास किए हैं। जैसा नतीजा सामने है, क्या विपक्ष संसद चलने दे रहा है?

पं. दीनदयाल उपाध्याय जी के सूत्र वाक्य हर व्यक्ति की न्यूनतम जरूरतें पूरी हों व अटल जी के सूत्र वाक्य कि गरीबी के अनेक दुष्प्रभाव हैं, से प्रेरणा लेकर माननीय नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में सरकार सबको शिक्षा, चिकित्सा, आवास, बिजली, पानी, सड़क, संचार एवं रोजगार की सुविधायें उपलब्ध कराने, कानून व्यवस्था ठीक रखने, लोगों को सम्मानित जीवन जीने, महिलाओं की सुरक्षा के लिए अनेकों योजनाएँ क्रियान्वित की गयी हैं तथा जो हमारी धरोहर हैं जैसे नदियाँ, जंगल, जमीन, माइन्स, उनका भी सदुपयोग देश के लिए हों, विभिन्न पेंशन योजनाएं, सार्वजनिक वितरण प्रणाली, आर्थिक प्रगति हेतु भी हमारी सरकार सफलतापूर्वक कार्य कर रही है।

इस सरकार ने जन-धन योजना, स्वच्छ भारत अभियान, बेंटी बचाओ-बेंटी पढ़ाओ, पढ़े भारत-बढ़े भारत, सांसद आदर्श ग्राम योजना, ग्रामीण कौशल विकास योजना, प्रधानमंत्री कृषि सिंचाई योजना, प्रधानमंत्री फसल बीमा योजना लागू की है, सिंचाई योजना से निश्चित रूप से फसलों की सिंचाई को बढ़ावा मिलेगा।

महात्मा गाँधी राष्ट्रीय ग्रामीण रोजगार गारंटी योजना को सुधारा गया है, ताकि मजदूरी के प्रभावी संवितरण, अधिक पारदर्शिता और उत्पादक परिसंपत्तियों का सृजन सुनिश्चित किया जा सके।

---

\* Speech was laid on the Table.

हमारा संपूर्ण देश अपने स्वतंत्रता सेनानियों का ऋणी है और अब समय आ गया है कि उनके इस ऋण को चुकाने के लिए हम देश को वैसा ही बनाएंगे जिसकी उन्होंने कल्पना की थी।

**\*श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज) :** राष्ट्रपति का अभिभाषण सरकार की नीतियों एवं कार्यक्रमों के समावेश का दस्तावेज होता है। जिससे देश की जनता इस बात को जानती है कि सरकार की क्या प्राथमिकताएं एवं दिशा है। प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी ने सरकार के गठन के बाद देश की जनता के समक्ष इस बात का वायदा किया था कि मेरी सरकार 'सबका साथ-सबका विकास' के लक्ष्य को लेकर कार्यक्रमों को रेखांकित करेगी। इस दिशा को साकार करने के लिए देश के आमजन मानस के वित्तीय समावेशन और सामाजिक सुरक्षा के लिए प्रधानमंत्री जन-धन योजना के अंतर्गत अब तक 21 करोड़ से भी अधिक खाते बैंकों में खुल चुके हैं, जिनमें से 15 करोड़ खाते चालू हालत में हैं, जिनमें कुल मिलाकर 32 हजार करोड़ रुपए जमा हैं। यहां कार्यक्रम केवल बैंक खाता खोलने तक सीमित न रहकर गरीबी उन्मूलन का एक माध्यम बन गया, जो निर्धनों को मूलभूत वित्तीय सेवायें और सुरक्षा मुहैया कराता है क्योंकि मेरी सरकार का सर्वोपरि लक्ष्य गरीबी उन्मूलन है। सरकार की प्राथमिकता है कि देश के संसाधनों पर सबसे पहला अधिकार गरीब व्यक्ति का है। इसलिए गरीबी को दूर करना सरकार की सर्वोच्च प्राथमिकता है।

श्री मोदी जी के नेतृत्व में सरकार का सिद्धांत पंडित दीनदयाल उपाध्याय जी के एकात्म मानवता दर्शन में अंत्योदय की परिकल्पना की थी। जिसे साकार करने के लिए निम्न सिद्धांत विशेष रूप से "गरीबों की उन्नति", "किसानों की समृद्धि" और "युवाओं को रोजगार" दिलाने पर केन्द्रित है। इसीलिए गरीबों की उन्नति एवं सुरक्षा के लिए सरकार ने तीन नई योजनाएं "प्रधानमंत्री सुरक्षा बीमा योजना", "प्रधानमंत्री जीवन ज्योति बीमा योजना" और "अटल पेंशन योजना समाज" शुरू की हैं, जो समाज के अब तक वंचित वर्गों को सुरक्षा एवं पेंशन मुहैया कराएंगी। हमारी सरकार आम आदमी की जरूरत रोट्टी, कपड़ा एवं मकान को पूरा करने के लिए प्रतिबद्ध है। सरकार ने निर्णय लिया है कि वर्ष 2022 तक सबको आवास प्रदान करने का लक्ष्य पूरा कर लिया जायेगा। 25 जून, 2015 को प्रारंभ की गई प्रधानमंत्री आवास योजना में प्राथमिक रूप से स्लम निवासियों, शहरी गरीबों तथा आर्थिक रूप से पिछड़े वर्गों और समाज के निम्न आय वर्ग के लोगों के लिए लगभग 2 करोड़ घर बनाने की योजना है। इस मिशन के अंतर्गत आगामी 5 वर्षों में सभी 4041 शहरों को शामिल किया जायेगा। चौबीस हजार छः सौ करोड़ रुपए की लागत से चार लाख पच्चीस हजार से अधिक घरों के लिए मंजूरी दी गई है।

इसी तरह देश की 42 स्कीमों पर टारगेटेड सब्सिडी से जरूरतमंदों को प्रत्यक्ष लाभ अंतरण (पहल) स्कीम में सीधे लाभार्थी के खाते में जा रहा है। इस बड़े प्रत्यक्ष नकद अंतरण कार्यक्रम के अंतर्गत 15 करोड़ लोगों को लाभ प्राप्त हो चुका है।

---

\* Speech was laid on the Table.

पहली बार सरकार ने 50 प्रतिशत से अधिक बजट को छात्रवृत्ति फंड के लिए अल्पसंख्यक कार्य मंत्रालय को आवंटित किया है। अल्पसंख्यकों को समर्थ बनाने के लिए नई मंजिल और उस्ताद नाम की दो योजनाएं स्वीकृत की हैं। नई मंजिल के तहत 20,000 मदरसों के बच्चे कौशल प्रशिक्षण प्राप्त कर रहे हैं। किसानों की समृद्धि ही राष्ट्र की समृद्धि का आधार है। इसलिए मार्च 2017 तक देश के सभी 14 करोड़ जोतधारकों को मृदा स्वास्थ्य कार्ड दिये जाएंगे। प्रधानमंत्री कृषि सिंचाई योजना में लगभग 50,000 करोड़ रुपये की व्यवस्था की गयी है जिससे हर बूंद अधिक फसल और जल सिंचन के लिए जल संचय किया जा सके। किसानों को अधिकतम बाज़ार मूल्य दिलाने के लिए 85 नियमित थोक बाज़ारों को एक साथ जोड़ने वाले एक साझा ई-मार्केट प्लेटफॉर्म की स्थापना करने के उद्देश्य से एकीकृत राष्ट्रीय कृषि बाजार के लिए कार्य किया जा रहा है। भारत को वन फूड जोन, वन कंट्री, वन मार्केट बनाया जा सकेगा। किसानों की आय बढ़ाने के लिए खाद्य प्रसंस्करण क्षेत्र से किसानों की आय बढ़ाने में मदद मिलेगी। इसलिए 19 महीनों में पाँच नये मेगा फूड पार्क शुरू किए गए हैं। प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना में 19,000 करोड़ रुपये का आवंटन किया गया है। इसी तरह, गाँवों में अधिकतम 38,500 करोड़ रुपये मनरेगा में दिए गए हैं। मैं अंत में श्री राष्ट्रपति के लिए प्रस्तुत प्रस्ताव का समर्थन करता हूँ।

HON. SPEAKER : Now, Hon. Prime Minister.

**प्रधान मंत्री (श्री नरेन्द्र मोदी) :** आदरणीय अध्यक्ष महोदया जी, मैं सबसे पहले राष्ट्रपति जी के प्रति धन्यवाद व्यक्त करना चाहता हूँ। उन्होंने राष्ट्रपति अभिभाषण के माध्यम से न सिर्फ सदन को बल्कि देश और दुनिया को भारत का गौरव, भारत की गरिमा, भारत की उत्तम विकास यात्रा और विश्व की भारत से जो अपेक्षाएँ हैं, भारत के सामान्य मानव की जो अपेक्षाएँ हैं उनकी पूर्ति करने के प्रयास का विस्तार से बयान आदरणीय राष्ट्रपति जी ने हमारे सामने प्रस्तुत किया है। मैं उनके प्रति आदरपूर्वक धन्यवाद व्यक्त करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। सदन की इस महत्वपूर्ण चर्चा में कई आदरणीय सदस्यों ने अपने अनुभव और विचारों से इस सदन और देश को लाभ पहुंचाया है। आदरणीय श्री मल्लिकार्जुन जी, श्री वेंकैया नायडू जी, श्रीमती मीनाक्षी लेखी जी, श्रीमती हरसिमरत कौर जी, श्री पी.नागराजन जी, प्रो. सौगत राय जी, श्री भर्तृहरि महताब जी, श्री ए.पी. जितेन्द्र रेड्डी जी, श्री मोहम्मद सलीम जी, श्रीमती सुप्रिया सुले जी, श्री मुलायम सिंह यादव जी, श्री राहुल गांधी जी, श्रीमती अनुप्रिया पटेल जी, श्री रिजीजू जी और श्री ओवैसी जी तथा कई अन्य वरिष्ठ आदरणीय महानुभावों ने अपने विचार रखे हैं। मैं सभी को धन्यवाद देता हूँ क्योंकि उन्होंने इस विचार को, इस चर्चा को सशक्त बनाने में अपना योगदान किया है। आज, मैं सदन में सभी सांसदों की तरफ से स्पीकर महोदया को भी धन्यवाद देना चाहता हूँ।

क्योंकि राष्ट्रपति जी के भाषण में संसद की कार्यवाही किस रूप में चलनी चाहिए, कैसा होना चाहिए, उसकी अपेक्षाएँ व्यक्त की गयी हैं। यह अच्छी बात है कि हमें अपने बड़ों की सलाह माननी चाहिए, उनसे सलाह लेनी चाहिए। राष्ट्रपति जी हमारे संवैधानिक व्यवस्था के सबसे बड़े पद पर हैं और उनकी सलाह हमें अवश्य माननी चाहिए।

मैं विशेष रूप से स्पीकर महोदया का आभार इसलिए व्यक्त करना चाहता हूँ, क्योंकि पिछले कुछ समय से उन्होंने कई नये इनीशियेटिव्स लिये हैं। उन्होंने SRI योजना, यानी स्पीकर रिसर्च इनीशियेटिव योजना प्रस्तुत की है। उसमें हम सभी सांसदों को अलग-अलग विषयों पर रिसर्च मैटीरियल मिले। हम लोगों का प्रबोधन हो, एक अच्छा प्रकल्प आपके द्वारा चल रहा है और वह संसद को क्वालिटेटिव चेंज लाने में उपयोगी होगा। मैं इसके लिए आपका आभार व्यक्त करता हूँ।

मैं अध्यक्ष महोदया का इस बात के लिए भी अभिनंदन करना चाहता हूँ, क्योंकि उन्होंने अगले 5 और 6 मार्च को पूरे देश की इलैक्टेड वूमैन मैम्बर्स, असेम्बली एंड लोक सभा की वूमैन मैम्बर्स की एक सर्वदलीय सम्मेलन की घोषणा की है, योजना की है। हमारे भूतपूर्व राष्ट्रपति जी समेत सभी महिला लीडर्स का उसमें मार्गदर्शन मिलने वाला है। वूमैन इम्पावरमेंट की दिशा में, डिजीजन मेकिंग प्रौसेस में महिलाओं की

भागीदारी को सुनिश्चित करने की दिशा में यह आपका एक अहम कदम है और मैं मानता हूँ कि हिन्दुस्तान की संसदीय गतिविधि के साथ आपने एक अच्छा कदम उठाया है और सभी दलों ने सहयोग किया है। सबसे बड़ी बात है कि सभी दलों की वूमैन सांसद मिलकर इसकी कार्य योजना बना रही हैं। एक बहुत ही अच्छा माहौल तैयार हुआ है, इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ। उसी प्रकार से बीपीएसटी ट्रेनिंग प्रोग्राम है। हमारे जो नये सांसद चुनकर आये हैं, उनके लगातार प्रशिक्षण में भी काफी अच्छा काम आपके द्वारा हुआ है। ओरियेंटेशन प्रोग्राम्स चल रहे हैं। मैं इसके लिए भी आपका बहुत-बहुत आभार व्यक्त करता हूँ।

राष्ट्रपति जी ने कहा है कि सदन बहस के लिए होता है। हम देख रहे हैं कि पिछले दिनों सदन में जो हुआ, उससे देश बहुत पीड़ित भी है, चिंतित भी है। जब सदन नहीं चलता है तब सत्ता पक्ष का नुकसान बहुत कम होता है, देश का नुकसान बहुत होता है। लेकिन सबसे ज्यादा नुकसान सांसदों का होता है और उसमें भी विपक्ष के सांसदों का होता है, क्योंकि उनको जनता की आवाज उठाने से रोका जाता है। इसलिए संसद में कितने ही विरोधी विचार क्यों न हों, कितनी ही नाराजगी क्यों न हो, लेकिन वह प्रकट होना आवश्यक है। सदन एक ऐसा फोरम है, जहां तर्क रखे जाते हैं। जहां तीखे जवाब दिये जाते हैं। यह एक ऐसा फोरम है, जहां सरकार पर सवाल किये जाते हैं। यह एक ऐसा फोरम है जहां सरकार को अपना बचाव करना होता है, अपने पक्ष में सफाई देनी होती है। बहस के दौरान किसी को बख्शा नहीं जाता और उसकी उम्मीद भी नहीं की जानी चाहिए। लेकिन बहस के दौरान अगर सदन की गरिमा और मर्यादा बनी रहे, तो हम अपनी बात और मजबूती से रख पायेंगे और साथ ही साख भी बना पायेंगे। यह उपदेश नरेन्द्र मोदी का नहीं है, यह भारत के भूतपूर्व प्रधान मंत्री श्रीमान् राजीव गांधी जी का है। महामहिम राष्ट्रपति जी की बात इसलिए महत्वपूर्ण है क्योंकि उन्होंने लंबे अर्से तक इस प्रक्रिया में भी अपने जीवन के महत्वपूर्ण वर्ष बिताए हैं, और उन लोगों के साथ बिताए हैं जिनसे ज्यादा अपेक्षा बहुत स्वाभाविक है।

महोदया, मैं एक और बात कहना चाहता हूँ, मैं सदन में मौजूद सभी दलों को अहम बिल पास कराने में मदद का न्यौता देता हूँ। जब मैं इस सदन कहता हूँ, मतलब दोनों सदन। यह बिल लोगों के लिए है। यह बिल इसलिए जरूरी है ताकि सिस्टम से दलालों को खत्म किया जा सके, यह बिल इसलिए है ताकि ज़मीनी स्तर पर जिम्मेदारियां बांटी जा सकें, यह बिल इसलिए है ताकि प्रशासन को जवाबदेह बनाया जा सके, यह बिल इसलिए है ताकि योजनाओं में आम जनता की भूमिका बढ़ाई जा सके, सामाजिक न्याय में, विकास में उनकी भागीदारी बढ़ाई जा सके, यह बिल इस लोकतंत्र की बुनियाद की मदद करने के लिए है। यह नरेन्द्र मोदी नहीं कह रहा, यह भी हमारे भूतपूर्व प्रधानमंत्री श्रीमान राजीव गांधी जी ने कहा था और हमें बड़ों की बात माननी चाहिए।... (व्यवधान)

**माननीय अध्यक्ष :** गुस्सा नहीं करते।

...(व्यवधान)

**श्री नरेन्द्र मोदी :** माननीय अध्यक्ष जी, सदन को रोकने के संबंध में कुछ बातों की चर्चा जरूरी लगती है। हमारे भूतपूर्व स्पीकर और यहां कुछ महानुभाव हैं, जिनके वह गाइडेंस फिलासॉफर लंबे अर्से तक रहे हैं, श्रीमान सोमनाथ चटर्जी जी ने कहा है कि ऐसे मुद्दों पर, जिनके बारे में धारणा होती है कि वे महत्वपूर्ण हैं, सदन की बैठकों को रोकना पूरी तरह काउंटर प्रोडक्टिव है। दुर्भाग्य से राजनैतिक दलों में यह विचार पनपा है कि संसद की कार्यवाही में व्यवधान डालने और अंततः संसद को समय से पहले स्थगित करा देने से उस विषय का या मुद्दे का महत्व साबित हो जाएगा, जिस पर विभिन्न पार्टियां विरोध कर रही हैं। संसद के कार्यों को बाधित करने को अगर देश के लोगों के खिलाफ युद्ध जैसा नहीं भी मानें तो कम से कम संसदीय प्रणाली में आस्था की कमी को मानना ही पड़ेगा। दुर्भाग्य से लगभग सभी राजनीतिक दल और यहां तक कि जो छोटे दल हैं, उनका भी ऐसा ही विश्वास और नज़रिया दिखाई दे रहा है। यह चिंता श्रीमान सोमनाथ जी ने भी सभी सदस्यों के सामने प्रकट की है।

मैं एक और बात आज कहना चाहता हूं सदन चलने के संबंध में, यहां हम संसद में, जो भारत की सोवरन अथारिटी है, भारत के शासन की जिम्मेदारी लेकर आए हैं, निश्चित रूप से इस सोवरन बॉडी का सदस्य होने से बड़ी जिम्मेदारी और बड़ा सौभाग्य कुछ भी नहीं हो सकता क्योंकि इस देश की विशाल जनसंख्या की नीयती के लिए जिम्मेदार है यह सदन। हम में से सभी को अगर हमेशा नहीं तो जीवन में कभी न कभी जिम्मेदारी का यह बड़ा एहसास जरूर हुआ होगा और जिस डैस्टिनी के लिए हमें बुलाया गया है, उसे हमने जरूर महसूस किया होगा। हम इस योग्य हैं या नहीं, वह अलग मामला है। अतः इन पांच वर्षों के दौरान हम अपने कार्यों में न केवल इतिहास के किनारे खड़े रहें बल्कि कभी कभी हम इतिहास बनाने की प्रक्रिया में भी शामिल हुए। यह बात सांसदों के संबंध में इतनी ऊंची कल्पना हमारे प्रथम प्रधान मंत्री आदरणीय पंडित जवाहर लाल नेहरू जी ने 1957 में व्यक्त की थी। तब तो हममें से कोई नहीं था।...(व्यवधान) हममें से और हमारे दल का कोई नहीं था। उस समय यह बात आपने कही थी। मैं यह इसलिए कह रहा हूं क्योंकि यह देश को जानना जरूरी है। इसी लोक सभा में हो-हल्ले के बीच, आपकी दृढ़ता के कारण, आपके उच्च मनोबल के कारण कुछ बिल पास हुए लेकिन वे आगे नहीं पहुंच पाए। नेशनल वॉटर वेज बिल- हमारे यहां जनशक्ति का कितना सामर्थ्य है, कितना उपयोग है, पानी बह रहा है, उसके लिए सरकार एक योजना लेकर काम करना चाहती है। उसको रोककर, देश का क्या भला कर रहे हैं? मैं चाहूंगा कि जब राष्ट्रपति जी ने अपने अभिभाषण में इस बात को कहा है, उसी प्रकार से विसिल

ब्लोअर प्रोटैक्शन अमेंडमेंट बिल, ये वे विषय हैं जो हम सिटिजन सेंट्रिक कह सकें, हम जागरूक नागरिकों के अधिकारों की बात कह सकें और इसलिए उसको रोकने के पीछे मुझे कोई तर्क नज़र नहीं आता।

इसी प्रकार से जी.एस.टी. के लिए हम कल से सुन रहे हैं, यह तो हमारा है, यह तो हमारा है। ये भी तो आपका ही है। जी.एस.टी. बिल आप ही का है।... (व्यवधान) उसको रोका जा रहा है। कंज्यूमर प्रोटैक्शन बिल- कौन कंज्यूमर हैं? उसे रोका गया, इंसॉल्वेंसी एंड बैंकरप्सी कोड। हम सोचें, राष्ट्रपति जी हमारे संविधान के सबसे बड़े व्यक्ति हैं, उनकी सलाह हम जरूर मानेंगे और जब मैं संसद की बात कर रहा हूं तो मैं सभी आदरणीय सदस्यों के सामने मेरे कुछ विचार रखना चाह रहा हूं। पहली बार सदन में आए हुए एक सांसद के विचार हैं- एक प्रधान मंत्री के विचार के रूप में न लिया जाए लेकिन हो सकता है कि शायद ये चीजें काम आ जाएं।... (व्यवधान)

**श्री कांति लाल भूरिया (रतलाम) :** आपकी कथनी और करनी में अन्तर बहुत है न।... (व्यवधान)

**श्री नरेन्द्र मोदी :** धन्यवाद। मुझे 14 साल से बहुत प्रमाण-पत्र मिल रहे हैं। एक और सही।... (व्यवधान) मैं आपका बहुत आभारी हूं और सर झुकाकर आपका आदर करता हूं। मेरा एक सुझाव है। आपने 5 और 6 मार्च को तो एक कार्यक्रम की रचना की है। इस बार 8 मार्च को हमारा सदन जब चलता होगा, अन्तर्राष्ट्रीय महिला दिवस है। उस दिन का 8 मार्च का जो एजेंडा है, वह वही रहे। लेकिन क्या हम तय कर सकते हैं कि 8 मार्च को सिर्फ हमारे वूमैन मैम्बर्स ही बोलेंगे।... (व्यवधान) यह कहा जाता है कि हमारे समय ऐसा था, आपके समय ऐसा है। आप ऐसे हैं और हम वैसे थे। आज देश को हमारे विषय में सब कुछ पता है।... (व्यवधान) हम सब कौन हैं, कहां खड़े हैं और क्या सोचते हैं यह सारा देश जानता है। मैं सभी वरिष्ठ महानुभावों से मार्गदर्शन चाहूंगा कि क्या हम वर्ष में दो सत्र तय करें या एक सत्र तय करें और उस सत्र के दौरान एक सप्ताह ऐसा हो, जिसमें फर्स्ट टाइमर एमपीज़ को ही बोलने के लिए निमंत्रित किया जाए। यह मैं इसलिए नहीं कह रहा हूं कि मैं फर्स्ट टाइमर हूं। यह मैं इसलिए कह रहा हूं कि इस सदन में विचारों की ताजगी भरी हवा की आवश्यकता मुझे महसूस होती है। यह मैं इसलिए भी कह रहा हूं क्योंकि एमपीज़ नए प्रोग्राम्स में जिस तरह से रुचि ले रहे हैं, इससे मुझे लगता है कि उन्हें अवसर देना चाहिए। नए एमपीज़ देश के लिए बहुत-सी नई चीजें हमारे सामने रख सकते हैं और उन विचारों पर हम बहुत कुछ कर सकते हैं।... (व्यवधान)

मेरा एक और सुझाव है कि हमारे यहां युनाइटेड नेशन्स ने सस्टेनेबल डेवलपमेंट गोल सारे विश्व के देशों ने मिलकर तय किया है। हमारी नेता सुषमा जी ने उसके लिए हिंदी में बहुत ही अच्छा शब्द "टिकाऊ विकास लक्ष्य" दिया है। यह तय होता है, सरकारें जाती हैं और अपना व्यू रखती हैं। क्या कभी सदन



के सभी लोग शनिवार को एक दिन ज्यादा बैठने का काम कर सकता है? एक सत्र के दौरान एक या दो दिवस हम सब मिलकर अंतर्राष्ट्रीय जगत में सस्टेनेबल डेवलपमेंट गोल तय हुआ है, उसमें भारत की जो भूमिका है, उसे चरितार्थ करने के लिए क्या कर सकते हैं। यह बात सही है कि हमारे अपने एजेंडा के बहुत-से काम हैं, लेकिन कोई पल होना चाहिए जिसमें किसी तरह की कोई राजनीति न हो, सिर्फ राष्ट्रनीति, सिर्फ मानवतावाद को लेकर कुछ किया जाना चाहिए। मैं आशा करता हूँ कि इस बारे में जरूर सोचा जाएगा।

इसी तरह से मैं तीन और बातों को आपके सामने प्रस्तुत करना चाहता हूँ। सरकार यह हो या सरकार वह हो, लेकिन यह बात हमें माननी पड़ेगी कि भले ही शिक्षा राज्यों का विषय हो लेकिन हमारी प्राथमिक शिक्षा का स्तर बहुत ही चिंता का विषय है, बहुत ही पीड़ा का विषय है। अगर हम देश के बच्चों की पढ़ाई पर ध्यान नहीं देंगे तो हमारा भविष्य क्या होगा? इसी तरह से हम पर्यावरण, ग्लोबल वार्मिंग, कॉप-21 पर काम करें लेकिन पानी का विषय हमारे सामने बहुत बड़ी सामाजिक जिम्मेदारी का काम है। इसी तरह से एक विषय है, जिससे हम सभी डरते हैं और उससे डरने का कारण भी है, मैं उसकी गहराई में नहीं जाना चाहता हूँ और हम सब यह बोलते हैं कि न्याय में विलम्ब न्याय न देने के बराबर है। आज भी हमारी निचली अदालतों में बहुत-से केसिस पेंडिंग पड़े हैं। क्या हम कभी सदन में बैठ कर इस समस्या को हल करने के रास्ते पर या इस समस्या से उभरने के उपाय सोचने पर चर्चा कर सकते हैं। हम इस तरह के एक-दो विषयों पर चर्चा तय करें और छह महीने पहले तय करें। हम एक्सपर्ट लोगों की राय लें और यह देखें कि क्या हम क्वालीटेटिव बहस करके उसमें से कोई एक्शनेबल प्वायंट्स निकाल सकते हैं और वे प्वायंट्स सदन की मालिकी होगी, किसी सरकार की नहीं होगी।

सरकार का गौरव-गान करने के लिए नहीं होना चाहिए। इस सदन में, यहाँ भी बहुत-से अनुभवी लोग बैठे हैं। इसलिए एक ऐसा सामूहिक चिन्तन हो, मुझे मालूम है कि श्री सत्पथी जी ने पिछली बार एक अच्छा विषय रखा था कि क्यों न एक दिन सदस्यों के लिए हो। मैं उसी बात को थोड़ा स्ट्रक्चर्ड वे में प्रस्तुत कर रहा हूँ। मेरे मन में यह मूल विचार तब आया था, जब मैंने श्री सत्पथी जी का भाषण सुना था। इसलिए मैं चाहूँगा कि अगर हम इन चीजों को कर सकें, तो शायद यह होगा।

कभी-कभी सदन को रोकने के संबंध में या हो-हल्ला करके काम में रुकावट डालने से एक सार्वजनिक चर्चा होती है। उसमें यह होता है, हम लोग कहते हैं कि देखो सरकार को काम नहीं करने देते हैं, वे कहेंगे कि सरकार हमारी सुनती नहीं है। किसी को लगता है कि देखो, हमने हमारी ताकत दिखा दी। भले हम कम हैं, लेकिन हम हैं। यह सब चल रहा है। लेकिन एक और बात है, जिस पर ध्यान जाने की आवश्यकता है। यह सदन क्यों नहीं चलने दिया जाता है? इसलिए नहीं कि सरकार के प्रति रोष है, बल्कि

एक इंफिरियरिटी कंप्लेक्स के कारण नहीं चलने दिया जाता है। ... (व्यवधान) क्योंकि विपक्ष में भी ऐसे होनहार सांसद हैं, ऐसे तेज़स्वी सांसद हैं, और मैं मानता हूँ कि उनको सुनना, उनके विचार अपने आप में एक बहुत बड़ी एसेट है। लेकिन अगर सदन चलेगा, तो उनको बोलने का अवसर मिलेगा, अगर वे बोलेंगे, तो उनकी जय-जयकार होगी, तब हमारा क्या होगा, यह चिन्ता सता रही है। यह इंफिरियरिटी है। विपक्ष के सामर्थ्यवान सांसद न बोल पाएं, विपक्ष के प्रतिभावान सांसदों का परिचय देश को न हो, इसलिए सरकार को रोकने वाली बात तो अपनी जगह पर है, लेकिन विपक्ष में कोई ताकतवर बनना नहीं चाहिए, कोई होनहार नहीं दिखना चाहिए, इस इंफिरियरिटी कंप्लेक्स का परिणाम है। इस बार संसद चला तो मैंने देखा कि कितने तेज़स्वी लोग हमारे पास हैं, कितने शानदार विचार रखते हैं, पिछले दो सदन में उनका कोई लाभ ही नहीं मिला। इसलिए मैं समझता हूँ कि यह बहुत आवश्यक है। मैंने देखा है, लोग बहुत स्टडी करके आते हैं। विपक्ष के छोटे-छोटे दल के सदस्य हैं, जिनके चार मेम्बर्स होंगे, तीन मेम्बर्स होंगे। कुछ लोग मनोरंजन भी करवाते हैं।

जब मैं कुछ पढ़ता हूँ, तो मेरे मन में कुछ बातें अच्छी लगती हैं। हम लोगों को किसी का मजाक नहीं उड़ाना चाहिए। लेकिन हम “मेक इन इंडिया” का मजाक उड़ा रहे हैं। “मेक इन इंडिया” देश के लिए है। हाँ, यदि यह सफल नहीं हुआ, तो इसे सफल करने के लिए क्या होना चाहिए, इसके सफल होने में क्या कमियाँ हैं, उनकी चर्चा होनी चाहिए। लेकिन मैं एक बात कहना चाहता हूँ और मुझे लगता है कि जाने ऐसा क्यों है कि हम लोग अपने देश की ऐसी इमेज़ बनाते हैं, जैसे हम भीख का कटोरा लेकर निकले हों और जब हम खुद ऐसा कहते हैं, तो दूसरे लोग यही बात और ज्यादा चीखकर कहते हैं और ज्यादा मज़बूती से कहते हैं।

वर्ष 1974 में इन्द्रप्रस्थ कॉलेज में इंदिरा जी ने यह भाषण दिया था।... (व्यवधान) इसलिए यह भी बात है कि हम कोई भी नई योजना लाएं, नए तरीके से लाएं, तो कुछ लोगों को, उम्र तो बढ़ती है, लेकिन समझ नहीं बढ़ती है, समझने में बड़ी देर लग जाती है। कुछ लोगों के साथ ऐसा होता है, इसलिए चीजें समझने में बड़ा समय जाता है और कुछ लोग समय बीतने के बाद भी चीजें समझ नहीं पाते हैं। इसीलिए अच्छा लगता है कि विरोध करें तो वे विरोध करने का अपना तरीका ढूंढते रहते हैं।... (व्यवधान) इसलिए मैं एक पीड़ा कहना चाहता हूँ।

“हमारे देश में बहुत सी दिक्कतें हैं। ज्यादातर ऐसी हैं जो बहुत पुरानी हैं - गरीबी, पिछड़ापन, अन्धविश्वास, कुछ गलत परम्पराएं, कुछ समस्याएं विकास और तरक्की के साथ भी आई हैं, लेकिन इस देश की सबसे बड़ी चुनौती है तेजी से हो रहे बदलाव का विरोध। यह विरोध पढ़ा-लिखा तबका भी बहुत मुखर तरीके से करता है। जैसे ही कोई खास काम आगे बढ़ता है, सौ कारण बताए जाने लगते हैं कि यह काम क्यों नहीं करना

चाहिए। मुझे लगता है कि एक मजबूत और ऊंची दीवार ने हम सबको चारों तरफ से घेरकर रखा है।”

कितनी सटीक बात है। यह बात वर्ष 1968 में इंदिरा गांधी ने कही थी।... (व्यवधान) यहां पर कोई भी बात आई तो यह कहा जाता है कि यह तो हमारे समय का है, हमारी देन है। कुछ बातें ऐसी हैं जो आप ही की देन हैं। अब हमने एक अभियान चलाया स्कूलों में टॉयलेट बनाने का। अब आपकी बात सही है कि मोदी जी, अगर हमने हमारे कार्यकाल में सभी स्कूलों में टॉयलेट बना दिए होते तो तुम क्या करते। यह तो हमने नहीं बनाए, इसलिए तुमने चार लाख टॉयलेट बनाए। यह आप ही की तो देन है। ... (व्यवधान)

बांग्लादेश की सीमा का विवाद इतने दशकों के बाद सुलझा। आप कह सकते हैं कि देखो, अगर हमने हमारे कार्यकाल में ऐसा कर दिया होता तो मोदी यह तुम्हारा एचीवमेंट कैसे होता, यह तुम्हारे लिए हम छोड़कर गए थे। यह आप ही की तो देन है। ... (व्यवधान) 18 हजार गांव... (व्यवधान) 18 हजार गांव आजादी के इतने सालों बाद भी अंधेरे में डूबे हुए हों और अगर हम उन गांवों में बिजली पहुंचाएं तो आप गर्व से कह सकते हैं कि मोदी जी, ये 18 हजार गांव हमारी ही देन हैं, तभी तो आप कर रहे हो।... (व्यवधान) इसलिए यह आपकी ही देन है, इसमें मैं कोई इनकार नहीं कर सकता और 60 साल के बाद आपके ही कारोबार का यह परिणाम रहा है, इससे भी कोई इनकार नहीं कर सकता। इसलिए कभी-कभी बड़े-बड़े गर्व के साथ मनरेगा की चर्चा होती है। मनरेगा की चर्चा होती है, तो मैं ज़रा कहना चाहता हूं कि इसका इतिहास 50 साल पुराना है। लेकिन उसके पहले भी राजे-रजवाड़ों के ज़माने में भी कुछ न कुछ ऐसी बातें चलती थीं।

आप देखिए, महाराष्ट्र की रोजगार गारंटी योजना, 1972 में आई। सन् 1980 में नेशनल रूरल इम्प्लायमेंट प्रोग्राम, एन.आर.ई.पी., का इनकारनेशन हुआ। सन् 1983 में रूरल लैंडलैस इम्प्लायमेंट गारंटी प्रोग्राम, आर.एल.ई.जी.पी., ग्रामीण भूमिहीन रोजगार गारंटी कार्यक्रम आया। ये सब इनकारनेशन होते गए। योजनाओं का पुनर्जन्म होता गया। उसके बाद 1989 में जवाहर रोजगार योजना, जे.आर.वाई., यह मनरेगा का पिछले जन्म का नाम है। मैं हैरान हूं कि बाद में जवाहर लाल जी का नाम निकाल दिया गया और किसी और ने नहीं निकाला। उसी दल ने निकाला जो हमें कोसते रहते हैं। उसके बाद 1993 में इम्प्लायमेंट एश्योरेंस स्कीम, इ.ए.एस., सुनिश्चित रोजगार योजना, आई।

उसके बाद वाजपेयी जी की सरकार आई। उस समय इन सभी योजनाओं में से जो भी अच्छी थीं, उन्हें ले-लेकर सम्पूर्ण ग्रामीण रोजगार योजना, एस.जी.आर.वाई. शुरू हुई। सन् 2004 में फिर उसमें री-

इनकारनेशन हुआ। नेशनल फूड फॉर वर्क प्रोग्राम, काम के बदले अनाज का राष्ट्रीय कार्यक्रम आया। उसके बाद इसने नया रूप 2006 में लिया मनरेगा, पहले नरेगा, फिर एक नया ज्ञान हुआ तो वह मनरेगा बना।

इस तरह गरीबों की भलाई के लिए कुछ न कुछ योजनाएं लगातार चलती रही हैं। यह बात सही है कि आप बड़े सीना तान कर कह सकते हो कि मोदी जी चुनाव में भाषण करना अलग चीज है, तुम कहते हो गरीबी हटाओगे। लेकिन तुम्हें मालूम नहीं है कि हम कौन हैं। हमने गरीबी की जड़ें इतनी जमा दी हैं, इतनी जमा दी हैं, मोदी तुम उखड़ जाओगे, लेकिन इसे उखाड़ नहीं पाओगे। यह बात सही है कि मुझे यह बात यहां आने के बाद पता चली कि इतनी जड़ें जमाई हैं आपने। इसलिए मैंने पिछली बार भी कहा था, इस बात से कोई इनकार नहीं करेगा कि इस देश के 60 साल के कार्यकाल में अगर हम गरीबों का भला कर पाए होते तो आज मेरे देश के गरीबों को मिट्टी उठाने के लिए गड़्ढा खोदने के लिए मजबूर नहीं होना पड़ता। यह हमारी सफलता का स्मारक नहीं है, यह हम सबको स्वीकार करना होगा।... (व्यवधान)

HON. SPEAKER: Nothing will go on record except the speech of the hon. Prime Minister.

... (Interruptions)... \*

**श्री नरेन्द्र मोदी:** इसलिए यह हमारा दायित्व भी बनता है कि यह जो क्रमिक विकास चला है इस योजना का, उसे और अच्छा बनाएं। और उस जिम्मेदारी को निभाने का हम प्रयास कर रहे हैं। लेकिन यह बात स्वीकार करनी होगी कि हम उस हालत में देश को लाए हैं कि ईवन स्किल्ड लेबर को भी अनस्किल्ड होने में अच्छा लगने लगा है। इसलिए मैं जब कहता हूं कि हमारी विफलताओं का स्मारक है, इसका मतलब यही है कि गरीबी न होती तो नरेगा या मनरेगा की जरूरत नहीं होती। लेकिन यह सच्चाई है और मैंने आकर के देखा है कि गरीबी की जड़ों को ऐसा जमा दिया गया है कि उसको उखाड़ फेंकने के लिए मुझे भारी मेहनत करनी पड़ रही है और उसके लिए फिलहाल जो योजना चल रही है, उसमें जो कमियां हैं, उन कमियों को कैसे दूर किया जाए, उस दिशा में हम प्रयास कर रहे हैं।

आदरणीय खड़गे जी ने कहा था कि मनरेगा में भ्रष्टाचार बहुत है। मैं इससे थाउज़ेन्ड परसेंट सहमत हूं। मुझे इसका कोई विरोध नहीं है। आप वर्ष 2012 की सीएजी की रिपोर्ट को देख लीजिए। उसमें क्या ऑब्जर्वेशन्स किए गए हैं? कैसे भ्रष्टाचार ने इसके साथ जड़े जमा ली हैं? कैसे गरीबों के नाम पर रुपये लूटे जा रहे हैं? इस सबकी वर्ष 2012 की सीएजी रिपोर्ट में चर्चा है। इसलिए हमने उसमें से कुछ सीखने का प्रयास किया है और हम बहुत कुछ सीखना चाहते हैं। इस सीखने के प्रयास के तहत उसमें जो चीजें

---

\* Not recorded.

थीं, उनको बाहर निकालकर के उसको फूलप्रूफ कैसे बनाया जाए, जरूरतमंदों को कैसे मिले, उस पर काम करेंगे। सीएजी ने एक बहुत बड़ा ऑब्ज़र्वेशन किया है और वह चौंकाने वाला है। हमारे देश में जिन राज्यों को हम गरीबों की श्रेणी में गिनते हैं, जहां गरीबों की संख्या ज्यादा है, लेकिन सीएजी ने लिखा है कि जिन राज्यों में गरीबों की संख्या कम है और कुल-मिलाकर के शासन व्यवस्था थोड़ी सुचारू रूप से चली है, ऐसे राज्यों में मनरेगा का मैक्सिमम उपयोग हुआ है। लेकिन जिन राज्यों में सचमुच में गरीबी है, जहां सबसे ज्यादा जरूरत है, वहां इसका कम से कम उपयोग हुआ है। इसका मतलब यह है कि हम इसको गरीबों को टारगेट करके पहुंचाने में हम उतने सफल नहीं हुए हैं। इसलिए हमारा दायित्व बनता है कि हम इसको और अधिक परफेक्ट कैसे बनाएं ताकि जिन राज्यों में गरीबों की संख्या ज्यादा, जिन राज्यों की गरीबी ज्यादा है, यह उस तरफ कैसे जाए? समृद्ध राज्यों की क्षमता है कि इन सारी चीजों को व्यवस्था में करे, हमने उस दिशा में कोशिश की है कि ऐसे राज्यों को यह कैसे पहुंचे। हमने जैम योजना - जन-धन, आधार और मोबाइल, के माध्यम से पैसा डायरेक्ट बेनिफिशरी को मिले, इस दिशा में बड़ा अभियान चलाया है, उसके कारण बिचोलियों की संख्या नष्ट करने में हमें सफलता मिलेगी।

मनरेगा की हम इतनी तारीफ करते हैं, लेकिन सीएजी ने कहा है कि सात साल के बाद भी पांच राज्य ऐसे थे, जिन्होंने रूल्स भी नहीं बनाए हैं और दुख इस बात का है कि उन पांच राज्यों में चार वह थे, जो इस मनरेगा के गीत गाते हैं। उन्होंने सात साल के बाद भी रूल्स नहीं बनाए थे। ईवन, यूनियन टैरीटरीज़ में भी यह कठिनाई ध्यान में आयी है। उसी प्रकार से आठ राज्यों में चार ब्लॉक...(व्यवधान) प्लीज ऐसा मत कीजिए...(व्यवधान) यह ठीक नहीं है...(व्यवधान) यह अच्छा नहीं है।

### **13.00 hours**

इतना ही नहीं सौ दिन का हमारा लक्ष्य हम कभी भी पूरा नहीं कर पाये। एवरेज 30 दिन 40 दिन से गाड़ी अटक जाती है। हमने जिस प्रकार का उसका नया स्ट्रक्चर बनाने का प्रयास किया है, उसमें टारगेट्स हो, अधिकतम रोजगार मिले, अधिकतम दिवस तक रोजगार मिले, बिचौलिये समाप्त हों, पाई-पाई का सही उपयोग हो और उसकी ऑडिट की व्यवस्था हो, इस दिशा में हमने भरपूर प्रयास किया है और इसलिए मुझे विश्वास है कि आज श्रमिकों के बैंक डाकघर खातों में सीधे अंतरण के इलेक्ट्रॉनिक तरीके से ये पैसे जाते हैं, 94 परसेंट श्रमिकों को इसी माध्यम से भुगतान करने की दिशा में हम आगे बढ़े हैं।

दूसरी तरफ कभी न कभी यह सदन सिर्फ इस ईर्ष्या भाव से काम करने के लिए नहीं है कि मेरे से तेरी शर्ट ज्यादा सफेद क्यों है। यह ईर्ष्या भाव के लिए नहीं है। मैं मानता हूं कि हमारी जो आलोचना हो रही है, माननीय अध्यक्ष जी, आलोचना इस बात के लिए नहीं हो रही है कि हमने कुछ गलत किया है, चिंता इस बात की है कि तुम हमसे अच्छा क्यों कर रहे हो, कैसे कर रहे हो, यह चिंता का विषय सता रहा है

और इसीलिए परेशानी हो रही है। जो साठ साल में नहीं कर पाये, वह आप कैसे कर लेते हो, यह चिंता का विषय है और योजनाएं कैसी होती हैं, लम्बे अरसे तक कैसे लाभ करती हैं। इस देश के इंटेलेक्चुअल क्लास को भी मैं निमंत्रित करता हूं कि दो योजनाओं की एक कंपैरेटिव स्टडी करने की जरूरत है। एक अटल जी के समय शुरू हुई प्रधान मंत्री ग्रामीण सड़क योजना और दूसरी यह हमारी मनरेगा। आप एनालिसिस देखोगे तो प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना का उन राज्यों को सबसे ज्यादा लाभ मिला है, जो कुल मिलाकर गरीबी की श्रेणी में आते हैं। रोड बनता है तो रोजगार भी आता है, रोड बनता है तो सुविधा भी आती है और उसके कारण एजुकेशन, हेल्थ और व्यापार में भी एक बदलाव आया है। प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना में भी भारत सरकार के पैसे गये, मनरेगा में भी गये, लेकिन असैट क्रिएशन हुआ और इसलिए उसमें से सीखकर हम मनरेगा में भी असैट क्रिएशन पर बल दे रहे हैं। उसमें भी पानी पर सबसे ज्यादा हम बल दे रहे हैं और उसका परिणाम मिलेगा, ऐसा मैं मानता हूं और हम कोशिश कर रहे हैं।

हमारे मल्लिकार्जुन जी ने फूड सिक्युरिटी एक्ट को लेकर, मैंने देखा है कि गुजरात की बात आए तो बड़ा ही मजा आ जाता है, बड़ा आनंद आ जाता है और फिर कहने को कुछ नहीं होता है तो घूम-फिरकर के...(व्यवधान) यह आपकी बैंकप्सी है, मैं जानता हूं कि आपके पास और कुछ है नहीं, लेकिन मैं बताना चाहता हूं कि जिस राष्ट्रीय खाद्य सुरक्षा कानून के आप इतने गीत गाते हैं और हमें बार-बार सुनाते हैं कि हम लाये, हम लाये, हम मई, 2014 में आए, अध्यक्ष महोदया, मई, 2014 तक सिर्फ 11 राज्यों ने हड़बड़ी में उसमें जो अपेक्षाएं थी, ऐसी किसी व्यवस्था की पूर्ति किए बिना कागज पर लिख दिया था कि स्वीकार है। जिस बात को लेकर हम इतनी बातें करते हैं, उसकी यह दुर्दशा थी। इतना ही नहीं आज मैं अभी जो खड़ा हुआ हूं, तब की मैं बात बताना चाहता हूं कि आज भी कुल आठ राज्य हैं जिनमें से चार राज्य ऐसे हैं, जिनमें आज भी फूड सिक्युरिटी एक्ट का नामो-निशान नहीं है और उसमें आपके द्वारा शासित राज्य हैं - केरल, मिजोरम, मणिपुर और अरुणाचल प्रदेश।

**श्री मल्लिकार्जुन खड़गे :** गुजरात का क्या हुआ?

**श्री नरेन्द्र मोदी :** गुजरात ने अब कर लिया है। ...(व्यवधान) उन्होंने जिन बारीकियों को पूरा किया है, आपको ज़रा स्टडी करने के लिए जाना चाहिए, आप वहां एक पूरी टीम भेजिए। ...(व्यवधान) आप केरल में चुनावों में जा रहे हो, आप तामिळनाडु से बातें कर रहे हो, केरल की जनता आपसे जवाब मांगेगी कि आपने जिस एक्ट को ले कर इतनी बड़ी बातें कीं, केरल को उस एक्ट से वंचित क्यों रखा है, अरुणाचल प्रदेश क्यों रखा था, मिजोरम क्यों रखा था, मणिपुर क्यों रखा था? आठ राज्य बाकी हैं, उनमें से चार राज्य आपके हैं।

जब प्रधान मंत्री फसल बीमा योजना की बात आई थी, उस समय वैंकैया जी बोल रहे थे, तो हमारे सौगत राय जी खड़े हो गए थे। वैसे वे फटाफट खड़े हो जाते हैं। ... (व्यवधान) जब वे खड़े हो जाते हैं तो उनके दल वाले भी देखते हैं कि क्या करेंगे पता नहीं। ... (व्यवधान) सौगत राय जी ने कहा कि यह प्रधान मंत्री फसल बीमा योजना तो सिर्फ 45 जिलों के लिए है। एक जानकारी के लिए कहना चाहता हूँ कि यह 01 अप्रैल से देश के सभी गांवों और सभी किसानों के लिए लागू होगी, लेकिन इस योजना की एक और ब्यूटी है, जिसकी तरफ मैं आपका ध्यान दिलाना चाहता हूँ। हमने यह योजना 45 जिलों में पायलट प्रोजेक्ट के रूप में ली है। पायलट प्रोजेक्ट इसलिए है क्योंकि इसमें सफलता मिले या न मिले, लोगों को पसंद आए या न आए, अन्य पचास विषय होते हैं। हमने यह कहा है कि क्या प्रधान मंत्री फसल बीमा योजना के साथ कोई दो चीजें और इश्योरेंस में आप जोड़ सकते हैं? उसके लिए हमने किसानों को सात ऑनलाइन 45 जिलों में एक प्रायोगिक रूप में देने का तय किया है। एक - प्रधान मंत्री जीवन ज्योति बीमा योजना, दूसरी - प्रधान मंत्री सुरक्षा बीमा योजना, तीसरी - छात्र सुरक्षा योजना, चौथी - घर अग्नि दुर्घटना बीमा योजना, पांचवी - कृषि सयंत्र पंपसेट बीमा योजना, छठवीं - ट्रैक्टर बीमा योजना, सातवीं - मोटर बाइक बीमा योजना। ये किसान के साथ जुड़ी हुई सात चीजें हैं। अगर उसको फसल बीमा योजना के साथ कोई दो चीजें लेना सूट करता है तो कम प्रीमियम में उसको एक अतिरिक्त बैनिफिट मिल जाएगा, क्योंकि उसके पंप खराब हो जाते हैं, इसलिए प्रायोगिक रूप से यह करना है। इश्योरेंस कंपनियों को थोड़ी सी दिक्कत हो रही है, लेकिन मैंने बड़ा आग्रह किया है। यह एक प्रयोग है। मैं सांसदों से भी आग्रह करूंगा कि इस पर वे ज़रा तराशें, अगर ठीक लगे तो आगे बढ़ाएंगे, नहीं लगा तो छोड़ देंगे तो यह ट्रायल की तर्ज पर था, वह प्रधान मंत्री फसल बीमा योजना से नहीं था। कभी-कभी कहा जाता है कि यह तो हमारा कार्यक्रम था। अब मैं यह कैसे कह सकता हूँ कि रेल मैंने शुरू की। ... (व्यवधान) आप कह सकते हैं। आप तो कुछ भी कह सकते हैं। ... (व्यवधान) हम में वह हिम्मत नहीं है। ... (व्यवधान) इसलिए यूपीए के दस साल रेलवे, सुरेश जी यहीं हैं, औसत सालाना खर्च रेलवे के विकास के लिए 9291 हजार करोड़ रुपये। हमारे दो साल में 32,587 करोड़ रुपये, प्रति वर्ष औसत लाइनों की कमीशनिंग, हमने लाइनें कितनी बिछाई हैं, यूपीए-1 का एवरेज है 1477 किलोमीटर। यूपीए-2 में थोड़ा सुधार हुआ, एवरेज है 1520 किलोमीटर। एनडीए का एवरेज है 2292 किलोमीटर राउंड-अबाउट 2300 किलोमीटर है। काम कैसे होता है, गति कैसे लाई जा सकती है, एक परफार्म करने वाली सरकार कैसी होती है, संसाधन यही थे, रेल की पटरियाँ वही थीं, डिपार्टमेंट वही थे, मुलाजिम वही थे, कानून व्यवस्थाएं वही थीं, यह जीता जागता उदाहरण है और मैं हर क्षेत्र में यह दिखा सकता हूँ, लेकिन राष्ट्रपति जी के अभिभाषण के सन्दर्भ में और अधिक न कहते हुए मैंने यह कहा है कि... (व्यवधान)

THE MINISTER OF URBAN DEVELOPMENT, MINISTER OF HOUSING AND URBAN POVERTY ALLEVIATION AND MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI M. VENKAIAH NAIDU): Madam Speaker, you have to name him. What is this?... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Nothing will go in record.

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

**माननीय अध्यक्ष :** भूरिया जी, ज्यादा मत बोलिए, मैं भी यहाँ बैठी हूँ, मैं आपके क्षेत्र की हूँ।

**श्री नरेन्द्र मोदी :** आदरणीय अध्यक्ष महोदया, एक बात हमेशा ही चर्चा में रहती है, फाइनेंस के सम्बन्ध में, वह यह रहती है कि राज्यों को पैसा कम कर दिया, आदि-आदि। यह ऐसी पवित्र जगह है कि मुझे देश के सामने चीजें रखना बहुत जरूरी लगता है। 14वें वित्त आयोग की अनुशंसा के बाद वर्ष 2015-16 से राज्यों को वर्ष 2014-15 की तुलना में केन्द्र से अधिक वित्तीय संसाधन दिए जा रहे हैं। राज्यों को वित्तीय संसाधन तीन मुख्य हैडिंग के अन्तर्गत दिए जाते हैं। केन्द्रीय करों में सरकार का हिस्सा, नॉन प्लान ग्रांट्स एवं राज्यों के प्लान के लिए केन्द्र की सहायता। केन्द्र से राज्य सरकारों को वर्ष 2014-15 में कुल 6 लाख 78 हजार 819 करोड़ रुपए की राशि दी गई थी। रिवाइज्ड एस्टिमेट वर्ष 2015-16 के अनुसार राज्यों को 8 लाख, 20 हजार, 133 करोड़ रुपए की राशि दी गई है। वर्ष 2015-16 की राशि वर्ष 2014-15 की राशि से एक लाख 41 हजार, 314 करोड़ रुपए ज्यादा है। इन तीनों हैडिंग के अन्तर्गत मिल रही राशि पिछले वर्ष की तुलना में 20.8 परसेंट ज्यादा है। इसलिए यह जो बिना कारण, हकीकतों को न कहते हुए बिना कारण चीजें चलाने की जो कोशिश हो रही है, मैं समझता हूँ कि उसको जरा समझने की आवश्यकता है।

इसी प्रकार से हमारा देश लोकतंत्र पर विश्वास करने वाला देश रहा है, लोकतंत्र के लिए प्रतिबद्ध देश रहा है। हम जानते हैं कि इस देश में सार्वजनिक जीवन में हम सब लोग आन्सरेबल हैं। कोई भी व्यक्ति हमसे सवाल पूछ सकता है, सवाल पूछने का उसका हक है, लेकिन कुछ हैं जो जवाबदेह नहीं हैं, न ही कोई उनसे पूछने की हिम्मत करता है, न ही उनको कुछ कहने की किसी की ताकत है। जो वह करने जाते हैं, उनका क्या हाल होता है, वह मैं देख चुका हूँ। मैं घटना का सिर्फ जिक्र करना चाहता हूँ, अर्थ आप लोग लगाइए। रशिया के राष्ट्र प्रमुख श्रीमान् खुश्चेव, जब स्तालिन की मृत्यु हो गई, वे उनके साथी थे, तो स्तालिन की मृत्यु के बाद ये खुश्चेव जहाँ जाते थे, वहाँ स्तालिन की बड़ी आलोचना करते थे। बहुत ही कठोर शब्दों में निन्दा करते थे, कुछ भी कहते थे। ऐसा वे हर जगह पर करते थे। एक बार एक सभागृह में

---

\* Not recorded.



क्रुश्चेव अपनी बात बता रहे थे और स्तालिन को, अपने पूर्व के नेता को उनकी मृत्यु के बाद उन्होंने बहुत कोसा। एक नौजवान पीछे से खड़ा हो गया। उन्होंने कहा मिस्टर क्रुश्चेव, मैं आपसे सवाल पूछना चाहता हूँ। वे बोले कि आप स्तालिन को इतनी गालियाँ दे रहे हो, इतना बदनाम कर रहे हो, जब वे ज़िन्दा थे तब आप उनके साथ काम करते थे। तब आपने क्या किया? यह जो हालत पैदा हुई है, आपने क्या किया? सारे सभागृह में सन्नाटा छा गया। जब सभागृह में सन्नाटा छा गया और कुछ पल के बाद क्रुश्चेव ने कहा, जिसने सवाल खड़ा किया है, वह ज़रा खड़े हो जाओ। वह खड़े हो गए। उन्होंने कहा - तुम्हें जवाब मिल गया? तुम जो आज कर पा रहे हो, स्तालिन के ज़माने में मैं चाहता था, लेकिन नहीं कर पाता था। ...(व्यवधान) इसको समझने में देर लगेगी लेकिन इसमें कोई बादाम काम नहीं आएगी। आपको तो शायद थोड़ा समझ आ जाएगा, औरों के लिए मैं नहीं कह सकता। हमारे यहाँ कभी कभी शास्त्रों में, लोकोक्तियों में कई बातें बड़ी अच्छी कही जाती हैं और उसमें कहा गया है - ‘पर उपदेश कुशल बहुतेरे, जे आचरहिं ते नर न घनेरे।’ दूसरों को उपदेश देने की कुशलता वाले तो बहुत सारे लोग हैं, परंतु जो खुद वैसा आचरण करे वैसे लोगों की संख्या बहुत कम है। मैं लगातार आप सबके द्वारा उपदेश सुनता रहा हूँ, सलाह सुनता रहा हूँ, आलोचना झेलता रहा हूँ। आलोचनाओं से ज्यादा आरोप सह रहा हूँ। यह सब चल रहा है और मुझे क्या हुआ है कि 14 साल के काम में मैं इससे जीना सीख चुका हूँ। लेकिन यह देश उस बात को कभी नहीं भुला सकता है, 27 सितम्बर, 2013, जब हमारे देश के सम्माननीय प्रधान मंत्री डॉ. मनमोहन सिंह जी अमेरिका में थे। अमेरिका के राष्ट्रपति के साथ उनका बाइलेट्रल टॉक होना था। देश के सम्माननीय नेता थे। हिन्दुस्तान की कैबिनेट, जिसमें फारूख अब्दुल्ला साहब बैठते थे, एंटनी साहब बैठते थे, शरद पवार साहब बैठते थे, इस देश के गण्यमान्य वरिष्ठ अनुभवी नेता बैठते थे, उस कैबिनेट ने जो निर्णय किया, उस निर्णय को 27 सितम्बर, 2013 को पत्रकार परिषद् में फाड़ दिया गया था, ऑर्डिनैन्स को फाड़ दिया गया था। अपनों से बड़ों का मान-सम्मान, आदर मैं बहुत ...(व्यवधान)

आदरणीय अध्यक्ष महोदया, मुलायम सिंह और हम दो छोर पर खड़े नेता हैं। मेरी एक बात को वे नहीं स्वीकार सकते, मैं उनकी एक बात को नहीं स्वीकार सकता एक्सैप्ट लोहिया जी के विचार। क्योंकि मैं ऐसी जगह पर पैदा हुआ हूँ, मुझे लोहिया जी पसंद आना बहुत स्वाभाविक था। लेकिन मुलायम सिंह जी ने जनता को वादे करते हुए अपना एक पर्चा निकाला हुआ था कि हम उत्तर प्रदेश के लिए यह करेंगे, वह करेंगे। मुलायम सिंह जी हमें पसंद हों या न हों, लेकिन बहुत बड़े वरिष्ठ नेता हैं। सार्वजनिक सभा में मुलायम सिंह जी के विचारों को फाड़ दिया जाए और फिर मुझे बार बार याद आता है - ‘पर उपदेश कुशल बहुतेरे, जे आचरहिं ते नर न घनेरे।’ ...(व्यवधान)

महोदया, देश, लोकतंत्र में आगे बढ़ने के लिए जितनी हमारे सामने आवश्यकता मुझे लगती है, मैं अभी जो बात करने जा रहा हूँ, वह शायद हम सबको पसंद आएगी। मैं छोटा था। मैं जिस गांव में बड़ा हुआ, हमारे यहां एक एमएलए थे, वे कभी हारते ही नहीं थे, हमेशा जीतते थे। वे ट्रेन में जाते थे तो हम भी कोशिश करते थे कि उनको चाय पिलाएं, वरना कोई मुसीबत आ जाए रेलवे में, तो हम उनको संभालते थे। उनसे कभी मैंने एक बार शब्द सुना एलेक्यू। हमें एलेक्यू क्या होता है, समझ नहीं था। लेकिन जब आगे दिन बीतते गए तो पता चला कि एलेक्यू अलग वह था। मैं देख रहा था कि कोई एलेक्यू आया तो पूरी गवर्नमेंट मशीनरी कांप जाती थी। नीचे से ऊपर तक अफसर परेशान रहते हैं, क्योंकि असेंबली में या संसद में सवाल आ गया। एक घबराहट का माहौल था। सदन में भी कभी किसी सब्जेक्ट की डिबेट होती थी तो अफसरों को चिंता रहती थी कि पता नहीं क्या होगा? हमारे लोकतंत्र में और संसदीय कार्यवाही को हम कहां ले गए कि आज न हमारे सांसदों के सवालों से प्रशासन के किसी भी अफसर को पसीना आता हो, चिंता नहीं करते, हम हमारी इस कार्यवाही को कहां ले गए कि हमारे अफसरों को कोई डर नहीं रहा? यह सवाल इस सरकार या उस सरकार का नहीं है। कालक्रम से यह डिटीरिओरेशन हुआ है। संसद के अंदर भले ही प्रतिपक्ष में एक ही अकेला सांसद क्यों न हो, उसके दल का और कोई भी सदस्य न हो, लेकिन सरकारी मुलाजिमों के लिए, गवर्नमेंट मशीनरी के लिए वह प्रधानमंत्री से कम नहीं हो सकता है। आज मैं चाहता हूँ कि हम लोग तय करें, तू-तू, मैं-मैं हम करेंगे, आप मुझे कोसोगे, मैं आपको कोसूंगा और अफसर ताली बजाते हैं। यह लंबे अर्से की बीमारी आई है। इस सदन में विपक्ष का शब्द ही उनके लिए महत्वपूर्ण हो। ये जनप्रतिनिधि हैं, ये देश के लोग हैं। यह स्थिति लानी है। यह जो हम तू-तू, मैं-मैं करके स्कोरिंग करते हैं, मीडिया में छा जाते हैं, हमें लगता है कि बहुत कुछ कर लिया, लेकिन अफसरशाही की एकाउंटिबिलिटी खत्म होती जा रही है। लोकतंत्र में तो हम हर पांच साल में जनता को हिसाब देंगे, आएंगे, नहीं आएंगे चलता रहेगा, लेकिन उनका हिसाब लेने के लिए यही एक जगह है। इसलिए हमारी संसदीय कार्य प्रणाली में हम सभी को, सभी सदस्यों को, एक क्यों न हो, वह प्रधानमंत्री से कम नहीं है। इसलिए यह आवश्यक है कि एग्जीक्यूटिव की एकाउंटिबिलिटी कैसे हम बढ़ाएं? यह जब तक हम मिलकर नहीं करेंगे, यह एकाउंटिबिलिटी संभव नहीं होगी। तब एक सरकार को गालियां पड़ेंगी, दूसरी सरकार आएगी, उनका मजा लेना बंद नहीं होगा। हमारे सामने यह चुनौती है, मैं इसे मानता हूँ। इस चुनौती को पूरा करने की दिशा में हमें एक सामूहिक प्रयास करना पड़ेगा। इसमें आपको भी यह भुगतना पड़ा है, मैं तो लंबे समय तक यह काम करके आया हूँ, तो मुझे मालूम है। मैं किसी को दोष नहीं देता हूँ। लेकिन अखबार में क्या छपेगा, उसकी चिंता में तू-तू, मैं-मैं में लगे रहते हैं, उसके कारण लाखों मुलाजिम हैं, अरबों-खरबों रूपयों की

तनखाह जा रही है। योजनाओं की कमी नहीं है। न आपके समय कमी थी, न मेरे समय कमी है। सवाल यह है कि हम एकाउंटिबिलिटी को कैसे लाएं? इस सदन में ...(व्यवधान)

**श्री अधीर रंजन चौधरी (बहरामपुर) :** आप रोहित वेमुला के बारे में बोलिए। ...(व्यवधान)

**श्री नरेन्द्र मोदी :** एक और बात है कि भारत जैसे लोकतंत्र में हम देश के नागरिकों को अफसरशाही के भरोसे नहीं छोड़ सकते हैं। हमें अपने सवा सौ करोड़ देशवासियों पर भरोसा करना होगा। उन पर हमें विश्वास करना होगा। अगर हम एक बार सवा सौ करोड़ देशवासियों पर विश्वास करके चलेंगे तो मुझे विश्वास है कि देश के नागरिक हमसे बहुत कुछ नहीं मांग रहे हैं, वे हमारे साथ चलने के लिए तैयार हैं। हमने उस दिशा में कुछ प्रयास किये हैं। वे बहुत बड़े हैं, ऐसा मेरा दावा नहीं है। लेकिन, उस दिशा में जाना है। हमने छोटे मुलाज़िमों के लिए इंटरव्यू क्यों बंद किया, इसलिए कि हमें उन नागरिकों पर भरोसा करना सिखना होगा। जेरॉक्स के जमाने में भी गजेटेड ऑफिसर के पास सिग्नेचर के लिए जाना और कभी एम.पी. और एम.एल.ए. के घर के पास कतार लगा कर उन्हें खड़ा रहना पड़ता था। एम.पी. और एम.एल.ए. उनका चेहरा भी नहीं देखते थे, एक छोटा-सा लड़का सभी के पेपर्स पर मुहर लगा कर दे दे रहा था, हमें दसवीं और बारहवीं के बच्चों के ऊपर तो भरोसा था, लेकिन उन नागरिकों पर हमारा भरोसा नहीं था, हमने उसको नष्ट कर दिया, क्योंकि नागरिक पर भरोसा होना चाहिए, जब वे फाइनल जॉब लेंगे तो अपने सर्टिफिकेट्स दिखायेंगे।

हमने बजट में बहुत बढ़िया बात रखी है कि दो करोड़ रुपये तक हम आपसे कुछ नहीं पूछेंगे, आप जो चाहे हमें दे दें, हम उसे ले लेंगे। विश्वास बढ़ाने का माहौल बनाना है। ऐसे नये सुझाव हैं तो आप हमें जरूर दीजिए, मैं चाहूंगा कि सरकार आदत डाले। इस सरकार को भी सुधारना चाहिए, इस सरकार में भी सुधार आना चाहिए और यह आपकी मदद के बिना नहीं आयेगा। मुझे आपकी मदद चाहिए, आप लोगों का साथ चाहिए, आपके अनुभव का मुझे लाभ चाहिए। मैं नया हूं, आप अनुभवी लोग हैं, आइए कंधे से कंधा मिला कर हम चलें और देश के लिए कुछ अच्छा करके, देश को कुछ दे कर जायें। सरकारें आयेंगी और जायेंगी, लोग आयेंगे और जायेंगे, बिगड़ती-बनती बातें चलेंगी, लेकिन यह देश अजर-अमर है, देश सदा रहने वाला है। इस देश की पूर्ति के लिए हम काम करें। इसी अपेक्षा के साथ फिर एक बार मैं राष्ट्रपति जी को आदरपूर्वक अभिनंदन करता हूं, उनका धन्यवाद करता हूं। बहुत-बहुत धन्यवाद।

HON. SPEAKER: I shall now put all the amendments which have been moved together to your vote of the House.

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB: No, Madam.

HON. SPEAKER: You should not give any speech and you should mention only the amendment number.

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB: Madam, there are 23 amendments that I have moved, but I will be pressing for only one amendment for consideration. That amendment relates to 'The need to accord special category status to the State of Odisha'.

HON. SPEAKER: You have to say only the amendment number; otherwise, everybody will start speaking again.

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB: Already, a provision has been made, budget has been placed, and I would insist on amendment No. 110, which may be put for consideration of this House.

HON. SPEAKER: I shall now put amendment No. 110 moved by Shri Bhartruhari Mahtab to the vote of the House.

*The amendment was put and negatived.*

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB: Madam, I demand a division on this. I want a division on this because this is a very emotional aspect for Odisha. We have heard with what passion the Prime Minister spoke, but not a single word has been uttered about Odisha. I know that in relation to the Motion of Thanks on the President's Address, this is a very uncommon thing. However, this is what we very emotionally feel that Odisha has been denied.

HON. SPEAKER: Let the Lobbies be cleared.

*... (Interruptions)*

HON. SPEAKER: Now, the Lobbies have been cleared.

Secretary-General.

## **ANNOUNCEMENT RE: OPERATION OF AUTOMATIC VOTE RECORDING SYSTEM**

SECRETARY-GENERAL: Hon. Members, kind attention of the Members is invited to the following points in the operation of the Automatic Vote Recording System:-

Before a Division starts, every hon. Member should occupy his or her own seat and operate the system from that seat only.

When the hon. Speaker says “Now Division”, the Secretary-General will activate the voting button whereupon “RED BULBS” above display boards on both sides of hon. Speaker’s Chair will glow and a GONG sound will be heard simultaneously.

For Voting, hon. Members may please press the following two buttons simultaneously “ONLY” after the sound of the GONG and I repeat only after the sound of the GONG.

Red “VOTE” button in front of every hon. Member on the Headphone plate and any one of the following buttons fixed on the top of desk of seat:

|         |   |               |
|---------|---|---------------|
| Ayes    | : | Green Colour  |
| Noes    | : | Red Colour    |
| Abstain | : | Yellow Colour |

It is essential to keep both the buttons pressed till the second GONG is heard and the Red BULBS above the plasma display are “OFF”.

Hon. Members may please note that their votes will not be registered:

- (i) If the buttons are kept pressed before the first GONG sounds, and

(ii) If both the buttons are not kept simultaneously pressed till the second GONG.

Hon. Members can actually “SEE” their vote on display boards installed on either side of the Hon. Speaker’s Chair.

In case vote is not registered, they may call for voting through slips.

Hon. Members who have not been allotted Division Numbers so far will be supplied slips at their seats with AYE and NO printed for recording their votes. On the slips they may kindly record votes of their choice by signing and writing legibly their names, either temporary or permanent identity card numbers supplied to the Members, Constituency, the State and the Union Territory and the date at the place specified in the slip. Members who desire to record abstention may ask for Abstention slip.

HON. SPEAKER: Now, the Lobbies have been cleared.

I shall now put amendment No.110 moved by Shri Bhartruhari Mahtab to the vote of the House.

*The Lok Sabha divided:*

**DIVISION NO. 1****AYES****13.33 Hrs.**

Antony, Shri Anto

Anwar, Shri Tariq

Arunmozhithevan, Shri A.

\*Bharathi Mohan, Shri R.K.

Chandrakasi, Shri M.

\*Chavan, Shri Ashok Shankarrao

Chowdhury, Shri A. H. khan

Chowdhury, Shri Adhir Ranjan

Deo, Shri Arka Keshari

Deo, Shri Kalikesh N. Singh

Dhruvanarayana, Shri R.

Elumalai, Shri V.

Faizal, Mohammed

Gandhi, Shri Rahul

Gandhi, Shrimati Sonia

Geetha, Shrimati Kothapalli

Gopal, Dr. K.

Gopalakrishnan, Shri C.

Gopalakrishnan, Shri R.

Hari, Shri G.

Jayavardhan, Dr. J.

Jena, Shri Rabindra Kumar

Kalvakuntla, Shrimati kavitha

Kamaraj, Dr. K.

\*Kharge, Shri Mallikarjun

Kumar, Shri K. Ashok

Kumar, Shri Kaushalendra

---

\* Voted through slip.

Kumar, Shri P.  
Kumar, Shri Santosh  
Kumar, Shri Shailesh  
Mahtab, Shri Bhartruhari  
Mahendran, Shri C.  
Majhi, Shri Balbhadra  
Meinya, Dr. Thokchom  
Misra, Shri Pinaki  
Mohapatra, Dr. Sidhant  
Moily, Shri M. Veerappa  
Mukherjee, Shri Abhijit  
Muniyappa, Shri K.H.  
Nagesh, Shri Godam  
Natterjee, Shri J.J.T.  
Pala, Shri Vincent H.  
Panneerselvam, Shri V.  
Parasuraman, Shri K.  
Parthipan, Shri R.  
Patil, Shri Bheemrao B.  
Prabakaran, Shri K. R. P.  
Pradhan, Shri Nagendra Kumar  
Premachandran, Shri N.K.  
Radhakrishnan, Shri T.  
Raghavan, Shri M.K.  
Rajendran, Shri S.  
Ramachandran, Shri K. N.  
Ranjan, Shrimati Ranjeet  
Reddy, Shri Mekapati Raja Mohan  
Reddy, Shri P.V. Midhun



Reddy, Shri Y. V. Subba  
Renuka, Shrimati Butta  
Ruala, Shri C.L.  
Satav, Shri Rajeev  
Sathyabama, Shrimati V.  
Satpathy, Shri Tathagata  
Scindia, Shri Jyotiraditya M.  
Senguttuvan, Shri B.  
Senthilnathan, Shri P. R.  
\*Sethi, Shri Arjun Charan  
Singh, Dr. Prabhas Kumar  
Singh, Shri Ravneet  
Sule, Shrimati Supriya  
Suresh, Shri D.K.  
Swain, Shri Ladu Kishore  
Tarai, Shrimati Rita  
Udhayakumar, Shri M.  
Vanaroja, Shrimati R.  
Vasanthi, Shrimati M.  
Velagapalli, Shri Varaprasad Rao  
Venkatesh Babu, Shri T. G.  
\*Venugopal, Dr. P.  
Venugopal, Shri K. C.  
Vijaya Kumar, Shri S. R.  
Yadav, Shri Jai Prakash Narayan  
\*Yadav, Shri Mulayam Singh

---

\* Voted through slip.

**NOES**

Adsul, Shri Anandrao

Advani, Shri L.K.

Agrawal, Shri Rajendra

Ahir, Shri Hansraj Gangaram

Ahlawat, Shrimati Santosh

Ahluwalia, Shri S.S.

Amarappa , Shri Karadi Sanganna

Ananthkumar, Shri

Angadi, Shri Suresh C.

Babu, Dr. Ravindra

Badal, Shrimati Harsimrat Kaur

Baheria, Shri Subhash Chandra

Bais, Shri Ramesh

\*Baker, Shri George

Bala, Shrimati Anju

Barne, Shri Shrirang Appa

Bhabhor, Shri Jasvantsinh Sumanbhai

Bhagat, Shri Bodh Singh

Bhagat, Shri Sudarshan

Bhatt, Shrimati Ranjanben

Bidhuri, Shri Ramesh

Birla, Shri Om

Bohra, Shri Ramcharan

\*Brahmpura, Shri Ranjit Singh

Chand, Shri Nihal

---

\* Voted through slip.

Chandumajra, Shri Prem Singh  
Chaudhary, Shri C. R.  
Chaudhary, Shri Haribhai  
Chaudhary, Shri P.P.  
Chaudhary, Shri Pankaj  
Chaudhary, Shri Ram Tahal  
Chauhan, Shri Devusinh  
Chauhan, Shri P. P.  
Chavan, Shri Harishchandra  
Chavda, Shri Vinod Lakhmashi  
Chhewang, Shri Thupstan  
Choubey, Shri Ashwini Kumar  
Choudhary, Shri Babulal  
Choudhary, Shri Birendra Kumar  
Chouhan, Shri Nandkumar Singh  
Chudasama, Shri Rajeshbhai  
Devi, Shrimati Rama  
Dharambir, Shri  
Dhotre, Shri Sanjay  
Dohre, Shri Ashok Kumar  
Diwakar, Shri Rajesh Kumar  
Dubey, Shri Nishikant  
Dubey, Shri Satish Chandra  
Fatepara, Shri Devjibhai G.  
Gaddigoudar, Shri P.C.  
Galla, Shri Jayadev  
Gandhi, Shri Dilipkumar Mansukhlal  
Gautam, Shri Satish Kumar  
Gavit, Dr. Heena Vijaykumar

\*Gawali, Shrimati Bhavana Pundalikrao  
Geete, Shri Anant Gangaram  
Giluwa, Shri Laxman  
Girri, Shri Maheish  
Gowda, Shri D.V. Sadananda  
Gupta, Shri Sudheer  
Gurjar, Shri Krishanpal  
Haribabu, Dr. Kambhampati  
\*Hay, Prof. Richard  
Hegde, Shri Anantkumar  
Jadhav, Shri Sanjay Haribhau  
Jardosh, Shrimati Darshana Vikram  
Jat, Prof. Sanwar Lal  
Jaunapuria, Shri Sukhbir Singh  
Jigajinagi, Shri Ramesh  
Joshi, Shri Chandra Prakash  
Joshi, Shri Pralhad  
Kachhadia, Shri Naranbhai  
Karandlaje, Kumari Shobha  
\*Kashyap, Shri Dinesh  
Kashyap, Shri Virender  
Kataria, Shri Rattan Lal  
Kateel, Shri Nalin Kumar  
Katheria, Dr. Ramshankar  
Kaushik, Shri Ramesh Chander  
Khadse, Shrimati Rakshatai  
Khaire, Shri Chandrakant  
Khanduri AVSM, Maj. Gen. (Retd.) B.C.

---

\* Voted through slip.

Khuba, Shri Bhagwanth  
Kinjarapu, Shri Ram Mohan Naidu  
Kishore, Shri Jugal  
Kishore, Shri Kaushal  
\*Koli, Shri Bahadur Singh  
Kristappa, Shri N.  
Kulaste, Shri Faggan Singh  
Kumar, Dr. Virendra  
Kumar, Kunwar Sarvesh  
Kumar, Shri Shanta  
Kundariya, Shri Mohanbhai Kalyanjibhai  
Kushawaha, Shri Ravinder  
Kushwaha, Shri Upendra  
\*Lekhi, Shrimati Meenakashi  
Maadam, Shrimati Poonamben  
Mahajan, Shrimati Poonam  
\*Maharaj, Dr. Swami Sakshiji  
Mahato, Dr. Banshilal  
Mahato, Shri Bidyut Baran  
Malviya, Prof. Chintamani  
Manjhi, Shri Hari  
Meena, Shri Arjun Lal  
Meena, Shri Harish  
Meghwal, Shri Arjun Ram  
Mishra, Shri Bhairon Prasad  
Mishra, Shri Kalraj  
Modi, Shri Narendra  
Mohan, Shri M. Murli

---

\* Voted through slip.

Mohan, Shri P.C.  
Munda, Shri Karia  
Nagar, Shri Rodmal  
Narasimham, Shri Thota  
Ninama, Shri Manshankar  
Nishad, Shri Ajay  
Nishad, Shri Ram Charitra  
Nishank, Dr. Ramesh Pokhriyal  
Oram, Shri Jual  
Paatile, Shrimati Kamla  
Pandey, Dr. Mahendra Nath  
Pandey, Shri Rajesh  
Pandey, Shri Ravindra Kumar  
Paraste, Shri Dalpat Singh  
Paswan, Shri Chhedi  
Paswan, Shri Chirag  
\*Paswan, Shri Kamlesh  
Paswan, Shri Ram Chandra  
Paswan, Shri Ramvilas  
Patel, Dr. K. C.  
Patel, Shri Devji M.  
Patel, Shri Dilip  
Patel, Shri Lalubhai Babubhai  
Patel, Shri Natubhai Gomanbhai  
Patel, Shri Prahlad Singh  
Patel, Shri Subhash  
Patel, Shrimati Jayshreeben  
Pathak, Shrimati Riti

---

\* Voted through slip.

Patil, Shri A.T. Nana  
Patil, Shri C. R.  
Patil, Shri Kapil Moreshwar  
Patil, Shri Sanjay Kaka  
Patole, Shri Nana  
Prasad, Dr. Bhagirath  
Raj, Dr. Udit  
Rajoria, Dr. Manoj  
Rajput, Shri Mukesh  
Raju, Shri Gokaraju Ganga  
Ram, Shri Janak  
Ram, Shri Vishnu Dayal  
Rao, Shri M. Venkateswara  
Rao (Avanthi), Shri Muthamsetti Srinivasa  
Rathod, Shri D.S.  
Rathore, Col. Rajyavardhan  
Rathore, Shri Hariom Singh  
Rathwa, Shri Ramsinh  
Raut, Shri Vinayak Bhaurao  
Raval, Shri Paresh  
Ray, Shri Bishnu Pada  
Reddy, Shri Ch. Malla  
Reddy, Shri J.C. Divakar  
Rijiju, Shri Kiren  
Rudy, Shri Rajiv Pratap  
Sahu, Shri Chandulal  
Sahu, Shri Lakhan Lal  
Sai, Shri Vishnu Dev  
Saini, Shri Rajkumar

Sampla, Shri Vijay  
\*Sanjar, Shri Alok  
\*Sarmah, Shri Ram Prasad  
Sarswati, Shri Sumedhanand  
Sawaikar, Adv. Narendra Keshav  
Sawant, Shri Arvind  
Shah, Shrimati Mala Rajyalakshmi  
Sharma, Dr. Mahesh  
Sharma, Shri Ram Kumar  
Sharma, Shri Ram Swaroop  
Shekhawat, Shri Gajendra Singh  
Shetty, Shri Gopal  
Shirole, Shri Anil  
Shyal, Dr. Bhartiben D.  
Siddeshwara, Shri G. M.  
Sigriwal, Shri Janardan Singh  
Simha, Shri Pratap  
Singh, Dr. Bhola  
Singh, Dr. Jitendra  
Singh, Dr. Nepal  
Singh, Dr. Satya Pal  
Singh, Rao Inderjit  
Singh, Shri Abhishek  
\*Singh, Shri Bharat  
Singh, Shri Dushyant  
Singh, Shri Ganesh  
Singh, Shri Kirti Vardhan

---

\* Voted through slip.



Singh, Shri Nagendra  
Singh, Shri Pashupati Nath  
Singh, Shri R. K.  
Singh, Shri Radha Mohan  
Singh, Shri Rajnath  
Singh (Raju Bhaiya), Shri Rajveer  
Singh, Shri Rakesh  
Singh, Shri Satyapal  
Singh, Shri Sunil Kumar  
Singh, Shri Sushil Kumar  
Singh, Shri Uday Pratap  
Singh, Shri Virendra  
Sinha, Shri Jayant  
Sinha, Shri Shatrughan  
Solanki, Dr. Kirit P.  
Somaiya, Dr. Kirit  
Sonker, Shrimati Neelam  
Sriram, Shri Malyadri  
Supriyo, Shri Babul  
Swaraj, Shrimati Sushma  
Tadas, Shri Ramdas C.  
Tamta, Shri Ajay  
Teni, Shri Ajay Misra  
Thakur, Shrimati Savitri  
Tiwari, Shri Manoj  
Tomar, Shri Narendra Singh  
Tumane, Shri Krupal Balaji  
Udasi, Shri Shivkumar  
Usendi, Shri Vikram

Utawal, Shri Manohar

\*Vaghela, Shri L. K.

Vardhan, Dr. Harsh

Vasava, Shri Parbhubhai Nagarbhai

Verma, Shri Parvesh Sahib Singh

Verma, Shri Rajesh

Vichare, Shri Rajan

Wanga, Shri Chintaman Navasha

Yadav, Shri Hukmdeo Narayan

Yadav, Shri Laxmi Narayan

Yadav, Shri Ram Kripal

Yediyurappa, Shri B.S.

### **ABSTAIN**

Biju, Shri P. K.

Chaudhury, Shri Jitendra

Datta, Shri Sankar Prasad

Hansdak, Shri Vijay Kumar

Karunakaran, Shri P.

Khan, Shri Md. Badaruddoza

Rori, Shri Charanjeet Singh

Salim, Shri Mohammad

Teacher, Shrimati P.K. Shreemathi

---

\* Voted through slip.

HON. SPEAKER: Subject to correction,\* the result of the Division is:

Ayes: 76

Noes: 222

Abstain : 009

*The amendment was put and negatived.*

HON. SPEAKER: Shri Rajesh Ranjan, would you like to press your amendment No.77?

SHRI RAJESH RANJAN (MADHEPURA): Yes, Madam.

HON. SPEAKER: I shall now put amendment No.77 moved by Shri Rajesh Ranjan to the vote of the House.

*The amendment was put and negatived.*

HON. SPEAKER: Shri Saugata Roy, are you pressing for your amendment?

PROF. SAUGATA ROY (DUM DUM): I am pressing Amendment No. 185 but I regret that there is no mention in the President's Address about the atmosphere of intolerance in the country. ... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Now, I shall put the Amendment No. 185 moved by Shri Saugata Roy to the vote of the House.

*The amendment was put and negatived.*

HON. SPEAKER: Shri N.K. Premachandran, are you pressing for your amendments?

---

\* The following Members also recorded/corrected their votes through slips.

**Ayes : 076** + S/Shri R.K. Bharathi Mohan, Ashok Shankarrao Chavan, Mallikarjun Kharge, Arjun Charan Sethi, Dr. P. Venugopal and Shri Mulayam Singh Yadav = **082**

**Noes : 222** + S/Shri George Baker, Ranjit Singh Brahmpura, Shrimati Bhavana Pundalikrao Gawali, Prof. Richard Hay, S/Shri Dinesh Kashyap, Bahadur Singh Koli, Shrimati Meenakashi Lekhi, Dr. Swami Sakshiji Maharaj, S/Shri Kamlesh Paswan, Alok Sanjar, Ram Prasad Sarmah, Bharat Singh and L.K. Vaghela = **235**

**Abstain : 009**

SHRI N.K. PREMACHANDRAN: Hon. Speaker Madam, I want to draw your attention. We have already moved the Amendments. The question is whether we are moving it for the consideration of the House. I am pressing Amendment Nos. 94, 95 and 96.

HON. SPEAKER: It is all right. Please mention only Amendment Nos.

SHRI N.K. PREMACHANDRAN: Madam, I did not get the opportunity to speak on the Motion of Thanks. The basic issue which the country is debating is regarding the growing incidents of intolerance and even His Excellency the President and the Prime Minister did not say anything..... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Now, I am putting the Amendment Nos. 94, 95 and 96 moved by Shri N.K. Premachandran to the vote of the House.

SHRI N.K. PREMACHANDRAN : Madam, I demand a division.

HON. SPEAKER: The lobbies have already been cleared. The question is that amendment Nos. 94, 95 and 96 moved by Shri N.K. Premachandran be adopted.

*The Lok Sabha divided:*

**DIVISION NO.2****AYES****13.39Hrs.**

Antony, Shri Anto

Anwar, Shri Tariq

\*Bhuria, Shri Kanti Lal

Biju, Shri P. K.

Chandrappa, Shri B. N.

Chaudhary, Shri Santokh Singh

Chaudhury, Shri Jitendra

\*Chavan, Shri Ashok Shankarrao

Chowdhury, Shri A. H. khan

Chowdhury, Shri Adhir Ranjan

Datta, Shri Sankar Prasad

Deo, Shri Arka Keshari

Deo, Shri Kalikesh N. Singh

Dhruvanarayana, Shri R.

Faizal, Mohammed

Gandhi, Shri Rahul

Gandhi, Shrimati Sonia

Gowda, Shri S.P. Muddahanume

Hansdak, Shri Vijay Kumar

Jena, Shri Rabindra Kumar

Kalvakuntla, Shrimati kavitha

Karunakaran, Shri P.

Khan, Shri Md. Badaruddoza

\*Kharge, Shri Mallikarjun

Kumar, Shri Kaushalendra

Kumar, Shri Santosh

Kumar, Shri Shailesh

---

\* Voted through slip.

Mahtab, Shri Bhartruhari  
Mann, Shri Bhagwant  
Meinya, Dr. Thokchom  
Misra, Shri Pinaki  
Mohapatra, Dr. Sidhant  
Moily, Shri M. Veerappa  
Mukherjee, Shri Abhijit  
Muniyappa, Shri K.H.  
Pala, Shri Vincent H.  
\*Pradhan, Shri Nagendra Kumar  
Premachandran, Shri N.K.  
Raghavan, Shri M.K.  
\*Ranjan, Shri Rajesh  
Ranjan, Shrimati Ranjeet  
Sahu, Shri Tamradhwaj  
Salim, Shri Mohammad  
Satav, Shri Rajeev  
Satpathy, Shri Tathagata  
Scindia, Shri Jyotiraditya M.  
Sethi, Shri Arjun Charan  
Singh, Dr. Prabhas Kumar  
Sule, Shrimati Supriya  
Suresh, Shri D.K.  
Swain, Shri Ladu Kishore  
Tarai, Shrimati Rita  
Teacher, Shrimati P.K. Shreemathi  
Velagapalli, Shri Varaprasad Rao  
Venugopal, Shri K. C.

---

\* Voted through slip.

Yadav, Shri Akshay

Yadav, Shri Jai Prakash Narayan

\*Yadav, Shri Mulayam Singh

Yadav, Shri Tej Pratap Singh

Yellaiah, Shri Nandi

---

\* Voted through slip.

**NOES**

Adsul, Shri Anandrao  
Advani, Shri L.K.  
Agrawal, Shri Rajendra  
Ahir, Shri Hansraj Gangaram  
Ahlawat, Shrimati Santosh  
Ahluwalia, Shri S.S.  
Amarappa , Shri Karadi Sanganna  
Ananthkumar, Shri  
Angadi, Shri Suresh C.  
Babu, Dr. Ravindra  
Badal, Shrimati Harsimrat Kaur  
Baheria, Shri Subhash Chandra  
Bais, Shri Ramesh  
\*Baker, Shri George  
Bala, Shrimati Anju  
Barne, Shri Shrirang Appa  
Bhabhor, Shri Jasvantsinh Sumanbhai  
Bhagat, Shri Bodh Singh  
Bhagat, Shri Sudarshan  
Bhatt, Shrimati Ranjanben  
Bidhuri, Shri Ramesh  
Birla, Shri Om  
Bohra, Shri Ramcharan  
\*Brahmpura, Shri Ranjit Singh  
Chand, Shri Nihal

---

\* Voted through slip.



Chandumajra, Shri Prem Singh  
Chaudhary, Shri C. R.  
Chaudhary, Shri Haribhai  
Chaudhary, Shri P.P.  
Chaudhary, Shri Pankaj  
Chaudhary, Shri Ram Tahal  
Chauhan, Shri Devusinh  
Chauhan, Shri P. P.  
Chavan, Shri Harishchandra  
Chavda, Shri Vinod Lakhmashi  
Chhewang, Shri Thupstan  
Choubey, Shri Ashwini Kumar  
Choudhary, Shri Babulal  
Choudhary, Shri Birendra Kumar  
Chouhan, Shri Nandkumar Singh  
Chudasama, Shri Rajeshbhai  
Devi, Shrimati Rama  
Dharambir, Shri  
Dhotre, Shri Sanjay  
Dohre, Shri Ashok Kumar  
Diwakar, Shri Rajesh Kumar  
Dubey, Shri Nishikant  
Dubey, Shri Satish Chandra  
Fatepara, Shri Devjibhai G.  
Gaddigoudar, Shri P.C.  
Galla, Shri Jayadev  
Gandhi, Shri Dilipkumar Mansukhlal  
Gautam, Shri Satish Kumar  
Gavit, Dr. Heena Vijaykumar

\*Gawali, Shrimati Bhavana Pundalikrao

Geete, Shri Anant Gangaram

Geetha, Shrimati Kothapalli

Giluwa, Shri Laxman

Girri, Shri Maheish

Gowda, Shri D.V. Sadananda

Gupta, Shri Sudheer

Gurjar, Shri Krishanpal

Haribabu, Dr. Kambhampati

\*Hay, Prof. Richard

Hegde, Shri Anantkumar

Jadhav, Shri Sanjay Haribhau

Jardosh, Shrimati Darshana Vikram

Jat, Prof. Sanwar Lal

Jaunapuria, Shri Sukhbir Singh

Jigajinagi, Shri Ramesh

Joshi, Shri Chandra Prakash

Joshi, Shri Pralhad

Kachhadia, Shri Naranbhai

Karandlaje, Kumari Shobha

Kashyap, Shri Dinesh

Kashyap, Shri Virender

Kataria, Shri Rattan Lal

Kateel, Shri Nalin Kumar

Katheria, Dr. Ramshankar

Kaushik, Shri Ramesh Chander

Khadse, Shrimati Rakshatai

Khaire, Shri Chandrakant

---

\* Voted through slip.

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

\*Khuba, Shri Bhagwanth

Kinjarapu, Shri Ram Mohan Naidu

Kishore, Shri Jugal

Kishore, Shri Kaushal

Koli, Shri Bahadur Singh

Kristappa, Shri N.

Kulaste, Shri Faggan Singh

Kumar, Dr. Virendra

Kumar, Kunwar Sarvesh

Kumar, Shri Shanta

Kundariya, Shri Mohanbhai Kalyanjibhai

Kushawaha, Shri Ravinder

Kushwaha, Shri Upendra

Lekhi, Shrimati Meenakashi

Maadam, Shrimati Poonamben

Mahajan, Shrimati Poonam

Maharaj, Dr. Swami Sakshiji

Mahato, Dr. Banshilal

Mahato, Shri Bidyut Baran

Malviya, Prof. Chintamani

Manjhi, Shri Hari

Meena, Shri Arjun Lal

Meena, Shri Harish

Meghwal, Shri Arjun Ram

Mishra, Shri Bhairon Prasad

Mishra, Shri Kalraj

Modi, Shri Narendra

---

\* Voted through slip.

Mohan, Shri M. Murli  
Mohan, Shri P.C.  
Munda, Shri Karia  
Nagar, Shri Rodmal  
Narasimham, Shri Thota  
Ninama, Shri Manshankar  
Nishad, Shri Ajay  
Nishad, Shri Ram Charitra  
Nishank, Dr. Ramesh Pokhriyal  
Oram, Shri Jual  
Paatile, Shrimati Kamla  
Pandey, Dr. Mahendra Nath  
Pandey, Shri Rajesh  
Pandey, Shri Ravindra Kumar  
\*Paraste, Shri Dalpat Singh  
Paswan, Shri Chhedi  
Paswan, Shri Chirag  
Paswan, Shri Kamlesh  
Paswan, Shri Ram Chandra  
Paswan, Shri Ramvilas  
Patel, Dr. K. C.  
Patel, Shri Devji M.  
Patel, Shri Dilip  
Patel, Shri Lalubhai Babubhai  
Patel, Shri Natubhai Gomanbhai  
Patel, Shri Prahlad Singh  
Patel, Shri Subhash  
Patel, Shrimati Jayshreeben

---

\* Voted through slip.

Pathak, Shrimati Riti  
Patil, Shri A.T. Nana  
Patil, Shri C. R.  
Patil, Shri Kapil Moreshwar  
Patil, Shri Sanjay Kaka  
Patole, Shri Nana  
Prasad, Dr. Bhagirath  
Raj, Dr. Udit  
Rajoria, Dr. Manoj  
Rajput, Shri Mukesh  
Raju, Shri Gokaraju Ganga  
Ram, Shri Janak  
Rao (Avanthi), Shri Muthamsetti Srinivasa  
Rathod, Shri D.S.  
Rathore, Col. Rajyavardhan  
Rathore, Shri Hariom Singh  
Rathwa, Shri Ramsinh  
Raut, Shri Vinayak Bhaurao  
Raval, Shri Paresh  
Ray, Shri Bishnu Pada  
Reddy, Shri Ch. Malla  
Reddy, Shri J.C. Divakar  
Reddy, Shri Mekapati Raja Mohan  
Reddy, Shri P.V. Midhun  
Reddy, Shri Y. V. Subba  
Renuka, Shrimati Butta  
Rijiju, Shri Kiren  
Rio, Shri Neiphiu  
Rori, Shri Charanjeet Singh

Rudy, Shri Rajiv Pratap  
Sahu, Shri Chandulal  
Sahu, Shri Lakhan Lal  
Sai, Shri Vishnu Dev  
Saini, Shri Rajkumar  
Sampla, Shri Vijay  
Sanjar, Shri Alok  
Sarmah, Shri Ram Prasad  
Sarswati, Shri Sumedhanand  
Sawaikar, Adv. Narendra Keshav  
Sawant, Shri Arvind  
Shah, Shrimati Mala Rajyalakshmi  
Sharma, Dr. Mahesh  
Sharma, Shri Ram Kumar  
Sharma, Shri Ram Swaroop  
Shekhawat, Shri Gajendra Singh  
Shetty, Shri Gopal  
Shirole, Shri Anil  
Shyal, Dr. Bhartiben D.  
Siddeshwara, Shri G. M.  
Sigriwal, Shri Janardan Singh  
Simha, Shri Pratap  
Singh, Dr. Bhola  
Singh, Dr. Jitendra  
Singh, Dr. Nepal  
Singh, Dr. Satya Pal  
Singh, Rao Inderjit  
Singh, Shri Abhishek

\*Singh, Shri Bharat  
Singh, Shri Dushyant  
Singh, Shri Ganesh  
Singh, Shri Hukum  
Singh, Shri Kirti Vardhan  
Singh, Shri Nagendra  
Singh, Shri Pashupati Nath  
Singh, Shri R. K.  
Singh, Shri Radha Mohan  
Singh, Shri Rajnath  
Singh (Raju Bhaiya), Shri Rajveer  
Singh, Shri Rakesh  
Singh, Shri Satyapal  
Singh, Shri Sunil Kumar  
Singh, Shri Sushil Kumar  
Singh, Shri Uday Pratap  
Singh, Shri Virendra  
Sinha, Shri Jayant  
Sinha, Shri Shatrughan  
Sivaprasad, Shri Naramalli  
Solanki, Dr. Kirit P.  
Somaiya, Dr. Kirit  
Sonker, Shrimati Neelam  
Sriram, Shri Malyadri  
Supriyo, Shri Babul  
Swaraj, Shrimati Sushma  
Tadas, Shri Ramdas C.  
Tamta, Shri Ajay

---

\* Voted through slip.

Teni, Shri Ajay Misra  
Thakur, Shrimati Savitri  
Tiwari, Shri Manoj  
Tomar, Shri Narendra Singh  
Tumane, Shri Krupal Balaji  
Udasi, Shri Shivkumar  
Usendi, Shri Vikram  
Utawal, Shri Manohar  
Vaghela, Shri L. K.  
Vardhan, Dr. Harsh  
Vasava, Shri Parbhubhai Nagarbhai  
Verma, Shri Parvesh Sahib Singh  
Verma, Shri Rajesh  
Vichare, Shri Rajan  
Wanga, Shri Chintaman Navasha  
Yadav, Shri Hukmdeo Narayan  
Yadav, Shri Laxmi Narayan  
Yadav, Shri Ram Kripal  
Yediyurappa, Shri B.S.

**ABSTAIN**

Nil



HON. SPEAKER: Subject to correction\*, the result of the Division is:

Ayes: 54

Noes: 235

*The motion was negatived.*

HON. SPEAKER: Shri Shailesh Kumar, are you pressing for your amendments?

... (*Interruptions*)

SHRI SHAILESH KUMAR (BHAGALPUR): No. ... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Okay. Dr. Shashi Tharoor – not present.

Shri Tathagat Satpathy, are you pressing for your amendments?

SHRI TATHAGATA SATPATHY (DHENKANAL): I am supporting all the amendment notices I have given but I am not insisting for voting on them.

HON. SPEAKER: Dr. K. Kamaraj, are you pressing for your amendments?

... (*Interruptions*)

DR.K. KAMARAJ (KALLAKURICHI): I am pressing for all the amendments but I just want to read only two amendments. ... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Is there any particular amendment that you want to press for?

... (*Interruptions*)

DR.K. KAMARAJ: All the amendments; I just want to read out two amendments so that all of them are here.

HON. SPEAKER: All will be there but do you want to press for any particular amendment?

DR.K. KAMARAJ : No, Madam, specifically two amendments.

HON. SPEAKER: Which are those two amendments?

DR.K. KAMARAJ: Amendment No. 214.

---

\* The following Members also recorded/corrected their votes through slips.

**Ayes : 054+** S/Shri Kanti Lal Bhuria, Ashok Shankarrao Chavan , Mallikarjun Kharge, Nagendra Kumar Pradhan, Rajesh Ranjan and Mulayam Singh Yadav = **060**

**Noes: 235** + S/Shri Ranjit Singh Brahmpura, George Baker, Shrimati Bhavana Pundalikrao Gawali, Prof. Richard Hay, S/Shri Bhagwanth Khuba, Dalpat Singh Paraste and Bharat Singh = **242**

HON. SPEAKER: Yes.

DR.K. KAMARAJ: It says:

“but regret that there is no mention in the Address about any comprehensive programme for improving the depleted groundwater levels in the country.”

HON. SPEAKER: Are you pressing for this amendment? Do you want a Division on it?

DR.K. KAMARAJ: There is another one, amendment No. 216. It says:

“but regret that there is no mention in the Address about inter-linking of rivers in the country.”

HON. SPEAKER: I shall now put amendment Nos. 214 and 215, moved by Dr. K. Kamaraj to the vote of the House.

*The amendments were put and negatived.*

HON. SPEAKER: Shri Rajeev Satav, are you pressing for your amendments?

SHRI RAJEEV SATAV (HINGOLI): I am pressing for two amendments about Rohit Vemula.

HON. SPEAKER: What are the numbers?

SHRI RAJEEV SATAV: They are amendment Nos. 220 and 221.

HON. SPEAKER: I shall now put amendment Nos. 220 and 221, moved by Shri Rajeev Satav to the vote of the House.

SHRI RAJEEV SATAV: Madam, I want a division. ... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: The lobbies have already been cleared.

The question is that amendment Nos. 220 and 221 moved by Shri Rajeev Satav be adopted.

*The Lok Sabha divided:*

**DIVISION NO.3****AYES****13.43Hrs.**

Antony, Shri Anto

Anwar, Shri Tariq

\*Bhuria, Shri Kanti Lal

Biju, Shri P. K.

Chandrappa, Shri B. N.

Chaudhary, Shri Santokh Singh

Chaudhury, Shri Jitendra

Chavan, Shri Ashok Shankarrao

Chowdhury, Shri A. H. khan

Chowdhury, Shri Adhir Ranjan

Datta, Shri Sankar Prasad

Deo, Shri Arka Keshari

Deo, Shri Kalikesh N. Singh

Dhruvanarayana, Shri R.

Faizal, Mohammed

Gandhi, Shri Rahul

\*Gandhi, Shrimati Sonia

Gowda, Shri S.P. Muddahanume

Hansdak, Shri Vijay Kumar

Jena, Shri Rabindra Kumar

Khan, Shri Md. Badaruddoza

Kharge, Shri Mallikarjun

Kumar, Shri Kaushalendra

Kumar, Shri Santosh

Kumar, Shri Shailesh

---

\* Voted through slip.

\*Mahtab, Shri Bhartruhari  
Mann, Shri Bhagwant  
Meinya, Dr. Thokchom  
Misra, Shri Pinaki  
Mohapatra, Dr. Sidhant  
Moily, Shri M. Veerappa  
Mukherjee, Shri Abhijit  
Muniyappa, Shri K.H.  
Pala, Shri Vincent H.  
Pradhan, Shri Nagendra Kumar  
Premachandran, Shri N.K.  
Raghavan, Shri M.K.  
\*Ranjan, Shri Rajesh  
Ranjan, Shrimati Ranjeet  
Reddy, Shri Mekapati Raja Mohan  
Reddy, Shri Y. V. Subba  
Rori, Shri Charanjeet Singh  
Ruala, Shri C.L.  
Sahu, Shri Tamradhwaj  
Salim, Shri Mohammad  
Satav, Shri Rajeev  
Satpathy, Shri Tathagata  
Scindia, Shri Jyotiraditya M.  
Singh, Dr. Prabhas Kumar  
Singh, Shri Ravneet  
Sule, Shrimati Supriya  
Suresh, Shri D.K.

---

\* Voted through slip.

\*Swain, Shri Ladu Kishore

Tarai, Shrimati Rita

Teacher, Shrimati P.K. Shreemathi

Velagapalli, Shri Varaprasad Rao

Venugopal, Shri K. C.

\*Yadav, Shri Jai Prakash Narayan

Yadav, Shri Mulayam Singh

Yellaiah, Shri Nandi

---

\* Voted through slip.

**NOES**

Adsul, Shri Anandrao  
Advani, Shri L.K.  
Agrawal, Shri Rajendra  
Ahir, Shri Hansraj Gangaram  
Ahlawat, Shrimati Santosh  
Ahluwalia, Shri S.S.  
Amarappa , Shri Karadi Sanganna  
Ananthkumar, Shri  
Angadi, Shri Suresh C.  
Babu, Dr. Ravindra  
Badal, Shrimati Harsimrat Kaur  
Baheria, Shri Subhash Chandra  
Bais, Shri Ramesh  
\*Baker, Shri George  
Bala, Shrimati Anju  
Barne, Shri Shrirang Appa  
Bhabhor, Shri Jasvantsinh Sumanbhai  
Bhagat, Shri Bodh Singh  
Bhagat, Shri Sudarshan  
Bhatt, Shrimati Ranjanben  
Bidhuri, Shri Ramesh  
Birla, Shri Om  
Bohra, Shri Ramcharan  
Brahmpura, Shri Ranjit Singh  
Chand, Shri Nihal  
Chandumajra, Shri Prem Singh

---

\* Voted through slip.

Chaudhary, Shri C. R.  
Chaudhary, Shri Haribhai  
Chaudhary, Shri P.P.  
Chaudhary, Shri Pankaj  
Chaudhary, Shri Ram Tahal  
Chauhan, Shri Devusinh  
Chauhan, Shri P. P.  
Chavan, Shri Harishchandra  
Chavda, Shri Vinod Lakhmashi  
Chhewang, Shri Thupstan  
Choubey, Shri Ashwini Kumar  
Choudhary, Shri Babulal  
Choudhary, Shri Birendra Kumar  
Chouhan, Shri Nandkumar Singh  
Chudasama, Shri Rajeshbhai  
Devi, Shrimati Rama  
Dharambir, Shri  
Dhotre, Shri Sanjay  
Dohre, Shri Ashok Kumar  
Diwakar, Shri Rajesh Kumar  
Dubey, Shri Nishikant  
\*Dubey, Shri Satish Chandra  
Fatepara, Shri Devjibhai G.  
Gaddigoudar, Shri P.C.  
Galla, Shri Jayadev  
Gandhi, Shri Dilipkumar Mansukhlal  
Gautam, Shri Satish Kumar  
Gavit, Dr. Heena Vijaykumar

---

\* Voted through slip.

\*Gawali, Shrimati Bhavana Pundalikrao

Geete, Shri Anant Gangaram

Giluwa, Shri Laxman

Girri, Shri Maheish

Gowda, Shri D.V. Sadananda

Gupta, Shri Sudheer

Gurjar, Shri Krishanpal

Haribabu, Dr. Kambhampati

\*Hay, Prof. Richard

Hegde, Shri Anantkumar

Jadhav, Shri Sanjay Haribhau

Jardosh, Shrimati Darshana Vikram

Jaunapuria, Shri Sukhbir Singh

Jigajinagi, Shri Ramesh

Joshi, Shri Chandra Prakash

Joshi, Shri Pralhad

Kachhadia, Shri Naranbhai

Karandlaje, Kumari Shobha

\*Kashyap, Shri Dinesh

Kashyap, Shri Virender

Kataria, Shri Rattan Lal

\*Kateel, Shri Nalin Kumar

Katheria, Dr. Ramshankar

Kaushik, Shri Ramesh Chander

Khadse, Shrimati Rakshatai

Khaire, Shri Chandrakant

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

Khuba, Shri Bhagwanth

---

\* Voted through slip.



Kinjarapu, Shri Ram Mohan Naidu  
Kishore, Shri Jugal  
Kishore, Shri Kaushal  
Koli, Shri Bahadur Singh  
Kulaste, Shri Faggan Singh  
Kumar, Dr. Virendra  
Kumar, Kunwar Sarvesh  
Kumar, Shri Shanta  
Kundariya, Shri Mohanbhai Kalyanjibhai  
Kushawaha, Shri Ravinder  
Kushwaha, Shri Upendra  
Lekhi, Shrimati Meenakashi  
Maadam, Shrimati Poonamben  
Mahajan, Shrimati Poonam  
Maharaj, Dr. Swami Sakshiji  
Mahato, Dr. Banshilal  
Mahato, Shri Bidyut Baran  
Malviya, Prof. Chintamani  
Manjhi, Shri Hari  
\*Meena, Shri Arjun Lal  
Meena, Shri Harish  
Meghwal, Shri Arjun Ram  
Mishra, Shri Bhairon Prasad  
Mishra, Shri Kalraj  
Modi, Shri Narendra  
Mohan, Shri M. Murli  
Mohan, Shri P.C.  
Munda, Shri Karia

---

\* Voted through slip.

Nagar, Shri Rodmal  
Nagesh, Shri Godam  
Narasimham, Shri Thota  
Ninama, Shri Manshankar  
Nishad, Shri Ajay  
Nishad, Shri Ram Charitra  
Nishank, Dr. Ramesh Pokhriyal  
Oram, Shri Jual  
Paatile, Shrimati Kamla  
Pandey, Dr. Mahendra Nath  
Pandey, Shri Rajesh  
Pandey, Shri Ravindra Kumar  
Paraste, Shri Dalpat Singh  
Paswan, Shri Chhedi  
Paswan, Shri Chirag  
Paswan, Shri Kamlesh  
Paswan, Shri Ramvilas  
Patel, Dr. K. C.  
Patel, Shri Devji M.  
Patel, Shri Dilip  
Patel, Shri Lalubhai Babubhai  
Patel, Shri Natubhai Gomanbhai  
Patel, Shri Prahlad Singh  
Patel, Shri Subhash  
Patel, Shrimati Jayshreeben  
Pathak, Shrimati Riti  
Patil, Shri A.T. Nana  
Patil, Shri C. R.  
Patil, Shri Kapil Moreshwar

Patil, Shri Sanjay Kaka  
Patole, Shri Nana  
Prasad, Dr. Bhagirath  
Raj, Dr. Udit  
Rajoria, Dr. Manoj  
Rajput, Shri Mukesh  
Raju, Shri Gokaraju Ganga  
Ram, Shri Janak  
Ram, Shri Vishnu Dayal  
Rao, Shri M. Venkateswara  
Rao (Avanthi), Shri Muthamsetti Srinivasa  
Rathod, Shri D.S.  
Rathore, Col. Rajyavardhan  
Rathore, Shri Hariom Singh  
Rathwa, Shri Ramsinh  
Raut, Shri Vinayak Bhaurao  
Raval, Shri Paresh  
Ray, Shri Bishnu Pada  
Reddy, Shri Ch. Malla  
Rijiju, Shri Kiren  
Rio, Shri Neiphiu  
Rudy, Shri Rajiv Pratap  
Sahu, Shri Chandulal  
Sahu, Shri Lakhan Lal  
Sai, Shri Vishnu Dev  
Saini, Shri Rajkumar  
Sampla, Shri Vijay  
Sanjar, Shri Alok  
Sarmah, Shri Ram Prasad

Sarswati, Shri Sumedhanand  
Sawaikar, Adv. Narendra Keshav  
Sawant, Shri Arvind  
Senguttuvan, Shri B.  
Shah, Shrimati Mala Rajyalakshmi  
Sharma, Dr. Mahesh  
Sharma, Shri Ram Kumar  
Sharma, Shri Ram Swaroop  
Shekhawat, Shri Gajendra Singh  
Shetty, Shri Gopal  
Shirole, Shri Anil  
Shyal, Dr. Bhartiben D.  
Siddeshwara, Shri G. M.  
Sigriwal, Shri Janardan Singh  
Simha, Shri Pratap  
Singh, Dr. Bhola  
Singh, Dr. Jitendra  
\*Singh, Dr. Nepal  
Singh, Dr. Satya Pal  
Singh, Rao Inderjit  
Singh, Shri Abhishek  
\*Singh, Shri Bharat  
Singh, Shri Dushyant  
Singh, Shri Ganesh  
Singh, Shri Hukum  
Singh, Shri Kirti Vardhan  
Singh, Shri Nagendra

---

\* Voted through slip.

\*Singh, Shri Pashupati Nath  
Singh, Shri R. K.  
Singh, Shri Radha Mohan  
Singh, Shri Rajnath  
Singh (Raju Bhaiya), Shri Rajveer  
Singh, Shri Rakesh  
Singh, Shri Satyapal  
Singh, Shri Sunil Kumar  
Singh, Shri Sushil Kumar  
Singh, Shri Uday Pratap  
Singh, Shri Virendra  
Sinha, Shri Jayant  
Sinha, Shri Shatrughan  
Sivaprasad, Shri Naramalli  
Solanki, Dr. Kirit P.  
Somaiya, Dr. Kirit  
Sonker, Shrimati Neelam  
Sriram, Shri Malyadri  
Supriyo, Shri Babul  
Swaraj, Shrimati Sushma  
Tadas, Shri Ramdas C.  
Tamta, Shri Ajay  
Teni, Shri Ajay Misra  
Thakur, Shrimati Savitri  
Tiwari, Shri Manoj  
Tomar, Shri Narendra Singh  
Tumane, Shri Krupal Balaji  
Udasi, Shri Shivkumar

---

\* Voted through slip.

Usendi, Shri Vikram

\*Utawal, Shri Manohar

Vaghela, Shri L. K.

Vardhan, Dr. Harsh

Vasava, Shri Parbhubhai Nagarbhai

Verma, Shri Parvesh Sahib Singh

Verma, Shri Rajesh

Vichare, Shri Rajan

Wanga, Shri Chintaman Navasha

Yadav, Shri Hukmdeo Narayan

Yadav, Shri Laxmi Narayan

Yadav, Shri Ram Kripal

Yediyurappa, Shri B.S.

### **ABSTAIN**

Nil

---

\* Voted through slip.

HON. SPEAKER: Subject to correction,\* the result of the Division is:

Ayes: 55

Noes: 225

*The motion was negatived.*

HON. SPEAKER: Shri Adhir Ranjan Chowdhury, are you pressing for your amendments?

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY (BAHARAMPUR): I am pressing for all the amendments.

HON. SPEAKER: Now, I shall put amendment Nos. 244 to 266, moved by Shri Adhir Ranjan Chowdhury to the vote of the House.

*The amendments were put and negatived.*

HON. SPEAKER: Shri Mohammad Salim, are you pressing for your amendments?

SHRI MOHAMMAD SALIM (RAIGANJ): Out of 65 amendments suggested by me, contained in list No. 13, I beg permission to press for amendment No. 267 which is on JNU, the Hyderabad Central University and IIT, Chennai. There is a total silence of the Government on these?

HON. SPEAKER: Is it amendment No. 267?

SHRI MOHAMMAD SALIM : Yes.

---

\* The following Members also recorded/corrected their votes through slips.

**Ayes : 055**+ Shri Kanti Lal Bhuria, Shrimati Sonia Gandhi, S/Shri Bhartruhari Mahtab, Rajesh Ranjan, Ladu Kishore Swain and Jai Prakash Narayan Yadav - Shri Manohar Utwal = **060**

**Noes : 225** + S/Shri George Baker, Satish Chandra Dubey, Shrimati Bhavana Pundalikrao Gawali, Prof. Richard Hay, S/Shri Dinesh Kashyap, Nalin Kumar Kateel, Arjun Lal Meena, Dr. Nepal Singh, S/Shri Bharat Singh, Pashupati Nath Singh and Manohar Utwal = **236**

HON. SPEAKER: I shall now put amendment No. 267 moved by Shri Mohammad Salim to the vote of the House.

*The amendment was put and negatived.*

HON. SPEAKER: I shall now put all the other amendments, which have been moved, together to the vote of the House.

*The amendments were put and negatived.*

HON. SPEAKER: I shall now put the Motion of Thanks on the President's Address to the vote of the House.

The question is:

“That an Address be presented to the President in the following terms –

‘That the Members of the Lok Sabha assembled in this Session are deeply grateful to the President for the Address which he has been pleased to deliver to both Houses of Parliament assembled together on February 23, 2016.’ ”

*The motion was adopted.*

HON. SPEAKER: The Lobbies may be opened.

Thank you all.

The House stands adjourned to meet again at 1500 hours.

**13.52 hours**

*The Lok Sabha then adjourned  
till Fifteen of the Clock.*

---



**15.05 hours**

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

*(Dr. Ratna De (Nag) in the Chair)*

**RAILWAY BUDGET(2016-17),GENERAL DISCUSSION  
AND  
DEMANDS FOR GRANTS ON ACCOUNT (RAILWAYS), 2016-17**

HON. CHAIRPERSON: The House will now take up Item Nos. 15 and 16 together.

Motion moved:

“That the respective sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, on account, for or towards defraying the charges during the year ending the 31<sup>st</sup> day of March, 2017, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 1 to 16.”

**DEMANDS**

SHRI K.C. VENUGOPAL (ALAPPUZHA): Madam Chairperson, the hon. Railway Minister is not present in the House... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: The hon. Minister of State for Railways is here.

SHRI K.C. VENUGOPAL: Madam, when I am initiating the debate on the Railway Budget, the Cabinet Minister should be present in the House... (*Interruptions*)

श्री अर्जुन राम मेघवाल (बीकानेर): मैडम, अन्य कैबिनेट मंत्री बैठे हैं, रेल राज्य मंत्री जी बैठे हैं। ... (व्यवधान) राज्य सभा में चर्चा चल रही है, रेल मंत्री वहां हैं। ... (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Hon. Members, please listen to me. The hon. Railway Minister is in the other House. He will be here shortly.

... (*Interruptions*)

श्री भगवंत मान (संगरूर): मैडम, एक घंटे के लिए एडजर्न कर दीजिए। ... (व्यवधान)

श्री कांति लाल भूरिया (स्तलाम) : मैडम, विभाग का मंत्री गायब है, कैसे चर्चा होगी? ... (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Hon. Member, please listen to me. The hon. Minister of State for Railways is here and the Cabinet Minister is in the Rajya Sabha and he will come very shortly.

... (*Interruptions*)

SHRI K.C. VENUGOPAL: Madam, the Business of the House is prepared by the Government keeping in view the convenience of the Government. When the discussion on the Railway Budget is initiated, the custom is that the Cabinet Minister will be present in the House... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: The hon. Cabinet Minister is busy in the other House. You please show me the rule. If you are speaking about the rule, then please show me the rule.

... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Shri Venugopal, are you willing to start? Please start your speech.

... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Shall call the next speaker?

... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: The Cabinet Minister is in the other House and he will come shortly. The Minister of State for Railway is present here. Are you not willing to speak?

... (*Interruptions*)

**श्री कांति लाल भूरिया :** मैडम, ये किसके सामने बोलें? ... (व्यवधान) मंत्री ही नहीं हैं। ... (व्यवधान) मंत्री ही यहां नहीं हैं, तो हम विभाग की बातें किसके सामने रखें? ... (व्यवधान)

**श्री भगवंत मान:** मैडम, मंत्री जी को बुलाइए। ... (व्यवधान)

**माननीय सभापति :** आएंगे, मंत्री जी आएंगे।

... (व्यवधान)

**SHRI K.C. VENUGOPAL:** I am very sorry to say that this type of attitude of the Government towards Parliament is not good. Government knows the Businesses in both the Houses of Parliament. Government is only deciding the business. If the Railway Minister has a business in that House, then they should have accordingly adjusted the timings of the discussion on the Railway Budget in this House. Who is responsible for this? When the discussion is being initiated on the Railway Budget it is the duty of the Railway Minister to listen to the discussion. He must listen to the views of the principal Opposition party. I am going to start the discussion but I am very sorry about this type of attitude of the Government...

(*Interruptions*)

**श्री कांति लाल भूरिया :** मैडम, मंत्री जी के आए बिना शुरू कैसे होगा? मैडम, मंत्री आएंगे तब शुरू होगा, नहीं तो नहीं होगा। ... (व्यवधान)

**माननीय सभापति :** आप ये क्या बोल रहे हैं?

... (व्यवधान)

**माननीय सभापति :** वेणुगोपाल जी, आप अपनी बात शुरू कीजिए।

...(व्यवधान)

**रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मनोज सिन्हा) :** सभापति महोदया, लोक सभा और राज्य सभा दोनों में आज रेलवे बजट पर डिस्कशन लिस्टिड है। इसलिए एक हाऊस में एक ही मंत्री रह सकता है। ...(व्यवधान)

SHRI K.C. VENUGOPAL: Madam Chairperson, I am starting my speech with great pain.

I rise to oppose the Budget proposals presented by the hon. Railway Minister, Shri Suresh Prabhu ji in this august House. This year also the hon. Minister has only given many visions for the future without substantiating as to wherefrom the finances will come.

The hon. Minister has promised to build a bridge even though we have no bricks. Last time also we observed that. We know the problems of the Indian Railways. The problems of the Indian Railways are well diagnosed. The solutions to the problems have also been deliberated upon. What we need is to increase the revenue and a missionary goal to increase the infrastructure for fulfilling the passenger comfort and their safety. But in both the ways, this Government has failed miserably. I am sorry to say this.

The Railway Budget does not give any answers to the fundamental issues related to infrastructure development, income accumulation and quality travelling. The Budget was trying to simply befool the people of the country by repeating many ongoing projects and already implemented schemes. It is unfortunate to say that the Budget presented in the challenging time of international economic crisis and aftermath of the Seventh Pay Commission is lacking direction and vision. These are not my words. The Metro man of India, hon. E. Sreedharan has observed like this.

“Shri E. Sreedharan, the Principal Advisor, Delhi Metro Corporation is disappointed of the 2016-17 Railway Budget as his inputs and recommendations on delegation of commercial powers to lower level were not incorporated. The Budget presented by the Railway Minister, Shri Suresh Prabhu is silent on how to mobilise the resources for the railways to move forward and his expectation of extra budgetary resource is wishful thinking.”

Shri Sreedharan has told *The Hindu* like this. “It is hardly going to materialize as no one will come forward for partnering in rail projects if the rate of return is

below 15 per cent. It is not going to take the Railways anywhere.” He has against said:

“The Railway Minister has also not given enough thought on freight traffic and for enhancing operations of goods trains. No steps have been taken to enhance the capacity on the existing lines. Signalling was one area that has not been touched at all. Unless capacity is increased, how will earning go up? ”

These are not our words. These are the words of Shri E. Sreedharan, the Metro man of the country.

Madam, the hon. Minister has given three strategies to transform the railways. He has elaborated them. The three pillars have been packaged as new revenue, new norms and new structures. I want to ask one question to the Minister. Let him please enlighten the House at least one new initiative which he has taken in this Budget to increase internal revenue generation. The fact is that you would not even find a single initiative except the present familiar rhetoric.

The Government has been in power for about two years. If you wanted to change the norms, you could have done it by now. These cannot be made as an excuse for not performing. You are taking the excuse for new norms to be created. The fact remains that the fiscal health of Railways has been deteriorating in the last two years. The operating ratio has been ‘adjusted’ to 90 per cent by deferring payment to DRF. Last year, the hon. Minister in his Budget speech told that this year, the operation ratio will be 88 per cent or something like that. Now it has been adjusted to 90 per cent. How was 90 per cent adjusted? It was done by deferring payment to DRF. Operation Ratio is adjusted to 90 per cent by deferring payment to DRF. The truth is, you are creating new norms only to encourage the debt financing.

You have stated as: “We need to re-imagine the conventional ways of solving issues. Co-operation, Collaboration, Creativity and Communication should be the hallmark of our decision-making and actions.” Do all that. There is

no problem. But when the appropriate time will come, people will evaluate you on the basis of the delivery against your promises and it would not be possible to hide behind the lexicon of corporate jargons.

I would like to point out some of the bogus claims made in the Budget. The Budget claims that there is no increase in passenger fare and freight charge. That is right. Hon. Minister, how can we believe it? How can we believe you? You told us in the last Budget also that there is no passenger fare hike, no freight hike. The last year's Budget was also like that. There was no passenger fare hike, there was no hike in the freight rates. But what happened after that? What happened in-between? There were hikes in the passenger fare and freight charges. The Government was brilliantly cheating the people who were relaxed after the last Budget for not having any increase in the fare. I will point out something. On 11<sup>th</sup> November, 2015, the Railways doubled the cancellation charges for the railway tickets. It happened after the last year Budget. The hike was justified saying that it was for helping the genuine passengers to get their tickets confirmed. The Government also came out with new refund rules by which there will be no refund after the departure of the train and one has to cancel four hours before the scheduled departure train for getting the refund. Because of these new refund rules, the cancellation charges of second class confirmed ticket 40 hours before the scheduled departure of the train has been increased from Rs. 30 to Rs. 60, double the charges. Similarly, for third AC it was increased from Rs. 90 to Rs. 180. For the second sleeper class, cancellation charges has been increased from Rs. 60 to Rs. 120, while for second AC it was increased from Rs. 100 to Rs. 200.

Just after the last Winter Session of Parliament, after the Supplementary Budget was passed, Railways announced up to 33 per cent increase in tatkal charges. It was not a minimal increase. The minimum tatkal charge of AC three tier has been increased from Rs. 250 to Rs. 300, while the maximum has been hiked from Rs. 350 to Rs. 400. For AC two tier, the hike was from Rs. 300 to Rs. 400 as minimum charges and from Rs. 400 to Rs. 500 as maximum charges.



Similarly, in the sleeper class tatkal charges were increased from Rs. 90 to Rs. 100 as minimum and Rs. 175 to Rs. 200 as maximum.

On 1<sup>st</sup> April, 2015, the Railways doubled the rate of platform ticket from Rs. 5 to Rs. 10. Along with that, freight rates of various commodities, including pulses and urea affecting farmers, were increased up to ten per cent. In November, 2015 the minimum train passenger fare was increased from Rs. 5 to Rs. 10 in non-suburban services. This happened after the last year's Budget presented by hon. Suresh Prabhu. He told us in the last Budget speech that they were not hiking the fares. But, in-between the Railways increased the passenger fares as well as the freight charges six times. That is why I am asking how we can believe what you are saying.

I am told that this time also the bureaucrats asked for a hike. But because of the compulsion of elections, it has been deferred for some time. It has been deferred for some time for election sake. In the Railway Budget, usually new trains are introduced, if there is any fare hike that is also spelt out. If there are any increases in the freight charges or if there are any new trains to be introduced, everything is spelt out in the Budget. That is the transparency which is generally shown in the Budget. But here that transparency is lacking. In the Budget they are saying that everything is smooth. But after the Budget, in-between they will do all these things which are anti-people.

If you recall the Budget speech of the last year, it was stated that the passenger capacity would be increased by 1.8 million passengers daily, that is in the current fiscal year. But if you look at their finances, passenger revenue earnings during 2015-16 – this is given by the Ministry itself -- indicate a huge shortfall against the target set. The gross traffic receipt has also shown a shortfall of Rs. 15,744 crore. It is clear from the earning figures that no additional capacity has been created or whatever was created did not fructify in any enhanced productivity.

I have also gone through the statement in the Annexure regarding the status of various declarations made in the last Budget. I could not see any measures to enhance the capacity to accommodate the additional 1.8 million passengers daily.

In this Budget, unusually the hon. Minister puts some inputs in Annexure as to what the Government have done since the last Railway Budget. I have gone through the Annexure. About the bio-toilet, in the last year's Budget, it was mentioned that in 650 trains bio-toilet would be introduced. What was implemented? Bio-toilets were implemented only in 270 trains, which means, only in 40 per cent bio-toilets have been introduced. Bio-toilets were being implemented for a long time. As you know, Madam, during our Kumari Mamata Banerjee's time, it was started. Every year, bio-toilets are increasing.

If the Railways have to become self-sustainable and financially strong, it needs to leverage on internal revenue resources to meet its whopping capital expenditure requirement. That is the main issue. Depending upon the extra budgetary allocation will be detrimental to the health of Railways in the long run. No measures are taken in the Budget to unleash the untapped revenue potential of Railways.

As stated in the previous Railway Budget, the Minister's ambition was to mobilise Rs.1.7 lakh crore for planned expenditure. You had estimated in this Budget an outlay of Rs.1 lakh crore towards planned expenditure for 2015-16. I would like to ask a simple question to the hon. Minister. The Annexure provided in the speech does not provide any details as to how this has been met. There is a very big gap – I am describing that. As per the previous year's Budget Estimate, Rs.40,000 crore was the budgetary support from the Finance Ministry. In addition, a sum of Rs.17,000 crore had to be generated through the internal revenue sources. That is what you told in the Budget speech. You have admitted in the Budget that the internal resource generation diminished, and accordingly the appropriation to DRF has been moderated to Rs.5,500 crore in RE from the BE 2015-16 provisioning of Rs.7,900 crore. With all these reductions, excess of receipts over

expenditure in RE 2015-16 stands at Rs.11,402.40 crore. I have a simple question. This House would like to know as to how the planned expenditure of Rs.1 lakh crore has been estimated. How would the additional fund of Rs.49,600 crore be arranged? A sum of Rs.49,000 crore would be a shortage. How would he arrange Rs.49,000 crore? Is it through some PPP or debt financing? This august House has the right to know the details of the funding and the modalities for accessing it? These details are important as we decide the future of Railways. We cannot afford, Madam, to lead this organisation to a debt trap and destruction.

The Minister has also increased the planned expenditure of Rs.1.21 lakh crore in this BE 2016-17. He has not given any details again as to how this spending will be funded. Rather, the appropriation to the capital reserve fund has been reduced to Rs.5,750 crore against the BE of Rs.17,000 crore for 2015-16. With the internal resource mobilisation one of the worst ever – the Minister owe an explanation to the House as to how the expenditure of Rs.1.21 lakh crore could be met. The optics of gigantic numbers may look impressive but it cannot hide the truth.

The Minister seems to be fascinated by the prospect of funding through debt financing. But I want to remind the Minister, debt financing without ring fencing the Railways from risks associated with it, is a perfect recipe for future destruction. Be it LIC, bilateral pension funds, multilateral and bilateral lending agencies or any other sovereign funds, they are all commercial lending people. They did not come for charity. Unless you identify viable projects with justifiable IRR, no financing institution will come forward to support these projects.

I would also want to ask the Government regarding the innovative measures taken by the Government to boost the Railways in the country. Are there any measures in the Budget? There was a mention in the Budget regarding the quality of travelling. Bio-toilet is good; e-platform ticket is also good.

These are the biggest clichés used in the Railway Budget. But these are not new things, these are ongoing things. The facilities like bio-toilet, e-platform ticket, e-ticketing etc. are old thing. We would like to know the implementation part of these things. I think the hon. Minister will enlighten us with statistics during his reply.

There is a mention of new way of funding through institutional financing, especially the hon. Minister stated in last year's Railway Budget itself that LIC has agreed to give Rs. 1.25 lakh crore for five years. This time the Minister repeated that LIC has agreed to give that much money. But we would like to know what are the conditions attached to it. Why is the Budget silent on that account? What will be the interest rate and what are the modalities involved? We would like to know that because LIC also does not give money for charity.

Then, we would like to know the priorities of the Railway Ministry. Every time, the hon. Minister talks about new idea, about increasing the doubling of lines, electrification etc. But what are the priorities? In the Budget Speech, the hon. Railway Minister spoke about Mumbai-Ahmedabad Bullet Train. The Government of Japan has already agreed to give Rs. One lakh crore for this project. The hon. Minister should please enlighten us on this project. He is spending external funding to the tune of Rs. One lakh crore for a single line, Mumbai-Ahmedabad Bullet Train. But what about the rest of the country's future expansion of railway lines? If you spend that amount of Rs. One lakh crore for enhancing the present capacity and ongoing projects of Indian Railways, it would have been a better idea. But I do not know why the hon. Minister is thinking that Mumbai-Ahmedabad Bullet Train is the most needed project.

SHRI MALLIKARJUN KHARGE (GULBARGA): Venugopalji, it is because if Prabhuji wants to reach urgently from Mumbai to Ahmedabad, this is necessary and from Ahmedabad, if the Prime Minister wants to come to consult him, this is very essential.

HON. CHAIRPERSON : Mr. Venugopal, you continue.

SHRI K.C. VENUGOPAL: Madam, I yielded for my leader.

Madam, the same scenario exists in the proposed PPP for various projects. The hon. Minister repeatedly talked about PPP in freight corridors, PPP in port connectivity, re-development of stations, satellite terminals etc. But the Budget is not clear about the proposal of private partnership in various projects. Non-clarity in the proposed PPP has led to a wide suspicion of a possible privatization in Railways. The Government has a moral responsibility to clear all possible doubts in this regard.

The hon. Minister also talked extensively about the achievement in increasing the quality of customer experience in trains. I am from Kerala. In the Kerala Express which runs from Thiruvananthapuram to New Delhi, a lot of passengers travel every day. I would like to say that there is, at least, one robbery every week. Then what is the safety aspect of passengers, especially women passengers? There are a lot of incidents of theft and robbery in trains, especially in long distance trains. There are no guidelines in the Budget to tackle these series issues. Unfortunately, for the first time, the hon. Minister introduced two new bogies named as Deen Dayal Coaches.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI SURESH PRABHU): Madam Chairperson, I would like to clarify one or two points to the hon. Member. He is so concerned about law and order, about robberies in trains. He should please talk to the Home Minister of his State who is his friend, because law and order in the State is the responsibility of the State Government. This is one thing. There is a GRP. ... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON : Please allow him to speak.

SHRI SURESH PRABHU: Secondly, all these great ideas, we are trying to follow. Mumbai-Ahmedabad bullet train was started when hon. Prime Minister Manmohan Singh talked to the Japanese counterpart, and we are taking it forward.

Thirdly, all the PPP projects was the idea of our Planning Commission then headed by the Prime Minister and the Deputy Chairman, Shri Montek Singh. It was a good idea which we are trying to take forward. ... (*Interruptions*)

SHRI K.C. VENUGOPAL : My fellow Member has pointed out that this has not happened in Kerala. It happens on the way, inside the train itself, because it is a long distance train. Anyway, whether it is the duty of the State Government or of the Central Government, it is the duty of the Indian Railways to look after safety of the passengers.

I am talking about the new coaches introduced by the hon. Minister. Two coaches have been introduced named as 'Deen Dayal'. What does it mean? We do not experience this type of naming of coaches. ... (*Interruptions*) We hear about naming of the trains but naming of the coaches... (*Interruptions*)

Devil still lies in the details. I doubt whether the Indian Railways have developed any viable financing model for these projects. Hon. Minister, you are selecting some projects for external funding, for EBR. You are talking about the EBR. Last time also, you were talking about the EBR. We would like to know how much money you have earned from EBR last year. You are talking about the LIC. Other than LIC, how much money did you get from EBR? From my own experience I can say that in my constituency, for doubling, you have allocated some funds from EBR; not a single rupee has come so far. Due to fund constraint, we are suffering for doubling works in my constituency.

It is the responsibility of the Minister to explain before the House what are those projects identified for debt financing and on what basis they have been selected. Any laxity in this will prove to be catastrophic for Railways and will burden this organisation with a debt trap which will strangle the lifeline of the nation forever.

Madam, I am coming to Kerala, being a Member of Parliament from Kerala. Hon. Railway Minister had assured a lot of things. Before the Budget Session, during the Question Hour, when I asked him supplementary questions, he told me

to wait till the Budget. Budget has come. I had already pointed out at that time itself, last year you allocated some money for doubling. I agree that you have allocated some money for doubling. But what happened is this. Those who need to monitor these things have been transferred. CAO of coaching, who is looking after these doubling projects, has been transferred. That post itself has been transferred to Allahabad without any information. We, the entire MPs from Kerala, beyond the political limits, met the hon. Minister in presence of the Chief Minister and five Cabinet Ministers of Kerala Government. The Minister assured at that time itself, it will be reinstated within time. Four-five months are already over. The Minister is telling about good governance in the Railway Ministry, fast-tracking of the Railway projects. Four months ago, he assured the Kerala MPs in front of the Chief Minister that the CAO post will be reinstated but nothing has happened. Only one communication came but nobody has come to take the charge as CAO. That is why the doubling projects of entire Kerala have been stuck. In one way, you are allotting money in papers and there is no specific mechanism for project implementation. What does it mean? When it will be delivered? Definitely, there is a lack of direction. That is what Sreedharan also said, there is a lack of direction in this Budget. I think the Minister will look after that.

Secondly, the Minister elaborated on the suburban trains of other two-three States. You mentioned about the Kerala suburban trains also but no money has been allocated for these Suburban trains. It is a dream project of Kerala Government. Kerala Government came with some partnership proposals. They have already agreed for 50 per cent partnership in this project. No money has been allocated for Trivandrum-Chengannur suburban trains.

Palakkad Coach Factory is one of the ambitious projects of Kerala Government. Land has been acquired by the State Government and given to the Ministry two or three years ago. The Government and the Ministry is lying on the newspapers. Nothing is happening there. A wagon factory was announced in the

Budget in Alappuzha which is my constituency. The land has been acquired for this purpose but the Railways is not coming forward to look into it.

Another thing is about the pitiable condition of the trains running in the Southern areas. Hon. Minister is talking about some technological things, new initiatives, Swachh Bharat and Digital India. I would like to invite you to travel in a train running in Kerala. We all MPs will come with you. You can verify it yourself. There was an Accident happened because of the old bogie. Fortunately, there was no casualty. These bogies are very old. These coaches are very old. They are also very ugly.

SHRI SURESH PRABHU: How old are they?

SHRI K.C. VENUGOPAL: You are a man who came for a change. That is what you are telling. The question is that whatever manufactured in the Northern part of India that is not coming to the Southern part of India. That is the real picture. The coaches manufactured in Chennai are not given to Southern region. It is really a serious concern as far as the passengers are concerned especially the commuters in Kerala. In Kerala, lakhs and lakhs of commuters are travelling everyday. They have also requested for some extension. What is the harm in giving some extension?

There is something regarding RoBs also. You have been allotting RoBs in the Budget. But no money has been given. Even the completed RoBs are not getting money from the Railways. Kerala Government has submitted so many proposals to you. According to the RoB pattern, 50 per cent cost should be shared by the State Government and 50 per cent cost should be shared by the Central Government. But that 50 per cent from the Railways has not been given. Therefore, this issue should be examined.

I am coming from Alappuzha. I met you six months before. Alappuzha is the gateway to the backwaters of India. Most of my colleagues have visited backwaters. It is because most of the committees are meeting in Alappuzha and Kochi. Those who have not visited Alappuzha, I am inviting them this time to



visit that place. That is really a God's own country. There are beautiful backwaters, beautiful beaches and in between there are beautiful canals. A lot of foreigners are coming to our railway stations every day. I would like to request you to take some steps in this regard. You have given the status of pilgrim station to some stations. I am happy that you have given this status to Chengannur. You have visited the Guruvayur Temple and have *darshan* of God Krishna. You promised outside the temple that you will do something for this temple. But the people are disappointed. Therefore, I would like to request you that Guruvayur should also be included in the pilgrim centres. That is what we are demanding.

Hon. Minister, another area of concern is the way how the Railway projects are being handled. There are hundreds of projects which require sufficient funds for their completion. Most of the railway projects run into time and cost overrun. There are no specific steps taken in the Budget to ensure that effectiveness of project implementation. Ambitious target is one thing. I am agreeing that ambitious target is there. But to put in place a credible mechanism to ensure effective implementation is another thing. This Budget is lacking that effective implementation.

The Budget does not speak any credible mechanism for a speed and cost effective implementation. All together, the Budget which has been presented by the hon. Suresh Prabhu ji is a disappointing one; it has no directions. It has only visions. Vision will not survive the purpose of the people of India.

Therefore, I am urging the hon. Railway Minister to please come forward with new proposals in his reply to this discussion.

Thank you very much.

**श्री राकेश सिंह (जबलपुर) :** सभापति महोदया, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर प्रदान किया, उसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। मैं वर्ष 2016-17 के लिए प्रस्तुत किये गये रेल बजट के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। अभी-अभी हम अपने मित्र वेणुगोपाल जी को सुन रहे थे। ... (व्यवधान) आज की जो परिस्थितियाँ हैं, उसमें बगैर इच्छाशक्ति के कोई परिवर्तन नहीं हो सकता और इच्छाशक्ति के परिणाम क्या होते हैं, उसके लिए दिनकर जी की चार लाइनें मैं यहां कहना चाहता हूँ --

है कौन विघ्न ऐसा जग में, टिक सके जो मानव के मग में,  
खम ठोक ठेलता है जब नर, पर्वत के जाते हैं पांव उखड़  
मानव जब जोर लगाता है, पत्थर भी पानी बन जाता है।

महोदया, सबसे पहले ... (व्यवधान)

SHRI ANTO ANTONY (PATHANAMTHITTA): Hon. Chairperson, the Treasury Benches are empty. ... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON : The Ministers are there.

Shri Rakesh Singh, please continue your speech.

... (*Interruptions*)

**श्री राकेश सिंह:** महोदया, हम ऐसे कैसे बात करेंगे? ... (व्यवधान)

**श्री निशिकान्त दुबे (गोड्डा) :** आपके समय में एक आदमी भी नहीं रहता था। ... (व्यवधान) आपको हमसे क्या लेना देना है? ... (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Shri Rakesh Singh, please continue your speech.

**श्री राकेश सिंह:** महोदया, सबसे पहले मैं माननीय प्रधान मंत्री जी के प्रति आभार प्रकट करना चाहता हूँ। ... (व्यवधान) भारत की रेल को सम्पूर्ण विश्व में भारत के प्रति बदलते हुए नजरिये के साथ ही देश के आम आदमी, मजदूर, किसान, गांव, महिलाओं की सुविधाओं और उनकी अपेक्षाओं के अनुरूप बनाने का जो विजन उन्होंने दिया है, भारतीय रेल उसी दिशा में आगे बढ़ रही है।

मैं माननीय सुरेश प्रभु जी को भी बधाई देना चाहता हूँ, जिन्होंने अपने कर्मठ सहयोगी राज्य मंत्री माननीय मनोज सिन्हा के साथ बहुत मजबूती और सक्षमता का परिचय देकर चुनौतियों से भरे हुए रेल के समय में रेल को सही नेतृत्व प्रदान करके सार्थक दिशा देने का काम किया है।

महोदया, भारतीय रेल के लिए वास्तव में यह चुनौतियों से भरा हुआ समय है। एक तरफ विरासत में मिले हुए भारतीय रेल का यह हमारा हांफता हुआ तंत्र है। रेल को उसी हाल पर छोड़कर उसी लीक पर हम आगे बढ़ें या फिर उस लीक से हटकर इस रेल को एक स्वस्थ तंत्र के रूप में विकसित करें। मैं अपने

दोनों माननीय रेल मंत्री जी को फिर से बधाई देना चाहता हूँ, जिन्होंने रेल को एक स्वस्थ तंत्र के रूप में विकसित करने का साहसिक मार्ग चुना है और यह आवश्यक भी है, क्योंकि भारत की रेल राजनीतिक और आर्थिक दृष्टि से सम्पूर्ण भारत को जोड़ने का एक सशस्त्र माध्यम होने के साथ-साथ भारत की विविधता में जीवन का दर्शन भी कराती है।

महोदया, अगर हम नेटवर्क की दृष्टि से देखें, तो भारत की रेल दुनिया में तीसरे स्थान पर है। मालभाड़ा यातायात की दृष्टि से देखें, तो दुनिया में चौथे स्थान पर हैं। यदि प्रति किलोमीटर यात्रियों की दृष्टि से देखें, तो यह दुनिया में पहले स्थान पर है। लेकिन दुर्भाग्य से यह माना जाता था कि रेल में अच्छी सुविधाएं देने का मतलब है कि जो उच्च श्रेणी या एसी क्लास में चलने वाले लोग हैं, उनके यात्रियों को सुविधा देना। अभी तक परिस्थितियां यही रही हैं। सामान्य श्रेणी में चलने वाले गरीब भाइयों, किसानों, युवाओं, माताओं और बहनों के लिए रेल यात्रा का मतलब कष्ट उठाना होता था। गंदगी से भरी बोगियां, गंदे शौचालय, बिना बिस्तर के बजुर्गों, छोटे बच्चों को असुविधाजनक बर्थ पर सुलाने के लिए मजबूर माताएं और एक हाथ से लाठी का सहारा और दूसरे कांपते हाथ से पोटली लेकर शौचालय के पास खड़ी वृद्ध मां, यही नीयती भारतीय रेल की थी। यह माना जाता था कि सामान्य श्रेणी में सफर करने वाले लोगों को ऐसे ही सफर करना पड़ता है। आज हम गर्व के साथ सदन में कहना चाहते हैं कि सरकार बदलने के साथ ही सोच भी बदल गई है। माननीय प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व वाली सरकार आम जनता की सरकार है, गांव, गरीब, किसान, युवा, मजदूर और महिलाओं की भलाई सोचने वाली सरकार है इसलिए इनको रेलवे में सुविधाओं का अधिकार मिलेगा।

महोदया, बातें बहुत छोटी हैं, लेकिन संदेश और परिणाम दोनों बड़े हैं। माननीय रेल मंत्री जी ने बजट में निर्णय किया है कि सामान्य श्रेणी के डिब्बों में भी साफ सफाई रहे इसके लिए कूड़ेदान की व्यवस्था होगी। अन्यथा अभी तक तो पूरी बोगी कूड़ेदान के रूप में दिखाई देती थी। यात्रा के दौरान ऑन बोर्ड हाउस कीपिंग के जरिए साफ सफाई की व्यवस्था होगी। अब सामान्य श्रेणी के यात्रियों की अगर आवश्यकता है तो डिस्पोजेबल बिस्तर मिलेंगे। क्या सामान्य श्रेणी में यात्रा करने वालों को डिस्पोजेबल बिस्तर की आवश्यकता नहीं होती? मैं मानता हूँ और सदन भी इस बात से सहमत होगा कि हमसे और आपसे ज्यादा होती है क्योंकि उनके पास कड़कड़ाती ठंड में ठीक से गर्म कपड़े भी नहीं होते हैं। लेकिन दुर्भाग्य यह है कि इस श्रेणी में यात्रा करने वालों को कैटल क्लास के यात्री माना जाता था, यह मैं नहीं कहता, एक पूर्व मंत्री का यही बयान रहा है। लेकिन यह सरकार ऐसा नहीं मानती है।... (व्यवधान) देश जानता है, सदन जानता है इसलिए हम क्यों नाम लें? यह सरकार ऐसा मानती है कि देश के संसाधनों पर पहला अधिकार देश के

गरीब का है, किसान का है, जरूरतमंद का है इसीलिए हम उनकी सुविधा के लिए ये करने जा रहे हैं। यही सरकार का मानवतावादी चेहरा है।

महोदया, रेल बजट में बहुत आगे का सोचा गया है। हम ब्रिटिश मानसिकता से इस देश की जनता को बाहर निकालना चाहते हैं। अभी तक कुली लाल रंग की ड्रेस में होता था जिसे कोई भी आवाज देता था, उसके साथ किस तरह का व्यवहार होता था, यह बताने की आवश्यकता नहीं है। लेकिन अब उसका नाम भी सहायक होगा, उसकी ड्रेस भी बदलेगी और उसे प्रशिक्षण भी दिया जाएगा। हमारा गैंग मैन जो रात दिन ट्रेन की पटरियों की सुविधा के लिए घूमता रहता है, उसकी अपनी सुरक्षा की कोई बात नहीं होती थी, उसे भी अब रक्षक कहा जाएगा और उसे ऐसे उपकरण दिए जाएंगे जिसके कारण वह ठीक तरीके से अपना काम कर सके।

महोदया, टाएलेट्स के बारे में वेणुगोपाल जी भी कह रहे थे। अगली बार साफ सफाई का जो लक्ष्य रखा गया था, वह 30,000. बायो टाएलेट्स बनाने का रखा है जो कि अपने आप में एक बड़ा लक्ष्य है। यह आवश्यक है क्योंकि यह मात्र स्वास्थ्य और स्वच्छता का विषय नहीं है बल्कि हमारे राष्ट्रीय स्वाभिमान का भी विषय है। हमें ध्यान है, हम कैसे भूल सकते हैं कि पूर्व सरकार के एक मंत्री ने भारतीय रेल का खुला शौचालय कहा था और पूरे देश ने अपने आपको इसके लिए अपमानित महसूस किया था। दोबारा स्थिति इस देश में निर्मित न हो, इसलिए इस दिशा में रेल मंत्री जी आगे बढ़ रहे हैं। यात्रियों को बीमा सुविधा उपलब्ध हो, यह भी स्वागत योग्य है। सबसे बड़ी बात है, वेणुगोपाल जी अभी कह रहे थे कि किसी भी तरह के किराए में वृद्धि किए बगैर यात्री सुविधाओं के बारे में विचार किया गया है। 130 करोड़ की आबादी वाले देश में इससे बड़ी बात क्या हो सकती है कि 2020 तक लगभग हर यात्री को कन्फर्म टिकट मिलेगा। क्या ऐसा साहस इस देश में इससे पहले किसी रेल मंत्री ने दिखाया है? इसीलिए यह एक शुरुआत है। हमारे रेल मंत्री जी ने कहा है कि आओ, मिलकर कुछ नया करें। जब हम सुविधाओं की बात कर रहे हैं तो हम दिव्यांगों को कैसे भूल सकते हैं? मैं ज्यादा विस्तार में नहीं जाऊंगा लेकिन उनको जो सुविधाएं दी जानी हैं, यह भी देश में पहली बार हो रहा है। देश में सामान्य श्रेणी में यात्रा करने वाला कोई युवा हो, कोई गरीब किसान हो, मजदूर हो, हमारी कोई मां-बहिन हो, सभी के अपने अपने परिवार होते हैं और जिस तरह से हम अपने परिवार से किसी व्यक्ति के यात्रा पर जाने के बाद चिंता करते हैं, ऐसे उनके अपने परिवार के लोगों को भी उनकी चिंता होती है। आज तो डिजिटल इंडिया का नारा माननीय प्रधान मंत्री जी ने दिया है। हर किसी के पास मोबाइल होता है लेकिन बात छोटी सी है। सामान्य श्रेणी में यात्रा करने वाले लोगों के पास मोबाइल चार्जिंग की सुविधा भी नहीं हुआ करती थी लेकिन इस सरकार ने यह

तय किया है कि जिस तरह से आरक्षित और ए.सी. श्रेणी के यात्रियों को मोबाइल चार्जिंग की सुविधा मिलती है, वैसे ही उस डिब्बे में भी हर स्थान पर उसको लगाया जाएगा। परिवर्तन किस तरह से आया है? इस पर विचार करने की आवश्यकता है। भारतीय रेल के बारे में मेरे क्षेत्र के एक व्यक्ति ने बताया और बहुत ही प्रसन्नता के साथ मुझे फोन करके उसने कहा कि जब वह अपनी यात्रा पूरी करने के बाद स्टेशन से अपने घर जा रहा था तो उसके मोबाइल पर एक फोन आया जिस पर तीन डिजिट थे। उसने नम्बर उठाया, उसको एक रिकार्डेड कॉल सुनाई दी। उसको इस बात पर आश्चर्य हुआ कि उससे उसकी यात्रा का फीड-बैक मांगा गया। क्या इस देश में कभी किसी ने सोचा कि जहां एक ओर आपके पास जो रेलवे के नम्बर उपलब्ध होते थे, उन पर सुविधाएं तो दूर की बात है, समस्याओं के निराकरण की भी अपेक्षा नहीं होती थी। लेकिन इस देश में यह परिवर्तन आज हमें दिखाई दे रहा है कि एक लाख से अधिक लोगों के पास इस तरह के कॉल जाते हैं और उनसे फीड-बैक मांगा जाता है कि आपकी यात्रा कैसी रही? उन्होंने मुझे फोन करके बधाई दी और उन्होंने कहा कि मैं उनकी ओर से माननीय प्रधान मंत्री जी और अपने रेल मंत्री जी को भी बधाई दूं कि रेलवे ने यह महत्वपूर्ण कदम उठाया है। ये तीन डिजिट आज इस देश के आम यात्री के सम्मान का सूचक बन गये हैं।

आज देश का एक साधारण व्यक्ति, ग्रामीण व्यक्ति, माताएं, बहनें, युवा इन सभी को इस बात का एहसास है कि देश की सबसे बड़ी पंचायत पर थोड़ी दूर पर बैठा हुआ इस देश का रेल मंत्री और रेलवे के बड़े अधिकारी वहां बैठकर उसकी यात्रा की चिन्ता कर रहे हैं। इस देश के आम आदमी को और क्या चाहिए? केवल इतना ही नहीं है बल्कि इसके साथ साथ रेल से यात्रा करते समय कोई मां जिसका बच्चा भूख से विलख रहा हो और जिसको दूध की आवश्यकता हो या हमारी कोई युवा बहन जिसको खतरा महसूस हो रहा हो या हमारा कोई बीमार वृद्ध जिसको इलाज की आवश्यकता हो, केवल तकनीक का सहारा लेकर खुद या अपने किसी सहयात्री के माध्यम से ट्विटर पर संदेश भेजता है और अगला स्टेशन आने के पहले उसको सुविधा उपलब्ध हो जाती है। यह भी देश में पहली बार हुआ है। यह साधारण बात नहीं है कि रोज पांच हजार से अधिक ऐसे संदेश आ रहे हैं और उन पर कार्रवाई भी हो रही है और यह सब इसलिए हो रहा है क्योंकि हमारी सरकार, हमारे रेल मंत्री इस देश के आम आदमी से सीधा संवाद स्थापित करना चाहते हैं।

अभी वेणुगोपाल जी दीन दयालु डिब्बे के बारे में कह रहे थे। मुझे लगता है कि पंडित दीन दयाल उपाध्याय जी का नाम उन्होंने नहीं सुना। हालांकि उनके नाम से इसका कोई सीधा संबंध नहीं है। लेकिन उन्होंने कहा था कि समाज की अंतिम पंक्ति में बैठे हुए व्यक्ति को जब तक आप समाज की मुख्य धारा में

नहीं लाएंगे, तब तक देश का विकास नहीं हो सकता। इस देश की 65 प्रतिशत से अधिक आबादी गांवों में रहती है और शहरों में रहने वाली भी बड़ी आबादी ऐसी है जो सक्षम नहीं है और जो ए.सी. डिब्बों में या रिजर्वेशन लेकर यात्रा नहीं कर पाती है क्योंकि यह उनकी क्षमता से बाहर है। लेकिन इस बजट में पहली बार उनकी चिंता की गई है और उनकी यात्रा सुविधाजनक हो, इसके लिए सामान्य श्रेणी के सुविधायुक्त कोचों के साथ लम्बी दूरी की ट्रेन्स में उनको लगाया जाएगा और ऐसे डिब्बों को दीनदयालु डिब्बे कहा गया है। इसके साथ में ऐसे लोगों के लिए जो सामान्य श्रेणी की ट्रेन चलाई जाएगी, उसको अन्त्योदय एक्सप्रेस का नाम दिया गया है।

वेणुगोपाल जी, आपने अभी बहुत सारी बातें कही। आप हमारे मित्र हैं। इससे बड़ा दुर्भाग्य इस देश में क्या होगा कि इस देश के रेल मंत्री को आज़ादी के 66 साल के बाद यह कहना पड़े कि हम स्टेशंस पर वॉटर वेंडिंग मशीन लगाएंगे। आज़ादी के बाद के 65 साल में आप पीने का साफ पानी भी इस देश की जनता को उपलब्ध नहीं करा पाए हैं। इससे बड़ी दुर्भाग्यपूर्ण बात इस देश की जनता के लिए क्या हो सकती है। आज हम गर्व के साथ सदन में कहना चाहते हैं कि रेल बजट सिर्फ टेक्नोलोजी, इंफ्रास्ट्रक्चर, स्पीड और समृद्धि की ओर जाने वाला बजट ही नहीं है बल्कि यह बजट हमारी सरकार का गरीब, मजदूर, किसान, युवा, महिलाओं के प्रति मानवीयता का प्रतीक वाला बजट भी है। जिस तरह से इस बजट में देश के वरिष्ठ नागरिकों और महिलाओं का ध्यान रखा गया है, माननीय मंत्री जी अपने भाषण में उसका उल्लेख कर चुके हैं और मैं उसे दोहराना नहीं चाहता हूं।

महोदया, जब भी कोई तकनीक की बात होती है तो यह माना जाता है कि तकनीक की अपनी कोई संवेदना नहीं होती है, अपना कोई चेहरा नहीं होता है लेकिन यह रेल बजट अपने आप में एक अपवाद रेल बजट है। जहां रेल मंत्री जी ने अत्यंत आधुनिक तकनीक के उपयोग के बाद भी इस बजट को एक ह्यूमन फेस दिया है और यह मानवीय चेहरा ही इस सरकार की पहचान है और यही हमारा आह्वान है कि आओ मिलकर कुछ नया करें। हमें बहुत दुख के साथ कहना पड़ता है कि भारत की रेलें लेटलतीफी के लिए बदनाम रहती थीं। इससे समय, ईंधन और धन, तीनों की बरबादी हुआ करती थी। जब मैं संबंधित विषय पर चर्चा करने की तैयारी कर रहा था तब मैंने यूपीए सरकार के और कांग्रेस सरकार के कार्यकाल के बजट के पन्नों को पलट कर देख रहा था। उस समय शायद ही किसी मंत्री ने इस चुनौती को स्वीकार किया होगा कि समय पर ट्रेनें चलाई जाएं। हमें अपने रेल मंत्री पर गर्व है और उनके साहस पर कि उन्होंने न सिर्फ इस चुनौती को स्वीकार किया है, बल्कि वर्ष 2020 तक इस देश में 95 प्रतिशत ट्रेनें समय पर चलें, इस बात का विश्वास भी देश को दिलाया है।

हम सभी जानते हैं कि रेलवे की परिसम्पत्तियों के साथ एक बड़ी समस्या जुड़ी हुई है। रेलवे ट्रैक के दोनों तरफ जो खाली जमीनें पड़ी रहती हैं, उन पर एनक्रोचमेंट होता है। बस्तियां बस जाती हैं और वहां से आपराधिक गतिविधियां भी संचालित होती हैं। इन समस्याओं से निपटना कोई आसान काम नहीं होता है लेकिन रेल बजट में इस बार मंत्री जी ने निर्णय लिया है कि आस-पास की जमीनों को हम पट्टे पर देंगे और ऐसे वंचित समूह के लोगों को देंगे जिनमें अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति और पिछड़ा वर्ग के लोग होंगे। इस जमीन पर वे चाहें बागवानी करें, जैविक खेती करें। इससे उनका भी कल्याण होगा और उन्हें रोजगार के अवसर भी प्राप्त होंगे और साथ-साथ रेलवे की जमीन का अतिक्रमण भी रुकेगा। इसके साथ-साथ ऐसी बस्तियों में रहने वाला देश का युवा आतंकवादी गतिविधियों में नहीं बल्कि साकारात्मक काम में अपनी ऊर्जा लगाएगा। यह सोच भारतीय रेल की गरीब के साथ कदमताल की है।

महोदया, अगर बड़े मन के साथ विपक्ष में बैठे हमारे साथी इस पर विचार करें तो वे भी मानेंगे कि पहली बार ऐसा हुआ है। आईआरसीटीसी की वेबसाइट के बारे में सभी जानते हैं। भारत में सबसे ज्यादा हिट्स इसे मिलते हैं। यहां बैठे हमारे सभी सम्माननीय सदस्य इस बात को जानते हैं कि इंटरनेट की दुनिया में किसी साइट पर हिट्स के क्या मायने होते हैं और कैसे इन हिट्स से देश के लिए बेहतर काम कर सकते हैं। जैसे हमारे मंत्री जी ने इस बात को समझा है और उन्होंने इन हिट्स के माध्यम से भी रेल के लिए कमाई का जरिया खोज कर निकाला है। भारतीय रेल वेबसाइट ई-कामर्स के लिए देश का सबसे बहतरीन प्लेटफार्म हो सकती है, यह आज से पहले कभी किसी ने नहीं सोचा। सदन इस बात को जानता है कि यह वेबसाइट दुनिया की सबसे ज्यादा हिट्स पाने वाली दुनिया की 500 वेबसाइट में शामिल है तो फिर क्यों नहीं इस तकनीक का फायदा हमारी भारतीय रेल की वित्तीय स्थिति को मजबूत करने के लिए उठाया गया। गूगल, एमेजोन, फेसबुक जैसी कम्पनियां हर साल हजारों करोड़ रुपयों की कमाई केवल इसलिए करती हैं कि उनकी साइट्स पर ज्यादा विजिटर होते हैं और उनकी साइट्स पर हिट्स ज्यादा होते हैं। फिर क्यों नहीं भारतीय रेल डिजिटल इंडिया के इस युग में इस दिशा में आगे बढ़ सकती है और हमें प्रसन्नता है कि इस दिशा में हमारे रेल मंत्री जी के नेतृत्व में हम आगे बढ़ रहे हैं।

महोदया, मैं एक बात और सदन में कहना चाहता हूं, जिसे सिर्फ भारत ही नहीं मानेगा बल्कि दुनिया की हर कम्पनी मानेंगे। यह सदन तो सहमत होगा ही, सारी दुनिया का कारोबारी जगत जिसे मानेगा और वह डेटा एनालिसिस है। हमारे रेल मंत्री चाहते हैं कि अब रेलवे का डेटा एनालिसिस किया जाए।

### **16.00 hours**

(Shri K.H. Muniyappa in the Chair)

आज पूरी दुनिया का कारोबार डेटा एनालिसिस पर टिका हुआ है। दरअसल डेटा एनालिसिस वह माध्यम है जिसके आधार पर योजना की नींव रखी जाती है और आंकड़ों के विश्लेषण के बगैर कोई भी

सार्वजनिक योजना नहीं बनायी जा सकती है। क्या हमने कभी विचार किया है कि जब हम डेटा एनालिसिस शुरू करेंगे, तो भारतीय रेल के पास कितने आंकड़े होंगे? दुनिया का तीसरा सबसे बड़ा नेटवर्क, जिसमें रोज़ाना 21 हजार सवारी और मालगाड़ियाँ चलती हों। जहाँ दो करोड़ तीस लाख रेल यात्री रोज़ाना सफ़र करते हों, जिससे देश का 90 फीसदी कोयला ढोया जाता हो, जहाँ एक साल में 109 करोड़ टन माल की ढुलाई होती हो, जिस नेटवर्क के साइट पर सबसे ज्यादा लोग विज़िट करते हों, रेलवे के हित में उसका उपयोग क्यों नहीं किया जा सकता है? यह सदन इस बात को जानता है कि एक संगठन के रूप में भारतीय रेल के पास हज़ेड टेराबाइट से भी ज्यादा डेटा का संग्रहण होता है। लेकिन इस डेटा के एनालिसिस से भविष्य के रेल के बारे में विचार हो, यह कभी सोचा नहीं गया। लेकिन हम अपने रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहते हैं क्योंकि अब रेलवे इन बैंक डेटा का भी एनालिसिस करेगा। इसके लिए एक टीम भी बनाई गयी है, जिसका नाम है- स्पेशल यूनिट फॉर ट्रांसपोर्टेशन रिसर्च एंड एनालिसिस, जिसे "सूत्र" कहा जाएगा। यही "सूत्र" भविष्य में रेल के चेहरे को संवारने का काम करेगा।

इसके बाद भी यह कहा जाए कि रेल बजट में नया कुछ नहीं है, तो खेद प्रकट करने के अलावा कोई रास्ता नहीं होता। राजस्व बढ़ाने के बारे में भी हमसे पूर्व के वक्ताओं ने बहुत-सी बातें की थीं। रेलवे के सामने सबसे बड़ी चुनौती किराये से हटकर राजस्व बढ़ाने की रही है। रेल मंत्री जी ने इसे बहुत ही सही दिशा में लिया है। रेलवे की जो संपत्तियाँ हैं, उन पर विज्ञापन के प्रबंधन से अत्यधिक राजस्व एकत्रित किया जा सकता है। हर दिन हमारी रेलगाड़ियों में करीब दो करोड़ से ज्यादा यात्री सफ़र करते हैं। करीब इतने ही लोग रेलवे स्टेशनों पर आते भी हैं। इसका मतलब यह है कि रेलवे की संपत्तियों पर फुट फॉल लगभग पाँच करोड़ या उससे ज्यादा होता है, जो किसी भी यूरोपियन देश की जनसंख्या से ज्यादा है। जब इतनी बड़ी संख्या में लोग रेलवे की संपत्तियों पर आते हैं और यदि हम अपने ग्राहक शक्ति का बेहतर तरीके से प्रबंधन कर लें, तो क्या हर साल हम करोड़ों रुपये राजस्व के रूप में नहीं बढ़ा सकते हैं? यही बात माननीय रेल मंत्री जी ने इस रेल बजट में कही है। इसलिए अगले तीन महीनों में देश के करीब 20 स्टेशनों पर इस तरह के प्रोजेक्ट्स पर काम होगा। केवल विज्ञापन से ही प्राप्त होने वाला जो रिवेन्यू है, उसको चार गुना बढ़ाने का लक्ष्य इसमें रखा गया है।

इसमें एक और वित्तीय पक्ष है, जिस पर माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान गया है। रेलवे की पार्सल को एक ऐसा माध्यम बनाना है ताकि किराये से हटकर, इससे भी बड़ी मात्रा में कमाई हो सके। इसके लिए ऑनलाइन बुकिंग की एक पायलट परियोजना भी शुरू हुई है। यह एक बहुत ही महत्वपूर्ण विषय है। एक रिपोर्ट के अनुसार, भारत में पार्सल इंडस्ट्री का कारोबार वर्ष 2019 तक लगभग दो अरब अमेरिकी डॉलर तक पहुँच जाएगा। हर साल इसमें 10 प्रतिशत से ज्यादा का ग्रोथ हो रहा है। यहाँ बैठे सभी सदस्य इस बात



से सहमत हैं कि आज का ज़माना ई-कॉमर्स का है। ऑनलाइन सामान मंगाने का ट्रेंड बहुत तेजी से बढ़ रहा है। ऐसे में भारतीय रेल की भूमिका कितनी महत्वपूर्ण हो सकती है, इसके पहले कभी किसी रेल मंत्री का ध्यान इस तरफ नहीं गया। हमारे विपक्षी साथी कह सकते हैं कि रेलवे ट्रैक के दोनों तरफ बागवानी करने और सब्जी उगाने से रेलवे को कितना लाभ होगा। लेकिन एक बात तो आप मानेंगे, इससे देश के पर्यावरण को तो लाभ होगा। यही इस रेल बजट की खासियत है। जिस तरह से इस रेल बजट में पर्यावरण, कार्बन क्रेडिट और गैर-पारंपरिक ऊर्जा को लेकर जो बातें की गयी हैं, वास्तव में, वह अपने आप में एक बहुत ही प्रोफेशनल तरीका है। हमारे रेल मंत्री जी ने पर्यावरण संरक्षण के साथ भी कमाई का एक और रास्ता निकाला है, जैसे रेल गाड़ियों की छत पर सोलर पैनल लगाकर बिजली पैदा करना उसके साथ-साथ रेलवे की खाली जमीन पर सोलर पैनल लगाना है। आज इसकी जरूरत भी है क्योंकि इस बार हमने 1600 किलोमीटर लाइन के इलेक्ट्रीफिकेशन का लक्ष्य रखा है। इसके लिए बजट में 50 प्रतिशत बढ़ोतरी भी की गयी है और अगली बार के लिए 2000 किलोमीटर इलेक्ट्रीफिकेशन का प्रस्ताव भी है। इसके लिए रेलवे को सस्ती बिजली चाहिए होगी और इस प्रयोग से हमें उसमें सफलता मिलने वाली है। माननीय सदस्य अभी कह रहे थे कि इसके लिए पैसा कहां से आएगा, बचत कैसे होगी। माननीय रेल मंत्री जी पिछले बजट में ऊर्जा बजट में 3000 करोड़ रुपये की बचत आने वाले तीन वर्षों में करने की बात की थी। हमें सदन के भीतर कहते हुए खुशी होती है कि तीन साल नहीं, बल्कि यह बचत दो साल के अंदर ही कर ली जाएगी। इसका मतलब एकदम साफ है कि जो रेलवे की ऊर्जा आवश्यकताएं हैं, वे लगभग दस हजार करोड़ रुपये की हैं। ऐसे में अगर ये सोलर पैनल लगाए जाते हैं, तो यह रेलवे के लिए कितना अधिक लाभदायक होगा, यह बहुत विस्तार से बताने की जरूरत नहीं है, लेकिन हम कह सकते हैं कि यही है भविष्य की रेल का विजन। सदन इस बात पर विचार करे कि अगर भारतीय रेल की 12,335 रेलगाड़ियों की छत पर सोलर पैनल लगा दिए जाएं तो हम कितनी बिजली पैदा कर सकते हैं। देश भर में 66,000 किलोमीटर लम्बा रेलवे ट्रैक है, अगर उस पर सोलर पैनल लग गए तो शायद यह अपने आप में दुनिया का सबसे बड़ा ग्रीन एनर्जी प्रोजेक्ट होगा। इसीलिए आज जब सारी दुनिया प्रदूषण से लड़ने की बात कर रही है, ग्रीन एनर्जी की बात कर रही है तो क्यों नहीं हम इस दिशा में आगे बढ़ते। क्या यह नई और सार्थक सोच नहीं है? इसीलिए रेल मंत्री जी ने कहा है, जिसे मैं बार-बार दोहरा रहा हूं कि आइए, हम कुछ नया करें।

आपने अभी यातायात की बात की थी, भारतीय रेल के कुल राजस्व का 60 प्रतिशत या उससे भी अधिक हिस्सा माल ढुलाई से आता है, लेकिन दुर्भाग्य से पिछली सरकारों के पास दूरदृष्टि न होने के कारण यह लगातार घटता ही गया है। वर्ष 1951 में देश के कुल यातायात का 89 प्रतिशत हिस्सा रेलवे के पास होता था, लेकिन अब यह मात्र 36 प्रतिशत बचा है। इसके लिए कौन जिम्मेदार है? इसीलिए देश

में लोगों का विश्वास रेल पर बढ़े, इसकी चिन्ता करते हुए श्रद्धेय अटल बिहारी वाजपेयी जी की सरकार के समय में डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर की स्थापना का काम प्रारम्भ हुआ था ताकि उपभोक्ताओं का विश्वास जीता जा सके, ट्रेनों का समयबद्ध परिचालन भी हो, गुड्स की डिलीवरी भी समय पर हो और कृषि उत्पादों के रेलवे एक अच्छा माध्यम बने, लेकिन बाद की सरकारों की जो प्राथमिकता थी, उसके परिणाम सामने हैं कि पिछले छः सालों में, पूर्व की सरकारों के समय में इसके लिए मात्र 13,000 करोड़ रुपये के ही ठेके दिए गए। आज सदन के भीतर यह कहते हुए हमें प्रसन्नता है कि एनडीए की सरकार बनने के बाद, माननीय सुरेश प्रभु जी के रेल मंत्री बनने के बाद, इन 20 महीनों के भीतर ही 40,000 करोड़ रुपये से अधिक के ठेके इसके लिए दिए जा चुके हैं। यह है हमारी प्रतिबद्धता। भविष्य में इस दिशा में और भी अधिक काम हो, उसके लिए लॉजिस्टिक पार्क्स बनाने की भी योजना है, मैं उसके विस्तार में नहीं जाऊंगा, माननीय मंत्री जी ने उसकी जानकारी दी थी, लेकिन दूरदृष्टि न होने का खामियाजा देश को भुगतना पड़ता है, देश की जनता उसका खामियाजा भुगतती है।

मैं इसका एक उदाहरण आपके सामने रखना चाहता हूँ। यहां सदन में बैठे हुए बहुत से सदस्यों और मेरे मित्र दुबे जी जानते ही होंगे, वर्ष 1873 में एक किताब प्रकाशित हुई थी - “Around the World in Eighty Days”. इस पर फिल्मों का भी निर्माण हुआ है। इसके पीछे की भूमिका यह है कि एक अंग्रेज थे - फिली फॉग, जिन्होंने यह शर्त लगाई थी कि वह 80 दिनों के भीतर पूरी दुनिया का भ्रमण कर लेंगे। बाद में वह शर्त उन्होंने जीती भी थी। इसके लिए बाकायदा प्लानिंग हुई। मिस्र से स्वेज नहर होते हुए वह भारत तक आए, मुंबई पहुंचे। मुंबई से उनको कोलकाता तक यात्रा करनी थी। मुंबई से कोलकाता तक के लिए ट्रेन का टिकट भी उन्होंने लिया और यह प्लान किया कि तीन दिनों में हमें कोलकाता तक पहुंचना है, लेकिन बीच में उनको मालूम पड़ा कि वह ट्रेन कोलकाता तक नहीं जाती है। बीच का एक स्टेशन, जिसका नाम मुझे स्पष्ट नहीं है, शायद उस स्टेशन का नाम छिबकी है, वहां तक उस समय वह ट्रेन जाती थी। उनको उस स्टेशन पर उतरना पड़ा और वहां से इलाहाबाद तक की यात्रा उन्होंने हाथी पर बैठकर पूरी की और फिर इलाहाबाद से कोलकाता तक की यात्रा पूरी की। इलाहाबाद से कोलकाता की यात्रा उन्होंने पूरी की। इस बात को बताने का मतलब यह है कि उसके बाद उन्होंने इसे लेकर अपनी पुस्तक में विस्तार से लिखा था। उन्होंने यह भी लिखा था कि भारत में मुंबई से कोलकाता की यात्रा तीन दिन में पूरी नहीं की जा सकती। वह पुस्तक बहुत चर्चित हुई और अंग्रेजों का भी ध्यान इस पर गया। जो रूट शुरू से उनके ध्यान में था, उसके अनुसार जब उस पर काम किया गया तो वर्तमान मुंबई-कोलकाता ट्रेन रूट बिछाया गया। उन्हें यह भी ध्यान में आया कि इस 2,000 किलोमीटर की यात्रा को कम किया जा सकता है, रूट

छोटा किया जा सकता है। इसलिए 1925 में एक छोटे रूट के लिए चिरमरी से बरवाडी के बीच नए ट्रेक को बिछाने का सर्वे हुआ था। मुम्बई-हावड़ा रूट उससे जोड़ा जाए, यह भी तय हुआ, ताकि 300 से 400 किलोमीटर की दूरी कम हो सके। मंत्री जी अपने जवाब में इसे करेक्ट करेंगे।

महोदय, जिस बात को अंग्रेजों ने सोचा, आज़ादी के बाद इस देश की सरकारों ने उस पर विचार तक नहीं किया। सन् 1976 में यह विषय कहीं ध्यान में आया, लेकिन उसे बाद यह विषय फिर खत्म हो गया। सन् 1999 में इस विषय पर फिर चर्चा शुरू हुई, लेकिन बाद में फिर इसे ठंडे बस्ते में डाल दिया गया। ममता जी रेल मंत्री बनीं, उस समय यह विषय फिर एक बार उठा।

सभापति महोदय, आज सदन फिर इस बात को जानकर हर्षित होगा, मैं बड़े गर्व के साथ यह कहना चाहता हूँ कि 1925 में अंग्रेजों ने जिस बात को सोचा था, इस महत्वपूर्ण रूट को बिछाने की बात की थी, आज़ादी के बाद इन 65 सालों में अगर वह श्रेय किसी को मिला है, तो वह हमारे रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी और राज्य रेल मंत्री मनोज सिन्हा जी को मिला है। इन्होंने पांच करोड़ रुपये की राशि इसके लिए स्वीकृत की है। सदन इस पर विचार करे कि अगर आज़ादी के बाद इस रूट के बारे में सोच लिया गया होता और 300 से 400 किलोमीटर की दूरी कम कर ली गई होती, तो रेलवे को राजस्व की दृष्टि से कितना अधिक लाभ होता।

अभी हमारे पूर्व वक्ता बहुत सी बातों का जिक्र कर रहे थे। मैं दुर्घटनाओं के बारे में बताना चाहता हूँ। सन् 2010 और 2011 के बीच में और 2011 से 2012 के बीच में 12,795 लाख रुपये की सम्पत्ति का नुकसान रेलवे को हुआ है। लेकिन दुर्भाग्य से सरकार नहीं जागी। उसके पहले अटल जी से समय में 2002 और 2003 में कारपोरेट सेफ्टी प्लान की बात हुई थी। उसकी शुरुआत भी हुई थी, जो भारतीय रेल की सुरक्षा को लेकर थी। दस सालों में दो चरणों में इसे पूरा किया जाना था, लेकिन सी.एंड ए.जी. की रिपोर्ट कहती है कि 31,895 करोड़ रुपये के फंड के साथ जो प्लान शुरू हुआ था, उसका पहला चरण भी 2008 में पूरा नहीं हो सका। इससे बड़ी दुर्भाग्य की बात देश के लिए क्या हो सकती है।

यात्रियों की सुविधा के लिए फायर अलार्म सिस्टम लगाने की बात अटल जी की सरकार के समय 2002 में तय हुई थी और 5,000 ट्रेन्स में फायर अलार्म सिस्टम लगाया जाना था। लेकिन आंकड़े बताते हैं कि 2010 में प्रयोग के तौर पर केवल एक ट्रेन में फायर अलार्म सिस्टम लगा पाए थे। उसके बाद भी यह कहा जाता है कि यह रेल बजट अच्छा नहीं है।

महोदय, राष्ट्रीय सुरक्षा में भी रेलवे का कितना महत्वपूर्ण योगदान है, यह बताने की आवश्यकता नहीं है। हमारा पड़ोसी देश चीन है। उसने जो विकास किया है, हम चाहें या न चाहें उसकी तरफ हमें देखना ही होगा। एक समय था जब रेल नेटवर्क की दृष्टि से चीन हमसे बहुत पीछे था। आज़ादी के बाद

1950 और 1951 में हमारे देश में रेल नेटवर्क 53,596 किलोमीटर, जो अब जाकर 65,800 किलोमीटर हुआ है। इसका मतलब है कि हमने कुल 12,204 किलोमीटर रेल लाइन बिछाई। जबकि चीन में 1949 में 31,800 किलोमीटर रेल लाइन थी, जो 1975 में 46,000 किलोमीटर तक पहुंचा था। सन् 1995 में हम और चीन बराबरी पर थे। लेकिन उसके बाद चीन ने 1,21,000 किलोमीटर रेल लाइन नेटवर्क का निर्माण किया और हम सिर्फ 65,800 किलोमीटर तक पहुंचे। कौन है इसके लिए जिम्मेदार, यह सदन को बताने की जरूरत नहीं है।

हमारे पूर्व वक्ता कई बातें कह रहे थे कि पूर्व की सरकार ने अपने समय में क्या-क्या किया। उनकी सरकार ने अपने लम्बे शासन काल में क्या किया, विस्तार में नहीं, मैं थोड़े में बताना चाहूंगा। इनका जो पिछला 30 साल का कार्यकाल था, उसमें 1,97,883 करोड़ रुपये की 676 परियोजनाएं स्वीकृत हुई थीं। उनमें केवल 317 को ही ये पूरा कर पाए। जो बची हुई 359 परियोजनाएं थीं, उन्हें पूरा करने के लिए इनके कार्यकाल में ही 1,82,000 करोड़ रुपये से अधिक की आवश्यकता थी।

फिर भी यह रेल बजट अच्छा नहीं है। यूपीए के पिछले दस सालों के शासन में क्या हुआ था? 60 हजार करोड़ रुपये की 99 रेल परियोजनाएं शुरू हुई थीं, सदन को यह जानकर आश्चर्य होगा, उसमें से केवल एक परियोजना यह पूरी कर पाए थे। आखिर किसके भरोसे पर यह छोड़कर गए थे? क्यों राजनीतिक आधार पर निर्णय किए गए थे? जब इनको आप पूरा ही नहीं कर सकते थे तो ऐसे निर्णय क्यों किए गए? वर्ष 2013-14 में जो इनका बजट था, उसमें अपने भाषण में इन्होंने यह माना था कि रेल की सुरक्षा और विकास के लिए बनी हुई जो समितियां हैं, विशेष रूप से काकोडकर समिति और सैम पित्रोदा समिति, इनमें से केवल कुछ पर काम प्रारम्भ हुआ है। हम यह नहीं कह रहे हैं कि इन्होंने कुछ नहीं किया, बल्कि हम तो सदन को यह बता रहे हैं कि इन्होंने क्या किया है? वर्ष 1960 में कुंजुरु समिति बनायी थी जो रेलवे सेफ्टी रिव्यू कमेटी थी। उसने अपनी सिफारिशें दीं। वर्ष 1968 में वांगचू कमेटी बनायी, वह भी रेलवे सेफ्टी रिव्यू कमेटी थी, उसने भी अपनी सिफारिशें दीं। फिर वर्ष 1978 में सिकरी कमेटी बनी, वह भी सेफ्टी के बारे में थी, उसने भी सिफारिशें दीं, फिर बाद में जस्टिस खन्ना की अध्यक्षता में खन्ना कमेटी बनी, जो इन सारी समितियों ने क्या-क्या सिफारिशें दी हैं, उस पर विचार करने के लिए बनायी कि उसका अध्ययन करके सरकार को बताएगी। यह यहां पर भी नहीं रुके। उसके बाद काकोडकर जी की अध्यक्षता में एक हाई लेवल रेलवे सेफ्टी रिव्यू कमेटी बनायी गयी। उसके बाद मॉडर्नाइजेशन को लेकर सैम पित्रोदा कमेटी बनायी गयी। इतनी कमेटियां बनी, 50 साल से अधिक समय तक देश चलाने के बाद मात्र 11 हजार किलोमीटर रेल लाइन ही यह जोड़ पाए हैं। यह रेलवे के आधे ट्रैक का भी इलैक्ट्रीफिकेशन यह नहीं कर पाए। इसीलिए केवल कमेटी बना देने से देश का विकास नहीं हो सकता। उनकी सिफारिशों को मानना और उनको लागू

करने की इच्छाशक्ति भी सरकार के पास होनी चाहिए। लेकिन दुर्भाग्य से उनके पास नहीं थी। कमेटियां हमने भी बनायी हैं। माननीय सुरेश प्रभु जी के समय भी कमेटियां बनीं। निश्चित अवधि के लिए डॉ. विवेक देबराय समिति बनी है, उसने रेल विकास प्राधिकरण का सुझाव दिया था। सिद्धांत रूप से उसको मान भी लिया गया है। काकोडकर समिति की 106 में से ज्यादातर सिफारिशों पर ठोस कार्रवाई भी प्रारम्भ हो चुकी है।

सभापति महोदय, एक विशेष बात जिसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी का अभिनंदन करना चाहता हूं कि अभी तक जो भी रेलवे की परियोजनाएं स्वीकृत होती थीं, उनको अमीलजामा पहनाने के लिए दो साल या उससे अधिक समय लगता था। उसमें टेंडरिंग वगैरह की प्रक्रिया भी शामिल होती थी। लेकिन अभी इस बात का जिक्र भी इन्होंने किया था कि विकेन्द्रीकरण नहीं किया गया। लेकिन अब जो सारे अधिकार हैं, इनका विकेन्द्रीकरण क्षेत्रीय स्तर तक कर दिया गया है और यह तय कर दिया गया है कि ऐसी किसी भी परियोजना के लिए 6 से 8 महीने का समय अधिकतम होगा। हम यह गर्व से कहना चाहेंगे कि यही हमारे माननीय प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी का मिनिमम गवर्नमेंट और मैक्सिमम गवर्नेंस का सिद्धांत है, जिसको रेलवे ने लागू करके दिखाया है। यह पूर्व में भी कर सकते थे, लेकिन इन्होंने नहीं किया। अभी उन्होंने भेदभाव की बात भी थी, लेकिन भेदभाव रहित विकास का सबसे बड़ा उदाहरण अगर कोई सरकार है तो हमारी एनडीए की सरकार है। हमारे सामने उदाहरण है। पहले भी बहुत सारे रेल मंत्री रहे हैं। बिहार से बहुत से माननीय रेल मंत्री रहे हैं। उसमें हमें कोई आपत्ति नहीं है, लेकिन केवल एक बात का स्मरण कराना चाहता हूं...(व्यवधान) वह भी रहे हैं। जब लालू यादव जी रेल मंत्री थे तो वर्ष 2006-07 और 2007-08 के बजट में बिहार में मधेपुरा और मधोहरा में रेल फैक्ट्री की घोषणा हुई थी। लेकिन लोग जानना चाहते हैं कि आप घोषणा करके गए थे, लेकिन आठ साल में हुआ क्या? यह केवल घोषणाएं बनकर रह गयीं, लेकिन हम गर्व के साथ कह सकते हैं कि बिहार में बगैर किसी भेदभाव के अगर न्याय किया है तो हमारे माननीय प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में हमारे रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी और मनोज सिन्हा जी ने किया है। इस बजट में पीपीपी के अंतर्गत 40 हजार करोड़ रुपये की बोलियों को अंतिम रूप उन फैक्ट्रियों के लिए दिया गया है। मेक इन इंडिया प्रोग्राम जो माननीय प्रधानमंत्री जी ने शुरू किया है, उस के तहत बिहार में बढ़ने वाला यह पहला कदम है। हम यह भी गर्व के साथ कह सकते हैं कि रेलवे की दृष्टि से बिहार में अभी तक का सबसे बड़ा विदेशी निवेश हमारी एनडीए की सरकार ने किया है।...(व्यवधान) सभापति महोदय, अभी मेरे पास पार्टी का समय है, मैं अपने समय के भीतर बोलूंगा, मैं दस मिनट और लूंगा।

**माननीय सभापति :** इस पर बोलने वाले ज्यादा लोग हैं।

**श्री राकेश सिंह :** देश इस बात को जानता है, लेकिन दुर्भाग्य यह है कि हमारे जो वहां के मुख्य मंत्री हैं, जब वे अपनी बात कह रहे थे तो वह कह रहे थे कि रेल बजट अच्छा नहीं है। लेकिन इसके बाद भी हम यहां बैठे हुए बिहार के सभी साथी सांसदों को बधाई देते हैं कि माननीय प्रधान मंत्री जी ने बिहार के विकास को पंख लगाये हैं। आज आवश्यकता है कि रेल के पूरे ढांचे में आमूलचूल परिवर्तन हो और उसके लिए जो भारतीय रेल जो देश की जीवन रेखा है, यह 17 रीजनल और 68 डिविजन प्रशासनिक कारको के द्वारा संचालित होती है। 2001 में देश में 8897 रेलगाड़ियां थीं, जो अब बढ़कर 12335 हो गई हैं। लेकिन रेलवे ट्रैक की लम्बाई नहीं बढ़ी, रेलवे ट्रैक की लम्बाई केवल 66 हजार किलोमीटर है, उसमें वृद्धि नहीं हुई। आज इस बात को भी समझना पड़ेगा, वेणु जी अभी कह रहे थे कि रेलवे के नेटवर्क पर कितना दबाव है, उसका अंदाजा हमें इस बात से लगाना चाहिए कि केवल रेलवे नेटवर्क का जो 40 परसेंट हिस्सा है, उस पर 80 परसेंट ट्रैफिक चल रहा है और यही कारण है कि रेलवे अत्यधिक दबाव से गुजर रही है, आज उसे अपग्रेड करने की आवश्यकता है। ऐसी बहुत सारी बातें हैं, आज 25 साल से अधिक समय से बहुत सी ऐसी चीजें हैं, मैं जिनके विस्तार में नहीं जाना चाहता, जो विरासत में हमें मिली हैं, जिनके आधार पर भारतीय रेल का संचालन हो रहा है। इसीलिए यह तय हुआ कि अब राज्यों के साथ में भागीदारी बढ़ाई जाए और इसीलिए एक ज्वाइंट वेंचर की स्थापना को भी मंजूरी दी गई है और यही देश के विकास के लिए कोऑपरेटिव फैंडरलिज्म है, जिसकी आज देश को आवश्यकता थी।

सभापति महोदय, रेल भविष्य में राजनीतिक लाभ-हानि का टूल न बने, इसके लिए राष्ट्रीय रेल योजना की स्थापना भी माननीय रेल मंत्री जी ने की है, इसके लिए भी हम उन्हें बधाई देना चाहते हैं। रेलवे का जो वित्तीय पक्ष है, अब मैं उस पर आता हूं। सभापति महोदय मुझे दस मिनट का समय और लगेगा, मेरा भाषण करीब-करीब पूरा हो चुका है। मैं पहले वक्ता के रूप में बोल रहा हूं और अभी पार्टी का समय मेरे पास है। मैं समझता हूं कि यह विषय सदन के सामने आना चाहिए।

**माननीय सभापति :** आपने अपनी पार्टी के बहुत से मैम्बर्स का भी समय ले लिया है।

**श्री राकेश सिंह :** हां, मैं मान रहा हूं, लेकिन मुझे जो समय दिया गया था, उसमें अभी मेरे पास समय है। मुझे पचास मिनट का समय दिया गया था।

**माननीय सभापति :** आपको दिया गया समय खत्म हो चुका है।

**श्री राकेश सिंह:** चलिये मैं वित्तीय पक्ष को सदन में नहीं रखता, हमारे बाद के कोई वक्ता इसके बारे में बातचीत कर लेंगे। लेकिन ऑपरेटिव रेश्यो के बारे में मैं जरूर कहना चाहूंगा कि जब तक इनकी सरकारें थीं, आम तौर पर 94 परसेंट के आसपास ही ऑपरेटिंग रेश्यो रहा करता था। यह पहली बार है कि हम आज

90 परसेन्ट पर आकर खड़े हुए हैं और इसका मतलब बड़ा साफ है कि एक रुपये में जहां विकास के लिए छः पैसे बचते थे, आज हम दस पैसे की ओर बढ़े हैं। इसके माध्यम से 8720 करोड़ रुपये की बचत भी रेल मंत्रालय ने की है। रेल को एक बेहतर भविष्य मिले, इसके लिए योजना बजट में भी माननीय मंत्री जी ने 21 फीसदी की बढ़ौतरी की है। यह इस देश के भीतर पहली बार हुआ है कि पिछले बजट में हमने क्या किया, उसे लेकर एक एक्शन टेकन रिपोर्ट भी सदन के सामने रखी है, यह साहस किसी रेल मंत्री ने पहली बार इस सदन के भीतर दिखाया है। इस बात के लिए मैं सरकार को और अपने रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं। अभी तक यह होता था कि कितने किलोमीटर रेल लाइन बिछाई गई, ये आंकड़े दिये जाते थे, लेकिन अब यह तय किया गया है कि कितने किलोमीटर की रेल लाइन चालू की गई, यानी कमीशनिंग कितने किलोमीटर रेल लाइन की की गई, अब सरकार यह भी बतायेगी और रेल मंत्री जी ने जो अपने बजट भाषण में कहा था, उसमें हम काफी तेजी के साथ आगे बढ़े हैं। इलैक्ट्रिफिकेशन में हम आगे बढ़े हैं, डबलिंग में हम आगे बढ़े हैं, कुछ गाड़ियों के बारे में तय किया गया है कि तीन तरह की गाड़ियां हम शुरू करने जा रहे हैं।

महोदय, सदन को एक बात जानकर बड़ी प्रसन्नता होगी, आम तौर पर देश के सभी सांसदों की अभी तक साल में एक बार या दो बार अपने क्षेत्र के महाप्रबंधक के साथ बैठक होती थी, जिसमें केवल सुझाव देने तक की भूमिका हमारी होती थी। लेकिन माननीय मंत्री जी ने पिछले बजट में यह कहा था कि अब हर मंडल के भीतर सांसद की अध्यक्षता में एक कमेटी होगी और उस कमेटी की दी हुई सिफारिशें रेलवे लागू करेगा, उसे क्रियान्वयन करने का काम भी इस बजट में माननीय मंत्री जी ने कर दिया है।

जहां तक बात अभी भेदभाव वाली थी, मेरे पास वह पूरी सूची है, आंध्रप्रदेश से ले कर और उत्तर प्रदेश तक जिन राज्यों को पिछले सालों में रेलवे की दृष्टि से जो बजट दिया गया था और इन बीस महीनों में कितना दिया गया है, क्योंकि हमारी सरकार यह मानती है कि सबका साथ-विकास। भेदभाव रहित विकास और उसी दिशा में यह सरकार आगे बढ़ रही है।

सभापति जी, मैं अपनी बात को समाप्त कर रहा हूँ, इसके साथ मैं अपने सम्मानित रेल मंत्री जी सुरेश प्रभु जी, सम्मानित रेल राज्य मंत्री मनोज सिन्हा जी को भी हार्दिक धन्यवाद देना चाहता हूँ कि इन्होंने पूर्व में विपक्ष की सरकारों के समान दस सालों में 3,438 ट्रेनें शुरू करने की कोशिश नहीं की, न इनका रिकॉर्ड तोड़ने की कोशिश की, बल्कि उन्होंने कहा कि आइए कुछ नया करें और साथ में उन्होंने मशहूर साहित्यकार रॉबर्ट फ्रॉस्ट की पंक्तियों को चरितार्थ किया है, जिसका अनुवाद हरिवंश राय बच्चन जी ने बड़ी खूबसूरती से किया है।

“ जंगल से दो रास्ते फूटे और मैंने वह रास्ता चुना,  
जिस पर आना-जाना कम था,  
सब कुछ जो बदला, इसलिए बदला,  
क्योंकि जो चुना, वह रास्ता नया था-वह रास्ता नया था। ”

इसी के साथ मैं अपने संसदीय क्षेत्र जबलपुर, अपने प्रदेश मध्य प्रदेश और उसके साथ देश की जनता की ओर से आपको, इस देश के प्रधान मंत्री को, रेल राज्य मंत्री मनोज सिन्हा जी को, इस ऐतिहासिक बजट को प्रस्तुत करने की बहुत-बहुत बधाई देता हूँ और इसका समर्थन करता हूँ। साथ ही मेरे संसदीय क्षेत्र की जो बातें हैं, उनको मैं अलग से लिख कर आपको दे दूंगा। मुझे उम्मीद है कि आप उनको भी पूरा करेंगे।

HON. CHAIRPERSON: Hon. Members, those who want to lay their written speeches on the Table can do so. They will be treated as part of the proceedings.



SHRI R. PARTHIPAN (THENI): Hon. Chairman, Sir, *Vanakkam*. I express my sincere gratitude and thanks to our beloved leader Hon. Chief Minister *Puratchi Thalaivi Amma* for giving me an opportunity to speak in the august House during the discussion on Railway Budget 2016-17.

This is the most expected Railway Budget presented by the NDA Government and naturally there are considerable expectations from it. Recognising that world-class infrastructure is a prerequisite 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 crore.

Out of the 217 identified projects in the vision document, 10 are crucial railway projects costing Rs.1,88,400 crore approximately. 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.

We wholeheartedly welcome the announcement regarding setting up of the first-ever rail auto hub at Chennai which will prove that Chennai is a major automobile manufacturing centre. Tamil Nadu under the dynamic and able leadership of *Puratchi Thalaivi Amma* had been making a request to create 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 be extended upto Thoothukudi.

The hon. Railway Minister has paid much attention to enhance passenger amenities including safety of women, accessibility for differently abled and senior citizens. These are all steps in the right direction and we welcome these initiatives.

I would also like to reiterate a request made by my revered leader Puratchi Thalaivi Amma in a memorandum presented to the Prime Minister. This is the integration of the Chennai Mass Rapid Transit System, a project implemented by the Railways with substantial contribution from the Government of Tamil Nadu both in terms of funds and land, with Chennai Metro Rail. Such integration would enable effective synergies between various modes of public transport in Chennai. The issue has been under consideration of the Railway Board for quite some time now. I believe this is a request which can be easily accepted as it would involve no financial outlay at all for the Railways.

Regarding introduction of more e-enabled app based mechanism, though they are positive measures, the Minister of Railways cannot expect all the citizens including the poor to be digitally literate to operate these mediums. Ultimately, this app-based mechanism should not fall only in the hands of the people who are active digitally. Hence I request the hon. Minister of Railways to reconsider it keeping in mind the poorer sections of population in our country.

Last year, hon. Chief Minister of Tamil Nadu Puratchi Thalaivi Amma made a request that Chennai should be given high priority in the diamond quadrilateral high speed rail network but it has not been done so far. I request the hon. Minister to take note of this and make an announcement in this regard while giving his reply to this discussion.

I thank the hon. Minister of Railways for having announced upgradation of railway stations at the pilgrim centres of Nagapattinam and Velankanni but there are other important pilgrim centres like Kanchipuram, Melmaruvathur, Chidambaram, Srirangam and Rameswaram. I request the hon. Minister of Railways to kindly include the railway stations at these most revered pilgrim centres for upgradation in this year itself.

In her letter written to the hon. Prime Minister of India on 11.02.2016, the hon. Chief Minister of Tamil Nadu Puratchi Thalaivi Amma had stated that the State Government had prioritized three projects for implementation through SPV

with joint participation of the Railways. They are Chennai-Thoothukudi Freight Corridor, Chennai-Madurai-Kanyakumari and Madurai-Coimbatore high speed passenger rail links. The Tamil Nadu State Government had also indicated its willingness to enter into an MOU. I request the Minister of Railways to enter into an MOU for early implementation with the participation of the State and the Railways. 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 SPV at market value. Matching equity contribution from Ministry of Railways could be in cash or in the form of land owned by the Railways or other Central Government Departments.

In the case of equity contribution, in case there should be assurances these contributions by both sides would be made in time to ensure that the projects do not suffer delays due to lack of adequate funding. The governance structures should be well balanced with adequate participation by the State Government.

In the same letter, Puratchi Thalaivi Amma had mentioned 20 projects which had been announced in the earlier Railway Budget but works have not commenced due to want of fund allocation. I mention them here for the consideration of the hon. Minister so that sufficient funds would be allocated for these projects for early completion.

As a Member of Parliament from Theni, I request the Government on behalf of the people of my constituency that more funds should be allocated for the Madurai-Bodinayakanur gauge conversion work. At present, a meagre Rs. 25 crore were allocated for this project whereas the total requirement is about Rs. 220 crore.

The Dindigul-Sabarimala new line needs to be surveyed and laid immediately for the benefit of lakhs of pilgrims going to Sabarimala every year through this route.

There is no space for parking the express trains like Pandian Express, Vaigai Express, Tirupati-Madurai Express, Dehra Dun-Madurai Express at

Madurai junction. These trains could be parked at Bodinayakanur just like the Blue Mountain Express being parked at Mettupalayam.

The Madurai-Karaikudi new line *via* Melur should be implemented as it found a mention in the last year's Railway Budget. The doubling of Madurai-Chennai and Madurai-Kanyakumari lines must be expedited.

There is a long pending demand for the introduction of a Madurai-Bengaluru day-time train. I request the hon. Minister to consider this demand positively.

The demand for a new railway line from Mettupalayam to Chennai *via* Sathyamangalam, Gobichettipalayam and Erode is the need of the hour.

I request the hon. Minister to implement these railway projects at the earliest.

Thank you.

\*SHRI M.K. RAGHAVAN (KOZHIKODE): I would like to express my views on Railway Budget for the betterment and welfare of Kerala.

We all agree that Indian Railways is the lifeline and it has played a crucial role in the social and economic life of our country.

Railway is a subject dear to each and every member of this House with one or the other demand or wanting to draw the attention of the Hon. Railway Minister for his benevolence. I am also using this opportunity.

We from Kerala feel that the Budget has totally failed to recognize a State called Kerala exposing the step motherly attitude towards the state in introducing various projects and schemes by the Centre including the Railways.

With a heavy heart I wish to submit that Kerala is a state in India and not a neighbouring country. For the last several years no major railway projects have been extended to the state though it has one of the largest numbers of travelling public.

On going through the budget presented on 25<sup>th</sup> February, 2016, it is seen a superficial budget with cosmetic announcements. Apparently, the budget for the State has been reduced from Rs. 1098 crore in 2015-16 to Rs. 1041 crore in 2016-17.

Various efforts initiated by the Hon'ble Chief Minister of Kerala and we the Members of Parliament have not found any result. Incidentally, even the office of the Chief Administrative Officer re-shifted to Kerala has not started functioning affecting even the small on-going works in the state. Similarly, strengthening of RPF for passenger as well as railway property has become more essential in the present scenario.

Kerala had been stressing for a major uplift in the railway sector. My humble submission is to consider the following long pending demands:

The doubling and electrification of Ernakulam-Kanyakulam (both sector) and Calicut-Mangalore sections.

---

\* Speech was laid on the Table

The Sabri, Guruvayur-Thirunnavaya, new lines.

The Palakkad Coach factory

The increase in frequency of the much sought after trains (1) Rajdhani to Delhi and (2) Garib Rath to Mumbai as daily trains;

Introduction of new trains on the Kozhikode-Bangalore section

Introduction of MEMU service on Palakkad-Kozhikode section

Introduction of Super Fast Mangalore-Trivandrum (Night train),

Extension of train no. 5665/5666 up to Guruvayur, etc.

A third line on the Konkan-Chennai section.

So far development of railways in my constituency is concerned, the following needs immediate attention of the Hon'ble Minister:

Station Developments.

Kadalundy

Feroke

Kallai

West hill

Elathur

Construction of Sub-Way or Rail over Bridge at Kadalundy and at LC 190 (West Hill, Calicut).

The budget is still not clear how to bring in funds. The Government has miserably failed to bring the announced FDI.

The Government has announced lying of 5300 kms of new lines. Development of Kerala would be complete only if the Konkan Rail is doubled and electrified.

The concept to increase revenue outside of ticketing and cargo is a welcome measure. The development of the announced 50 railway stations to world class level including Kozhikode immediately will help railways generate more funds. The Kozhikode railway station which has huge potential should be handed over to IRSDC so that work can begin immediately.

While concluding, I would like to compliment the Hon'ble Minister for the efforts in making the budget a workable solution. The Hon. Minister has emphasized the need to develop the basic facilities in the railways before announcing popular schemes and new trains which is a welcome measure. Some of his objectives like eliminate accidents, Mission 25 ton; women safety, etc are worth mentioning.

**\*श्री चंद्रकांत खैरे (औरंगाबाद) :** इस बार का रेल बजट देखने के बाद लगा कि माननीय रेल मंत्री ने रेलवे की प्रगति का रास्ता खोल दिया है। इस बार यात्री भाड़ा और मालभाड़े में कोई वृद्धि नहीं करते हुए जनता को राहत प्रदान की गई है। साथ ही महिलाओं और सीनियर सिटीजन का भी खास ध्यान रखा गया है। सबसे बड़ी बात इस रेल बजट में यह देखी गई कि कोई भी बड़ी-बड़ी घोषणाएँ नहीं की गयी हैं बल्कि रेलवे की मूलभूत सुविधा बढ़ाने, रेलवे को मजबूती प्रदान करने, यात्री सुविधाओं का विस्तार और सुरक्षा से जुड़ी आवश्यकताओं को पूरा करने का संकल्प दिखाई दिया। रेलवे की सेवाओं को दुरुस्त करने के लिए माननीय मंत्री जी ने 'इंटरनेट' और 'तकनीक' के प्रयोग को बढ़ावा दिया है। कुल मिलाकर यह बजट रेलवे को नई दिशा देने वाला है।

माननीय रेल मंत्री जी महाराष्ट्र से आते हैं और पूरे देश के साथ-साथ महाराष्ट्र और हम मराठवाड़ा के लोगों को भी बहुत सारी अपेक्षाएँ हैं। मैंने अपने क्षेत्र के लोगों की अपेक्षाएँ और माँग मंत्री महोदय के विचार के लिए नवम्बर-दिसम्बर महीने में ही दे दी थीं। परंतु अत्यंत निराशा के साथ कहना पड़ रहा है कि हमारे क्षेत्र के रेलवे विकास की कोई भी माँग इस बजट में शामिल नहीं की गयी है। पिछले कई वर्षों से मराठवाड़ा क्षेत्र की रेल मंत्रालय द्वारा लगातार अनदेखी की जा रही है।

मेरा संसदीय क्षेत्र संभाजीनगर (औरंगाबाद) एक अंतर्राष्ट्रीय पर्यटक स्थल है, जहाँ 'वर्ल्ड हेरिटेज साइट अजंता-एलोरा' स्थित है। यहाँ देश-विदेश से पर्यटक आते हैं, परंतु रेलवे द्वारा अनदेखी के कारण संभाजीनगर (औरंगाबाद) से दिल्ली के लिए एक भी सीधी रेल सेवा नहीं है। एक ट्रेन जो अमृतसर से चलकर नांदेड़ आती है, वहीं ट्रेन दिल्ली और औरंगाबाद शहर को जोड़ती है। इस कारण इस ट्रेन में आरक्षण भी नहीं मिल पाता है।

अतः मेरी माननीय रेल मंत्री जी से गुजारिश है कि इस बजट में जिन चार ट्रेनों की घोषणा की गई है, उसमें जो भी आपको उपयुक्त लगे, उसे औरंगाबाद से दिल्ली के बीच सीधी रेल सेवा के लिए प्रस्तावित करने की कृपा करें।

पिछले वर्ष भी मैंने सुझाव दिया था कि संभाजीनगर (औरंगाबाद)-दौलताबाद-कन्नड-चालिसगांव 70 किलोमीटर नए रेलवे मार्ग का काम रेल मंत्रालय, नेशनल हाईवे प्राधिकरण और महाराष्ट्र सरकार तीनों को मिलकर पूरा करना चाहिए। इस संबंध में आपके अधिकारियों ने चर्चा भी की थी और इसे काफी अच्छा और लागत में बचत वाला माना था। परंतु इस बजट में भी इस रेल मार्ग के बारे में कोई जिक्र नहीं किया

---

\* Speech was laid on the Table.



गया। इसके लिए नेशनल हाईवे ऑथोरिटी ऑफ इंडिया (एन.एच.ए.आई.) और रेलवे अधिकारियों के बीच एक संयुक्त सर्वेक्षण होना है। इसके पूरा होने पर मनमाड की भीड़ कम होगी और मराठवाड़ा के रेल यात्रियों को गुजरात, राजस्थान एवं दिल्ली की ओर जाने में कम समय लगेगा।

औरंगाबाद, महाराष्ट्र राज्य की पर्यटन राजधानी है और यहाँ के सभी काम भारत की आर्थिक राजधानी मुम्बई से जुड़े हुए होते हैं। यहां के अधिकांश लोग मंत्रालय, कोर्ट या व्यापार के सिलसिले में नियमित रूप से मुम्बई जाते हैं तथा मुम्बई से देश और विदेश के पर्यटक औरंगाबाद आते हैं, परंतु मराठवाड़ा के साथ साउथ सेन्ट्रल रेलवे हमेशा से सौतेला व्यवहार करता है। यहाँ की भाषा, संस्कृति और जरूरतों को साउथ सेन्ट्रल रेलवे के अधिकारी समझने की कोशिश भी नहीं करते हैं। अतः मेरा निवेदन है कि नांदेड़ डिवीजन को साउथ सेन्ट्रल रेलवे से निकालकर सेन्ट्रल रेलवे में समाहित कर दिया जाए। ऐसा करने से भौगोलिक दृष्टिकोण को भी अधिकारी समझ सकेंगे और इस क्षेत्र के रेलवे का विकास होगा।

महाराष्ट्र की पर्यटन राजधानी को महाराष्ट्र राज्य की राजधानी मुम्बई, पुणे और नागपुर जैसे अति महत्वपूर्ण शहरों से जोड़ने की व्यवस्था की जाए। इस बजट में महाराष्ट्र और मुम्बई के लिए मानीय रेल मंत्री ने जो घोषणाएं की हैं, उसके लिए मैं आभार व्यक्त करता हूँ।

मुम्बई की लोकल ट्रेन बहुत महत्वपूर्ण है। इसके लिए मंत्री जी ने “जीरो एक्सीडेंट” योजना की घोषणा की है। इसके साथ-साथ चर्च गेट से विरार और सी.एस.टी. से पनवेल तक एलीवेटेड रेल की घोषणा की है। माननीय रेल मंत्री से मैं आग्रह करूंगा कि इन दोनों योजनाओं का काम जल्द से जल्द शुरू किया जाए।

इस बजट में चार नई रेलगाड़ी शुरू करने की घोषणा मंत्री महोदय ने की है। ‘उदय एक्सप्रेस’ जो वातानुकूलित डबल डेकर ट्रेन है, ‘तेजस’ जो 130 किलोमीटर प्रति घण्टे की गति से दौड़ेगी, ‘हमसफर’ जो पूरी तरह वातानुकूलित 3 ए.सी. डिब्बों वाली ट्रेन है और ‘अन्त्योदय’ पूरी तरह से आरक्षित स्लीपर क्लास की ट्रेन होगी, जो ज्यादा भीड़ वाले मार्ग में चला करेगी। मैं दिल्ली से संभाजीनगर के लिए एक ‘हमसफर ट्रेन’ चलाने की माँग माननीय मंत्री जी से करता हूँ। संभाजीनगर से मुम्बई के लिए भी एक सुपरफास्ट ट्रेन चलाने का आग्रह मैं माननीय मंत्री जी से करता हूँ।

देश के प्रमुख तीर्थस्थलों को जोड़ने के उद्देश्य से “आस्था एक्सप्रेस” शुरू करने की घोषणा इस बजट में की गई है। महाराष्ट्र के नासिक और नांदेड़ को भी इस ट्रेन के द्वारा जोड़ने का प्रस्ताव है। यदि इस ट्रेन को शिरडी और औरंगाबाद से भी जोड़ दिया जाए तो काफी अच्छा रहेगा।

औरंगाबाद स्टेशन पर वाई-फाई की सुविधा शुरू की जानी चाहिए। अभी मंत्री जी ने 600 और स्टेशनों में वाई-फाई सेवा चालू करने की घोषणा की है। औरंगाबाद रेलवे स्टेशन को इसमें अवश्य शामिल

किया जाना चाहिए क्योंकि 5-6 वर्ष पूर्व ही इसे मॉडल स्टेशन का दर्जा दिया गया था लेकिन धन के अभाव के आज भी कई काम अधूरे हैं। इन अधूरे कामों को भी जल्द से जल्द पूरा किया जाना चाहिए।

सोलापुर-तुलजापुर-उसमानबाद-कुंदलगीरी-बीड-गेवराई-पैठन-औरंगाबाद-घृष्णेश्वर-सिल्लोड वाया अजंता से जलगांव के सर्वे के लिए प्रस्तावित किया गया था, परंतु अब इसके मार्ग में बे-वजह किसी के दबाव में परिवर्तन किया जा रहा है। जिस कारण उस क्षेत्र में रहने वाले लोगों में काफी रोष है। मेरा आपसे निवेदन है कि यह मार्ग जैसे पूर्व में प्रस्तावित किया गया था, वैसा ही रखने के लिए आदेश जारी किए जाएं ताकि लोग आने वाले दिनों में आंदोलन नहीं करें।

अहमदनगर-बीड-परली वैजनाथ 250 किलोमीटर नई रेल लाइन बिछाने का कार्य वर्ष 1995-96 के रेल बजट में शामिल किया गया था परंतु अब तक इस रेलमार्ग का निर्माण कार्य शुरू नहीं हो सका है। इस रेल मार्ग को जल्द शुरू कराने की कृपा करें। वर्ष 2018 में शिरडी संस्थान अपना शताब्दी वर्ष मना रहा है। इस दौरान देश-विदेश से लाखों भक्त शिरडी दर्शन हेतु आएंगे। इस देखते हुए रोटेटिंग से कोपरगांव सिर्फ 35 किलोमीटर कॉड लाइन डालकर यह काम इस वर्ष के अंत तक पूरा करने की कृपा करें। पिछले बजट में घोषित काजीपेट वाया नांदेड़-औरंगाबाद-लोकमान्य तिलक साप्ताहिक रेलवे अभी तक शुरू नहीं हो पायी है। इसे जल्द शुरू करने की कृपा करें।

मैं माननीय रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी से आशा करता हूँ कि आप मराठवाड़ा और संभाजीनगर को रेलवे नेटवर्क पिछड़ा होने के कारणों पर अवश्य ध्यान देंगे और मेरे द्वारा सदन के माध्यम से आपके संज्ञान में लाई गई सभी समस्याओं पर गौर करके इन्हें हल करने का प्रयास करेंगे।

\*SHRI GUTHA SUKENDER REDDY (NALGONDA): Thank you for giving me the opportunity to put my views on Railway Budget 2016-17 through this august House.

I am a third MP representing Nalgonda Parliamentary Constituency from Telangana.

You are well aware that Telangana is newly formed state. The Railway network average in the state is lesser than that of National average. It is lesser in comparison with other states also. Therefore, there is every necessity to extend this important railway line which connects Andhra Pradesh and Telangana states.

In the first place I would like to submit that Nalgonda-Macherla railway line was sanctioned in the year 1999. Since then I have been continuously striving for allocation of sufficient funds to this project by raising this matter every year in the Railway Budget. But all my requests were put to deaf ear. Unfortunately, even after lapse of nearly two decades of its inception the project is still in its initial stage only. I feel that allocation of the nominal funds to this project is the main reason for this inordinate delay which is of no use except giving extension of life to the project.

Secondly, electrification and doubling of Bibinagar-Nadikudi section is pending with railways for long time. In view of increasing heavy traffic on this section, I request the railways to expedite the work of electrification and doubling of this section immediately which will ease the traffic and quick movement of trains.

Thirdly, I thrust upon the importance of a direct railway connection between Hyderabad and Amarvati, the new capital Andhra Pradesh to keep the relations of these two States. A parallel Railway line along with the existing National Highway to connect both the places is very much necessary. Therefore I plead for a laying of a new railway line between capitals of two States.

---

\* Speech was laid on the Table

Lastly, Railway derive major portion of revenue from South Central Railway. In spite of this fact, SCR is being allocated inadequate funds. So I request the Minister for railways to allocate sufficient funds for taking up various works in SCR and remove this bad feeling among public.

In view of the above, I urge upon the Hon'ble Minister for Railway Shri Suresh Prabhu ji to kindly allocate sufficient funds at least in this year budget for execution and early completion of the above mentioned works.

**\*श्री जसवंतसिंह सुमनभाई भाभोर (दाहोद):** माननीय रेल मंत्री जी द्वारा 2016-17 रेलवे बजट का समर्थन करता हूँ। इस रेल बजट में आम आदमी की सुविधा का विशेष ध्यान रखा गया है और बढ़ती महंगाई में रेलवे के टिकट पर कोई बढ़ोतरी नहीं की है और न ही माल भाड़े में कोई वृद्धि नहीं की है। माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के विजन एवं कुशल नेतृत्व की छाप रेलवे बजट पर दिखाई दे रही है। इससे देश के विकास में तीव्र गति मिलेगी। माननीय प्रधानमंत्री जी के सुझाव पर रेलवे के राजस्व को बढ़ाने के लिए माल भाड़े एवं किराये बढ़ाने के स्थान पर रेलवे राजस्व बढ़ाने के लिए अन्य स्रोत की खोज करने के उपायों पर कार्य किया जाएगा।

रेलवे को आधुनिक बनाने एवं उनके विकास के लिए रेलवे बजट में कई प्रावधान रखे गये हैं। माननीय रेलमंत्री जी ने चार तरह की नई रेल सेवाएं चलाने का निर्णय लिया है। तेजस 130 किलोमीटर प्रति घंटे या उससे ज्यादा रफ्तार से चलेगी। इसमें मनोरंजन, वाई-फाई और खाने की व्यवस्था है। दूसरी रेल सेवा 'हम सफर' है, इसकी सभी बोगी ए.सी. 3 जैसी होंगी, इसमें खाने का भी विकल्प होगा। तीसरी रेल सेवा उदय है, इसके अंतर्गत डबल डेकर ए.सी. ट्रेनें अति व्यस्त रूट पर चलेगी। इससे रात्रि में 40 प्रतिशत से ज्यादा यात्रियों को सफर करने का मौका मिलेगा। चौथी रेल सेवा अंत्योदय लंबी दूरी की सुपरफास्ट रेल सेवा है, इसमें केवल जनरल बोगी रहेगी ताकि गरीब आदमी इसमें आराम से लंबी यात्रा कर सके। भारतीय रेल सेवाओं की औसत गति को 80 प्रतिशत किये जाने का विचार है, जिससे लोगों को यात्रा करने में कम समय में लंबी यात्रा पूरी करने का अवसर मिलेगा।

इस बजट में प्रावधान है कि स्लीपर, सेकेण्ड ए.सी. वर्ग में रिजर्वेशन पर महिलाओं को 33 प्रतिशत का रेलवे आरक्षण दिया जाएगा। साथ ही साथ, सुरक्षा के लिए डिब्बे के बीच की बर्थ रिजर्व रहेगी। जननी सेवा के तहत बच्चों के लिए बेबी फूड, गर्म दूध और पानी की व्यवस्था किये जाने का प्रावधान है। इससे महिलाओं को सुरक्षित रूप से यात्रा करने में सहायता मिलेगी और हर कोच में सी.सी.टी.वी. कैमरे लगाने का भी प्रस्ताव है। वृद्ध पुरुषों और वृद्ध महिलाओं को रेल यात्रा में अनेक समस्याओं का सामना करना पड़ता है। इन समस्याओं को ध्यान में रखते हुए बुजुर्गों के लिए लोअर की 120 सीटें प्रत्येक रेल सेवा में रिजर्व रहेंगी। बुजुर्गों एवं विकलांग पैसंजनों के लिए सारथी स्कीम स्टार्ट की है, जिसके तहत प्लेटफॉर्म पर बैटरी से चलने वाली कार बुक कर सकेंगे और हर प्लेटफॉर्म पर विकलांगों के लिए स्पेशल टॉयलेट का प्रस्ताव इस बजट में है। 2020 तक सरकार ऐसे प्रयास करेगी, जिससे हर रेल सेवा में आवश्यकता के अनुसार आरक्षण मिलेगा, किसी प्रकार की कोई वेटिंग नहीं होगी। सर्दियों में आम आदमी को जनरल बोगियों में

---

\* Speech was laid on the Table.

यात्रा करने में कई दिक्कतों का सामना करना पड़ता है, इस बजट में अब पैसे देकर बिस्तर किराये पर ले सकते हैं।

रेलों के अंदर गंदगी है या टॉयलेट गंदे हैं तो एक एस.एम.एस. से सफाई कार्य कराने की योजना है और इसका ऑडिट थर्ड पार्टी करेगी। देश के 18 धार्मिक स्थलों को सर्किट रेल सेवा से जोड़ा जाएगा। इन 18 स्टेशनों पर सौन्दर्यकरण कार्य किये जाएंगे और आस्था रेल सेवा से जोड़ा जाएगा। देश में खान-पान की शिकायत को दूर करने के लिए खान-पान नीति में बदलाव किये जाने के संकेत दिये गये हैं कि रेलवे स्टेशनों पर वहाँ के स्थानीय व्यंजनों को उपलब्ध करवाया जायेगा। ई-खान-पान सेवा जो 45 रेलवे स्टेशनों पर थी, उसको बढ़ाकर 408 रेलवे स्टेशनों पर इस सेवा का विस्तार किया गया है।

सरकार ने इस रेल बजट में मिशन 2020 शुरू करने का प्रस्ताव किया है, जिसके तहत मिशन 25 टन में रेवेन्यू के साथ माल भाड़े की क्षमता को बढ़ाने का है, 2020 तक इसे 70 प्रतिशत तक बढ़ाया जायेगा। इसी मिशन के तहत रेलवे एक्सीडेंट को रोकने हेतु प्रयास किये जाएंगे। रेलवे द्वारा बुक कराये माल को जल्द पहुँचाने और उनको सुरक्षित पहुँचाने के लिए प्रस्ताव है। इससे रेलवे की आमदनी को बढ़ाने में मदद मिलेगी। इस बजट में पहली बार रेलवे की संपत्ति को पूरा रखे जाने और उनके उपयोग किये जाने के उपाय किये जाने का प्रावधान है। रेलवे के बही खाते को दुरुस्त करने के साथ रेलवे के खर्च का आकलन होगा, जिससे फिजूलखर्ची पर रोक लग सकेगी।

पिछले साल की सभी 139 योजनाओं पर काम शुरू हो चुका है और इसमें कई पूरी हो चुकी हैं। पूर्व में योजनाएं 25 साल से भी ज्यादा लंबित रहती थी और टिकटों को प्राप्त करने के लिए लंबी लाईन लगती है, जिसके वजह से टिकट लेने के लिए कई घंटों तक लाईन में लगना पड़ता था। टिकटों को रेलवे खिड़की के अलावा मशीनों से भी दिये जाने के कार्य होने लगे हैं, इससे टिकट कुछ मिनटों के बाद मिल जाता है। आज ई-टिकटिंग की बिक्री 7200 प्रति मिनट हो चुकी है।

मैं गुजरात से आता हूँ और मेरा संसदीय क्षेत्र दाहोद मालवा क्षेत्र और गुजरात की हदों पर स्थित है। यह क्षेत्र जनजाति बाहुल्य है और कई प्राकृतिक साधन यहां पर उपलब्ध हैं। मेरे क्षेत्र में रेलवे विकास और रेलवे की सुविधा दिये जाने की आवश्यकता है। इनके बारे में बिंदुवार उनका उल्लेख सरकार के विचारार्थ प्रस्तुत कर रहा हूँ, जिन्हें इसी साल रेलवे बजट में शामिल किया जाये।

मेरे संसदीय क्षेत्र के परेल स्थान पर इंजन कारखाना कार्यरत है। इसमें उत्पादन पूर्व की अपेक्षा कम हो रहा है और कर्मचारियों की संख्या भी बहुत कम है। यह कारखाना भारत देश के लगभग बीच में है। इस कारखाने में रेलवे के उपकरण को निर्मित किये जाने की काफी संभावना है। इस कारखाने को अपग्रेड करके इसका सर्वोत्तम उपयोग किया जाये, इसके लिए इस कारखाने के पास काफी भूमि है। इस क्षेत्र में

कई जनजातियों के परिवार रहते हैं, उनको प्रशिक्षित किया जा सकता है, इससे उनको रोज़गार मिलने के काफी आसार हैं।

मेरे संसदीय क्षेत्र दाहोद के पिछड़ेपन और जनजातिय भाव को देखते हुए राष्ट्रीय धारा से जोड़ने के लिए दोहन और इंदौर के बीच एक नई रेलवे लाईन बिछाने का कार्य दो दशक पूर्व शुरू हुआ था जिसे अभी तक पूरा नहीं किया जा सका है। इस रेल लाईन से दक्षिण एवं उत्तर भारत में आने जाने की दूरी को कम किया जा सकता है। इस रेलवे लाईन को धनाभाव के कारण पूरा नहीं किया जा सका है। वैसे यह योजना 2011 तक पूरी हो जानी चाहिए थी। गत दो रेलवे बजटों में केवल 290 करोड़ का प्रावधान किया गया है, जो विशाल रेल योजना के लिए अपर्याप्त राशि थी। मैं रेलमंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि इसके लिए पर्याप्त धनराशि उपलब्ध कराई जाए, जिससे इस रेल परियोजना का फायदा जल्द उठाया जा सके।

मेरे संसदीय क्षेत्र दाहोद का मुख्यालय लीमखेड़ा क्षेत्र में है। नीमखेड़ा क्षेत्र में और आस-पास के क्षेत्र में रोज़ाना 4 हज़ार आदमी आते-जाते हैं। लीमखेड़ा में शान्ति एक्सप्रेस, गुजरात सम्पर्क क्रांति एक्सप्रेस, स्वराज एक्सप्रेस का ठहराव किया जाना जनहित में है। इस स्टेशन पर यात्रियों के लिए पेयजल उपलब्ध नहीं है और बैठने के लिए स्टैंड की कमी है। स्टेशन पर गंदगी व्याप्त रहती है। इस रेलवे स्टेशन का प्लेटफॉर्म बहुत छोटा है, जिससे यात्रियों को रेलों में चढ़ने एवं उतरने में काफी कठिनाई होती है। इसलिए प्लेटफॉर्म की लम्बाई को समुचित स्तर तक बढ़ाया जाये। रेलवे आधुनिकता की तरफ बढ़ रहा है, इसलिए इस रेलवे स्टेशन पर कम्प्यूटाइज्ड रिजर्वेशन विन्डो खोली जाये। पैदल पुल सीधा बाहर की तरह होना चाहिए, जो कि 2 ट्रेक के अंदर है, पुल को थोड़ा लम्बा कर बढ़ा दिया जाए तो यात्रियों को ट्रेक पार न करना पड़े और सीधे पैदल पुल से बाहर को जाया जा सके। लीमखेड़ा रेलवे कॉलोनी जाने हेतु अगर हनुमान मंदिर की तरफ से भूमिगत पार पथ बनाया जाये, तो लीमखेड़ा बाज़ार की तरफ से आने-जाने वालों को 1 नम्बर प्लेटफार्म स्टैंड पर भी आपातकाल में 108 या अन्य छोटे वाहन से ले जाया सकता है। इस रेलवे स्टेशन पर चाय नाश्ता के लिए एक रिफ्रेशमेंट स्टॉल की व्यवस्था की जाये।

मेरे संसदीय क्षेत्र दाहोद के रेलवे स्टेशन रतलाम से 115 किलोमीटर की दूरी पर और बड़ौदा रेलवे स्टेशन 146 किलोमीटर की दूरी पर है। दाहोद रेलवे स्टेशन पर कई महत्वपूर्ण रेल सेवाएँ गुजरती हैं, जैसे ओखा-गोरखपुर, सूरत-मुजफ्फरपुर, बांद्रा-हरिद्वार, अजमेर-अर्नाकलूम, गाँधीधाम-हावड़ा, बांद्रा-कानपुर, बलसाड़-हरिद्वार, भुज-शालीमार, ओखा-गुवाहाटी, अगस्त क्रांति, अहमदाबाद-पटना, गाँधीधाम-कामाख्या, पुणे-जयपुर, ओखा-बनारस, परंतु इनमें से किसी का भी दाहोद में ठहराव नहीं है, जिसके कारण दूर प्रदेशों से दाहोद आने वाले लोगों को बड़ौदा उतर कर 146 किलोमीटर आना पड़ता है या रतलाम उतर कर 115 किलोमीटर आना

पड़ता है। मेरा रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि दाहोद रेलवे स्टेशन पर महत्वपूर्ण गाड़ियों का ठहराव किया जाये।

अंत में, मैं राष्ट्रपति महोदय जी के अभिभाषण पर धन्यवाद प्रस्ताव का समर्थन करता हूँ।



**डॉ. काकोली घोष दस्तीदार (बारासात) :** माननीय सभापति जी, मैं अपनी पार्टी सर्वभारतीय तृणमूल कांग्रेस की ओर से आभार व्यक्त करती हूँ कि आपने मुझे रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत किए गए बजट पर हो रही चर्चा में भाग लेने का मौका दिया।

माननीय रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी हाल ही में कोलकाता आए हुए थे और एक कार्यक्रम में उन्होंने मुझे बहन कहकर पुकारा। मेरे मन में तो लड्डू फूटने लगे कि अभी बजट में मुझे कुछ मिलने वाला है। लेकिन मैं हैरान हो गई कि बजट में न तो मेरे क्षेत्र के बारासात मेत्रो और उदयराजपुर के लिए कुछ था, न मेरे राज्य के लिए कुछ था और न ही उत्तर पूर्वी अंचल की जो सैवन सिस्टर्स हैं, जो पिछड़े हुए राज्य हैं, वहाँ के लिए कुछ था। मैं उनको यही बोलना चाहती हूँ कि ये जो स्टेट्स हैं नॉर्थ ईस्ट में, ये पिछड़ी हुई स्टेट्स हैं। सालों साल से ये स्टेट्स वंचित हैं और आप जानते हैं कि इनकी मांग कोई नहीं सुनता। पश्चिम बंगाल के सवाल पर मैं बाद में आऊँगी। ये जो स्टेट्स हैं नॉर्थ ईस्ट में, जब हमारी मुख्य मंत्री माननीय ममता बनर्जी रेल मंत्री थीं, तब उन्होंने इन राज्यों के लिए बहुत कुछ सैंक्शन करके एक कोशिश की थी। मैं क्वोट करना चाहूँगी।

“Madam I propose to draw up a Master Plan for the development of rail infrastructure in the Northeast region in consultation with the Northeast Development Council and the state authorities concerned.

In the northeast, ten projects have been declared as National Projects and adequate funds are being provided. The progress on some of the projects is getting affected by adverse law and order condition. However, Lumding-Silchar gauge conversion project has been given special priority for expeditious completion.”

आप भी थे, आप भी जानते हैं।

“The work of Byrnihat-Shillong has also been included in this Budget as a National Project for providing rail connectivity to the capital of Meghalaya and also the tea-growing regions of Barak Valley had been sanctioned at that time.”

She had also mentioned in her Budget and I quote:

“Madam, the Government is giving priority in providing rail connections to the neighbouring countries. Service for the five new lines have been conducted for rail connectivity with

Nepal. Out of these lines, it is proposed to take up new lines from Jogbani to Biratnagar, etc. ”

So, we really do not find much allotment given to the lines that she had started.

I would like to refer to a published document of the Ministry itself. मिसाल के तौर पर मैं दो-चार स्टेट्स के नाम लेती हूँ। Andhra Pradesh has total track of 7033 km; West Bengal has 10,466 km, Maharashtra has 9,208 km and in comparison the Northeastern States like Arunachal Pradesh has a total track of 23 km. only. Manipur has total track of 3 km.; Meghalaya has 13 km., Mizoram has 5 km., Nagaland has 24 km. and Tripura 193 km. of track. This is not my data. Is it not sad that in a country which is governed by the same rules and laws and we have people's representation here, people of these States are being so deprived that hardly any allotment has been made?

For the last seven years I have been a Member of the Standing Committee on Home Affairs and from the Reports published and the discussions we get to know that sometime the Ministry of DoNER is being given money by the Central Government for development of infrastructure which includes schools, hospitals, electricity sub-stations, roads and railways. They are working through the DoNER Ministry. I do not want to go through each project because it will be a very lengthy process, but in spite of thousands of crores being allotted through the non-lapsable fund to DoNER Ministry for development of these Northeastern States, none of the work progress. I really tend to agree that the goodwill shown by allotment of money or by the demand of the citizens is totally absorbed somewhere down the line, I do not know whether it is in the bureaucracy or somewhere else, but no work is really taking place on the ground and people are suffering. This has to be really given a serious thought when the Rail Budget is again discussed. I would request the hon. Minister to take into account the plight of the people of Northeast.

Now, I come to the state of affairs in West Bengal. When our hon. Chief Minister, Kumari Mamata Banerjee was the Railway Minister she had proposed a certain amount for some factories in West Bengal. We, from the All India Trinamool Congress Party, met the hon. Minister a year back on 18<sup>th</sup> March, 2015 with our requirements. We pleaded with him to continue with the projects that had already been started so that the people can benefit and Eastern India as a whole can progress. Some of those projects were the Kanchrapara New Rail Coach Factory, Kharagpur Workshop, Noapara Workshop, Dankuni Railway Equipment Factory and Modernisation of Liluah. I am so sorry to say that in this Budget only a thousand rupee has been given to these projects. It looks like a joke to me. 1,000 रुपए से क्या होगा? Why are we being neglected so much?

Last year's Budget was 31 pages long and this year's Budget covers 46 pages but I really do not understand whether any extra thought, any home work or discussion went behind preparing this year's 46 pages long Budget in comparison to 31 pages long Budget that we had seen last year. मैंने अभी-अभी सुना कि सांसद लोगों के सुझाव से काम होगा। There have been discussions that we should have Committees. I do not think I have ever been called to any other Committee where our decisions, our requests have been heeded to. अभी एक माननीय सदस्य बोल रहे थे। ... (व्यवधान) जेडआरयूसीसी की मीटिंग भी नहीं होती है। I think there is some kind of communication gap within the bureaucracy. One underpass had been sanctioned when my leader, Kumari Mamata Banerjee was the Railway Minister. वह काम रुका हुआ था। मैं मंत्री जी का आभारी हूँ कि मंत्री जी ने उनको चालू करने का इरादा किया। The Engineering Department was very kind to have started the work but before they could proceed any further, on the first day, the Signal and Electrical Departments gave a stay order and the work stopped. So, I think there is some kind of communication gap at the bureaucratic level. So, whatever decision is going from here, that is also not being implemented.

This Budget that we are looking at, really does not look like a Budget to me because there are only a few pages at the end of it, otherwise for the rest of it, there is no mention about the passenger earnings, about freight earnings, about gross traffic receipts, about budgetary supplements, etc. So, we really feel that a serious thought has to be given before we can proceed further with the works that are pending from the time that the present hon. Chief Minister of West Bengal who was then the hon. Railway Minister, strived for the whole country. She had sanctioned many projects. Most of the projects have been stopped now. I do not understand whether it is political vendetta or not. But the fact of the matter is that it is not happening.

Now we had also requested the hon. Minister that certain things be taken into account which have not been taken into account though this Budget seems like a shadow of Vision 2020. Most of the things the Chief Minister of West Bengal, Kumari Mamata Banerjee, had published in the Vision 2020 document. Like “what West Bengal thinks today, India thinks tomorrow” most of the things of the Vision 2020 document about the rest of the country are done now, except the projects in West Bengal. So, it is a matter of great regret that we are being left out from the whole projects. To quote a few, the Double Decker Train was the idea of Kumari Mamata Banerjee. She had started nine such trains. The increasing of speed of train was also started by her and she had started Duronto. But in an unprecedented move, unfortunately, the name of Duronto is also being changed which has never happened before in India. Rajdhani Train has always remained Rajdhani Train. But why the name of Duronto has been changed baffles me totally.

There has also been regional cuisine introduced in the trains by Kumari Mamata Banerjee. Dedicated Freight Corridor work had started during her period. The revenue earnings through advertisements by using air space and land space of Rail was also her idea. She had started putting advertisements on the walls of the local stations. The IT initiatives in ticketing were taken by her and she started

computerised ticketing system. Organisational restructuring were done. The improvement of passenger comfort was started by her.

I remember that she had started a ladies waiting room along with a ladies toilet in Barasat. In this time's budget we find toilet here toilet there and toilets everywhere. It is not that I am opposing toilets. It is a good idea to keep the country clean. But where on the one hand, we are talking about toilets everywhere, there was one ladies toilet in Barasat Station in my Constituency along with a ladies waiting room, that has been taken away by the officials. Ladies have been thrown out and it is being used as an office now. It simply baffles me why. Where you are making new toilets, the toilets started by Kumari Mamata Banerjee had been closed down.

The ninth point in the Vision 2020 document had said about enlarging of the freight basket. This is also there this time and innovation and incubation is also there. I think most of the points are from Vision 2020 but what is significantly missing is the Izzat ticket. जो गरीब हैं, लाचार हैं, उसको इज्जत से सफर करने के लिए 'इज्जत टिकट' दिया गया था। वे 25 रुपये में 20 किलोमीटर सफर करते थे। वे हमारे पास आते थे, हमारे सिग्नेचर करके देने से वे महीने भर अपने काम पर, स्कूल में या कहीं नौकरी पर जाते थे। वह 'इज्जत टिकट' की सुविधा उनसे छिन ली गयी है। I seriously demand that the Izzat ticket be brought back and women particularly vendors and the working class be given a chance to travel at a very low cost.

Sir, the next point that I would like to highlight here is about the security of the trains and the passengers. To maintain the security and also to ensure proper and smooth running of trains, the MMUs plays an important role, but they have found no place in the Budget. We do not find any mention of them. We find that the conditions of the Gangmen are being improved. It is a commendable step taken but I would like to mention that there are about 80000 Junior Engineers in the Indian Railways and all of them together ensure the safety of the running of trains. They are spending a lot of their energy and time towards their work to make the

Railways run smoothly. I would just like to draw the attention of the hon. Minister to the fact that India Gazette Notification No. 605 was circulated by DOPT on 9<sup>th</sup> April, 2009 to improve the quality of service provided by Government employees. Certain Departments like the CPWD, MES etc. have upgraded the Junior Engineers but the Indian Railways, which is the largest technical organisation having 80000 Junior Engineers, have not taken this particular Gazette Notification seriously. These Junior Engineers are made to work like Group D Staff. I do not think that is satisfying for them. So, for the safety, security and also smooth running of the trains, I think, not only the Gazette Notification but their requirements should be respected.

Sir, as far as the security of Indian Railways is concerned, this is quite strange and I heard other hon. Members also mentioning about this. Hon. Minister also replied regarding the security arrangements. The maintenance of law and order in the Railways and Railway premises is the responsibility of the concerned State, whereas the security of the passengers and their belongings in the running train is the responsibility of the Railway Protection Force. Now, by the RPF Amendment Act, 2003, the Railway Protection Force is supposed to look after this. But when a crime takes place, the common man does not know the jurisdiction. There was an incident in Bengaluru, some one month back, when a young person was run over by a truck. I think, most of you have seen that in the newspapers. His lower limbs were separated and he was lying still alive, the upper torso lying somewhere else. When people went to pick him up, the first thing he said that he wanted to donate his organs because he knew he was going to die.

A similar incident happened in West Bengal two weeks back. A lady was run over by a train. Her legs were lying on the other side of the line, the upper torso was lying on the other side of the line. Remembering that incident in Bengaluru, that lady requested people around to pick her up and that she wanted to donate her eyes and organs. But it is unbelievable that under such circumstances there was a tussle between the local GRP and the Railway Protection Force as to

in whose jurisdiction the legs are and in whose jurisdiction the body was and who will pick her up. So, I sincerely feel that these two forces must be amalgamated, or at least a decision in this regard where the safety, security of railway passengers is taken care of by one single Force so that people are safe when they are travelling. There are 7000 passenger trains. Out of these, only 3500 have guards. So, we think all passenger trains must be accompanied by guards.

The other point of security is the unmanned level crossings. The number of unmanned level crossings is 30348. When Ms. Mamata Banerjee was the Railway Minister she made arrangements to man those unmanned level crossings. Statistics proves that in 2011, consequential death due to accidents at level crossings which were unmanned was 46 per cent which has come down to 33 per cent in 2015. It has happened just by manning a few level crossings. So, we demand that there cannot be any unmanned level crossings. People have to be engaged to man them, otherwise they have to be locked and ROB's have to be constructed in such places. The ROB's are a serious essentiality which has to be looked at so that people can travel safely.

Sir, I have been crying hoarse for a level crossing at Ethna colony and my colleague Shrimati Shatabi Roy, a famous film star, she also demands a level crossing at Makwa. We have been asking for it for five years now but nothing has happened. So, I would like to draw the attention of the hon. Minister to this very serious issue and request him to make a provision for this in this year's Railway Budget.

The hon. Minister calls the Cabinet decision a landmark by which 400 stations would be redeveloped through PPP. Now, going through the Budget, I find that station development will be done through PPP, cleaning of stations will be done through PPP, facility management will be through PPP, logistic park will be established through PPP and warehouse will be done through PPP. I see a large cloud looming of privatization. I do not know whether I am true or wrong. But so

many right PPPs for running the Railways is not healthy for the nation. That is my feeling.

There are 14 lakhs of railway employees. The gang men have been taken care of. Thank you very much for it. But what about the other 14 lakhs who are working? The then Railway Minister, Kumari Mamata Banerjee had made provision for the parents of employees to travel for treatment and for their children to get better education facilities. But I do not find any of them here. I think this should be given a thought.

Lastly, I would like to point out about the pilgrim circuit. West Bengal has many pilgrim centres. We have Kalighat, Tarkeshwar Temple, Tarapit Temple and Furfura Sharif. They have been left out. We want these places to be connected with the pilgrim circuits.

About the tourist circuits, nobody can think of tourism in India without Dooars because that is the place where flora and fauna are found on the foothills of the Himalayas. So, let it be connected through this circuit.

I would like to congratulate him regarding lowering of the carbon footprint. The hon. Minister is thinking of putting solar panels alongside the railway tracks. But I would suggest that we should have solar panels atop all running trains so that the local current can be provided within the trains. Regarding this also, the then hon. Railway Minister, Kumari Mamata Banerjee had ensured that only CFL should be used. This measure was also started. I think that Vision 2020 of Kumari Mamata Banerjee has been followed to a certain extent but I do not completely agree with the other things and I would draw your attention to those things.

HON. CHAIRPERSON : I think I have a little experience in the Department. The hon. Minister can satisfy 545 Members. The only thing is, you should call all the General Managers and MPs of the respective States. Each of their demands like survey, laying of new lines, ROBs, RUBs and stoppage of trains, etc. can be addressed. If you address any of their problems in five years, they can tell the



people of their area that Prabhu Ji has given so much to this area. You go in for a survey and they can continue for another five years. Then they may say that the survey has been ordered, survey will be over and next time, you will bring the line. That is the way you should help the people. You should call the General Managers and the Members of the respective States. By this way, you can satisfy every Member and then everybody will praise you for your commitment. You are a dynamic person. If you commit something, you will be able to do it. I know it.

Shri Balbhadra Majhi may speak now.

\*PROF. RICHARD HAY (NOMINATED): I would like to express my views about the Railway Budget. Hon. Minister of Railways, Shri Suresh Prabhuji deserves all compliments for having taken bold initiatives to make Indian Railways responsive to the demands of a fast developing modern India.

We look forward for the sincere cooperation of the Railways as regards the following projects:

- (a) An island platform at the Shornur Junction (Palakkad Div. S.R.) to connect trains from N. Malabar and from Thrissur/PGT side to be connected at Shoranur Station.
- (b) To initiate steps to conduct a survey for Thalassery – Mysore Railway Line ( a long pending demand)
- (c) To declare Thalassery Railway Station (PKD-S.R.) as an Adarsh Station considering its status and importance.
- (d) To expedite the construction of Angamali-Sabarimala Railway route.
- (e) To start a Mangalore-Thiruvananthapuram Super Delux Train.
- (f) To start a Mangalore-Rameswaram train considering the demand from Velankanny, Rameswaram pilgrims.
- (g) To complete the doubling of Railways in South Kerala and the electrification from Kannur-Mangalore.
- (h) To provide digital display system in all trains in the country about the approaching railway station.

---

\* Speech was laid on the Table.

**\*SHRI P. KUMAR (TIRUCHIRAPPALLI):**I would like to express my views on the Union Railway Budget 2016-17, presented by the Hon'ble Railway Minister on the 25th February 2016.

Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu, Dr. 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. Indian Railways is one of the world's top ten largest railway networks, comprising 1,15,000 kms. of track.

In this Budget, the Hon'ble Railway Minister expects to increase the total revenue for the next year, by 10% compared to the Revised Estimate of this year, to Rs. 1,89,271 crore; and the total expenditure is projected to increase by 13% to Rs.1,71,060 crore. With this, the Railway Minister proposed to raise the Capital Expenditure of Rs. 1.21 lakh core, for the Ministry of Railways, with which the surplus for the next year is going to decrease by 26% that is, by an amount of Rs. 8,479 crore.

Coming to the announcement regarding setting up of the first ever Rail Auto Hub at Chennai, we welcome it, which will prove that Chennai is a major automobile manufacturing centre.

With regard to North-South Dedicated Freight Corridor from Delhi to Chennai, this should have been rightly extended up to Thoothukudi, because Tamil Nadu, under the able leadership of Dr. Amma, had been making a request to create a Chennai-Thoothukudi dedicated freight corridor. Similarly, the East Coast corridor, which the Minister propose to terminate at Vijayawada, could also have been extended up to Thoothukudi. Had these been extended, this could have fulfilled one of our longstanding demands.

The Hon'ble Railway Minister paid much attention to enhance passenger amenities including safety of women, accessibility to differently- enabled and

---

\* Speech was laid on the Table

senior citizens. These are all steps in the right direction and we welcome these initiatives.

Regarding introduction of more-e-enabled 'app based mechanism, though they are positive measures, the Railway Minister cannot expect all the citizens, including poor, to be digitally literate to operate the medium and ultimately, this app-based mechanism should not fall only in the hands of the people who are active digitally. Hence, I request the Hon'ble Railway Minister to reconsider this keeping in mind, the poorer sections of the population in our country.

Though the announcement regarding extending Wi-Fi facilities at 100 more station this year and 400 stations next year, I would like to ask the minister, whether 400 stations had got the Wi-Fi facilities this years, which the minister promised in the last Budget, and in how many stations, it remains to be done.

Last year, Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu, Dr. Amma made a request that Chennai should be given high priority in the Diamond Quadrilateral High Speed Rail Network, but it has not been done so far. I request the Hon. Minister to take note of this and make an announcement in this regard, while giving his reply to this discussion.

I thank the Railway Minister for having announced up gradation of Railway Stations at the pilgrim centre's of Nagapattinam and Velankanni. But there are other important pilgrim centre's including the one in my Constituency, Srirangam, and Rameswaram. I request the Railway Minister to kindly include Srirangam and such other stations for upgradation in this year itself.

Now, I want to mention something about the pending projects in Tamil Nadu. In the Vision Tamil Nadu 2013 document, the Chief Minister of Tamil Nadu Mentioned about ten important Railway Projects for inclusion in this Budget which are crucial for the development of Rail Transport and for the development of infrastructure projects in the State of Tamil Nadu. They are:

| S.No. | PROJECT NAME   |
|-------|--|
| 1.    | Complete doubling for Chennai - Kanniya kumari line                    |
| 2.    | Sriperumbudur - Guindy freight line                                    |
| 3.    | Chennai - Thoothukudi freight corridor                                 |
| 4.    | High Speed passenger rail link -Madurai to Coimbatore<br>Kanniyakumari |
| 5.    | High speed passenger rail link - Madurai to Coimbatore                 |
| 6.    | High Speed passenger rail- link - Coimbatore to Chennai                |
| 7.    | Chennai -Bengaluru high speed rail link                                |
| 8.    | Chennai - Bengaluru freight corridor                                   |
| 9.    | Avadi -Guduvancheri rail link  |
| 10.   | Avadi/ Thiruvallur -Ennore port link                                   |

I request the Hon. Railway Minister to consider them and make appropriate announcement in this regard, for inclusion in this years, and also appropriate fund allocation.

In the letter written by the Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu to the Hon. Prime Minister of India, on 11th February 2016, Dr. Amma had stated that the State Govt. had prioritized three projects for implementation through SPV, with the joint participation of the Railways. They are: Chennai-Thoothukudi Freight Corridor; Chennai- Madurai- Kanyakumari and Madurai-Coimbatore High speed Passenger Rail Links. The State Govt. had also indicted its willingness to enter into an MoU. I request the Railway Minister to consider to enter into an MoU for early implementation, with the participation of the State and the Railways.

In the same letter, Dr. Amma had mentioned 20 Railway Projects which have been announced in the earlier Railway Budget, but works have not commenced due to want of fund allocation. I mention them here for the

consideration of the Hon. Minister so that sufficient funds could be allocated for those projects, for early completion. Those pending projects are:

| S.No. | Name of the Project  |
|-------|--|
| 1.    | New line from Morappur - Dharmapuri  |
| 2.    | a) 5th and 6th line on Chennai to Villivakkam and<br>(b) New line for Villivakkam and Katpadi Sections |
| 3.    | New line from Chidambaram to Attar Via Ariyalur  |
| 4.    | Doubling from Tindivanam to Kanniyakumari  |
| 5.    | New line from Bodinayakanur to Kottayam  |
| 6.    | Doubling from Renigunta to Arakkonam   |
| 7.    | 3rd & 4th lines from Attippattu - Gummidipoondi  |
| 8.    | New line from Jolarpettai to Hosur via Krishnagiri   |
| 9.    | New line between Mayiladuthurai- Thirukadaiyur -<br>Tharangambadi - Tirunallar - Karaikal              |
| 10.   | New line from Ramanathapuram - Kanniyakumari via<br>Thoothukudi - Tiruchendur                          |
| 11.   | New line between Karaikudi - Thoothukudi via<br>Ramanathapuram   |
| 12.   | New line from Karaikal to Sirkazhi   |
| 13.   | New line from Salem (Namakkal) -Karaikal via Perambalur,<br>Ariyalur                                   |

|     |  |
|-----|--|
| 14. | Doubling from Thiruvananthapuram to Kanniyakumari via Nagercoil  |
| 15. | Gauge Conversion between Madurai and Bodinayakanur and New line from Bodinayakanur to Ernakulam ( Cochin)                |
| 16. | New line between Dindigul to Kumuli via Bodi and Theni   |
| 17. | Doubling and Electrification of Madurai -Kanniyakumari via Tirunelveli including Nagercoil Junction Terminal facilities. |
| 18. | New BG line between Chennai and Sriperumbudur via Saidapet   |
| 19. | New line between Thanjavur and Ariyalur  |
| 20. | New line from Madurai- Karakudi via melur  |

Coming to some of the pending Railway projects in my constituency, I would like to remind the Hon. Railway Minister that I mentioned these projects in my speech last year also, but they have not been taken up for implementation and completion. I would like to mention them here again with the hope that at least this year, he would concede to the request.

The Golden Rock workshop has nearly 1,000 acres of vacant land. This vacant land could be very effectively used to set up a new Integral Coach Factory at Golden Rock. This will enable Railways to set up a Manufacturing Unit, which will again provide job opportunities to several thousands of people. I feel that the Golden Rock Workshop also can be modernized for the benefit of the nation, so that it would serve in a much better and efficient manner.

In the Budget of 2012-13, the Hon. Minister made an announcement for a new survey for a new line between Thanjavur and Pudukkottai via.

Gandarvakkottai. But no action has been taken on this even after two years. I request the Railway Minister to initiate action on this.

I request that new train services may be started between Tricky and Bangalore or between Tricky and Mysore.

There is a need for another train between Pudukkottai-Chennai, via. Trichy, in addition to the present Pallavan Express. I request the Railways to consider running a Duranto Type Express train between Trichy and Kanyakumari via. Madurai-Tirunelveli-Nagercoil. There is also a need to have a day-train between Trichy and Tirupati.

Coming to stoppage of a few trains, I request that train No. 22627/22628 Intercity Express between Trichy -Tirunelveli may be allowed to stop at Manapparai; train no. 1607/16108 Mangalore Express and other Express trains may be allowed to stop at Jeeyapuram and Pettavathalai stations; all the trains passing through Keeranur may be stopped at Keeranur; and similarly, all the Express trains passing through Srirangam, where there is a famous Hindu Temple, may be allowed to stop at Srirangam. There is a long-pending demand for stoppage of all trains passing through Tirisoolam Railway Station, on both sides, on the Chennai Suburban railway network, which is the alighting station for Chennai Airport. I request the hon. Minister to accede to this request.

There is an urgent need for early completion of Villupuram -Dindigul Doubling Project, by allocating more funds.

The Hon. Railway Minister in this Budget laid much emphasis on constructing RUBs and ROBs, and eliminating manned /unmanned level crossings. In this connection, there is a demand for construction of ROBs in the following places, on a war-footing.

. At Srirangam Town, from the side of Boys Higher Sec. School to Sirgaperumal Koil side in LC244, there is a need for ROB.

. In Trichy City, near Maris Theatre, ROB No. 17 is in a highly dilapidated condition. So, this may be dismantled and a new ROB may be constructed.



- . In Pudukkottai Town, between Rasavayall and Thiruvappur, there is a need for ROB.
- . At LC No. 249, East Pulivar Road to Devadannam, there is a need for ROB.
- . LC Old No. 1136, the construction work of ROB is getting delayed due to non-transfer of Railway land.

Going ahead on the ROB issue, there is a requirement of transfer of land for reconstruction of ROB at km. 0/2 of MSP Camp Road near Trichirapalli Railway Junction in lieu of existing old Bridge No.1136 at Railway km 340/4-5 between Trichirapalli -Poonkudi Stations. In this connection, there is a requirement of in principle approval or NOC for transfer of land are of 872.19 sq.mt. from the Railways. I had already written a detailed letter in this connection to the Hon. Railway Minister. Out of a total land requirement of 5095.91. sq.mt., there is an urgent requirement of 872.19 sq.mt., for the service road on the Didigul side; and this is very essential for the vehicles to ply smoothly, without causing traffic jams and traffic congestion at this site.

In the absence of a service road, presently there is a huge traffic congestion and a lot of agitations are held by the public and NGOs. Even though negotiations are going on smoothly and the construction work is also progressing very well, the work could not be expedited, due to non-availability of in-principle approval from the Railways for giving NOC for transfer of 872.19 sq. mt. of land for constructing a service road on the Dindigul side of the bridge.

It is very pertinent here to mention that two-way traffic is going on at this site with diversion. This bridge is located in the heart of the city where we have Railway Junction, Central Bus stand and all important complexes. Since it is a central place, it is a 'heavy traffic prone zone' and since there is no service road available on this portion, all the vehicles have to circumvent and go for 1 1/2 km. extra to come to the other side. Due to this, the entire traffic on this side is blocked and inconvenienced; and as a result, lot of accidents take place.

In view of the above, there is an essential requirement for a Service Road on the Dindigul arm of this Bridge, more so, when this part of the bridge is already completed, which requires the in-principle approval for transfer of Railway land to the extent of 872.19sq.mt. I hope and trust that the Minister of Railways will consider this request favourably for sake of the people of my constituency.

There is a need to have a Railway Reservation Counter at Trichy Airport for the benefit of the people. There is a Post Office located in the Old Terminal Building of Airport, which can be utilized to set up a Railway Reservation Counter.

Another important point is about non-closure of Narthamalai Railway Station. It is learnt that the Railways are planning to close down the Narthamalai Railway Station, which is functioning right now. The public belonging to Narthamalai and its neighbourhood, in my constituency, had requested many times in the past, not to close down the Narthamalai Railway Station, which is functioning now.

There are about 2000 people depending on the Railway Station for generations together. There are about 100 villages which are benefited by the functioning of this station. All of them take trains to Trichy, Keeranur, Pudukkottai, Karaikudi, etc. Several hundred Govt. servants and workers depend on its functioning .

In view of the above, I request the Hon. Railway Minister to stop the move to close it down and earnestly consider the above request to make the Narthamalai Railway Station functional .

Placing all these requests to the Railway Minister for early favourable orders, I conclude my speech. Thank you.

**\*SHRI K. PARASURAMAN ( THANJAVUR):** I would like to express my views on the Railway Budget on behalf of my All India Anna Dravida Munnetra Kzhagam. We are well aware that Indian Railways has one of the largest railway networks in the world with 6 railways zones and 1.5 million employees across the country. It would be opting to say that railway networks is the nerve zone of our economy and life line of the nation and a unique integrator of modern India with a major role in its socio-economic development.

A railway traverses the entire length and breath of the country providing the required connectivity and integration for balanced regional development. In this connection, I congratulate the Indian Railways which is standing as the central pillar of the Indian economy particularly and one of the largest transportation and logistics networks of the world on whole.

In addition to this, several train services to be extended up to some of the important destinations of my constituency. Particularly, train Nos.(22627/22628) Nellai-Trichy Intercity Superfast Express up to Thanjavur City Corporation. Train nos. (12663/12664) Trichy – Howrah Express Train starting from Trichy up to Velankannai the holy place. Train No.22606 – Villupuram –Purulia weekly Superfast Express up to Thanjavur City Corporation via Kumbakonam heritage center. Train No. 22603 – Villupuram – Kharagpur weekly Superfast Express to Thanjavur City Corporation via Kumbakonam heritage centre and train No s. (56712/56713) fast passenger train from Trichy may be extended to Thanjavur City Corporation. All train services on these routes have been ending near to the Thanjavur City Corporation. Therefore, it would be more opt and beneficial to extend the services up to Thanjavur. I hope that besides lower financial implications for extending these routes up to hanjavur, and then initiative would definitely fetch more income to the Indian Railways. Therefore, I once again urge

---

\* Speech was laid on the Table

the Government on behalf of my constituency for extending the services up to Thanjavur.

I also urge the government to make stopping of train Nos. 16105/16106 and Rameshwaram Express -16713 at Boodhallur as 200 people are travelling from Thiruchandur and Rameshwaram to Boodhallur every day on this train.

To ease the road transport in the busiest route crossing the railway line, it is important to construct the Railway over Bridge and under bridge. It is also pertinent to construct subway wherever it is needed. In this regard I would like to bring to the notice of the government that the government officials, workers in private sectors, school going children, college students and farmers are compelled to travel about 15 kms instead of 7 kms as there is no short cut routes in and around of 20 villages nearer to solagampatti railway station situated in Thanjavur and Trichy line. They have to take risk by lifting the heavy vehicles above while crossing the track. Sometimes the police also capture the vehicle and punish them. These people suffer a lot for a long time due to non-existence of level crossing gate at distance of 1 km East from Solagampatti (L.C.No.384) Railway stations near Budalore Taluk, Thanjavur District. Therefore, there is an urgent need for construction of subway on this line and I personally request Hon'ble Railway Minister to include this project also in the current budget and allocate necessary fund for the same.

Our Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu has listed several demands to the Central Government include the same in the Railway Budget 2016. On the basis of Vision Tamil Nadu 2023 ten important Railway Projects should be included which are crucial for the development of Rail Transport and for the development of infrastructure projects in the State of Tamil Nadu:-

Complete doubling for Chennai – Kanniyakumari line Sriperumbudur – Guindy freight line Chennai – Thoothukudi freight corridor, High speed passenger rail link – Chennai –Madurai- Kanniyakumari, High speed passenger rail link- Madurai to Coimbatore, High speed passenger link- Coimbatore to Chennai,

Chennai- Bengaluru speed rail link, Chennai- Bengaluru freight corridor, Avadi – Guduvancheri rail link , Avadi/ Thiruvallur- Ennore port link.

It was also requested that for implementation of the projects under Special Purpose Vehicle (SPV) with the participation of the State and Ministry of Railways that is

- i) Chennai- Thoothukudi Freight corridor
- ii) High speed passenger rail link – Chennai- Madurai –Kanniyakumari
- iii) High speed passenger rail link- Madurai to Coimbatore

Given the importance of these three projects, the Government of Tamil Nadu has already indicated that it would be willing in principle to enter into an MoU with the Indian Railways to set up an SPV to promote these projects.

It was also brought to the notice of the Government that a number of Railway Projects announced for Tamil Nadu in the earlier Railway Budget have not been commenced so far due to want of sufficient fund allocations. A list of the above projects is annexed for your kind reference. Considering the expectation from the travelling public, I request you to expedite these Railway Projects and allocate sufficient funds in the budget for completion of the projects early. I hope that the ensuing Railway Budget will fulfill the long pending expectations of the travelling public of Tamil Nadu.

I list out those projects for the kind consideration of the Hon'ble Minister here;

1. New line from Morappur – Dharmapuri
2. (a) 5<sup>th</sup> and 6<sup>th</sup> line on Chennai to Villvakkam and (b) New line for Villvakkam and Katpadi Sections
3. New line from Chidambaram to Attur via Ariyalur
4. Doubling from Tindivanam to Kanniyakumari
5. New line from Bodinayakumari to Kottayam
6. Doubling from Renigunta to Arakkonam
7. 3<sup>rd</sup>&4<sup>th</sup> lines from Attippattu-Gummidipoondi

8. New line from Jolarpettai to Hosur via Krishnagiri
9. New line between Mayiladuthurai- Thirukadaiyur- Tharangambadi- Tirunallar-Karaikal
10. New line from Ramanathapuram –Kanniyakumari via Thoothukudi – Tiruchendur
11. New line between Karaikudi- Thoothukudi via Ramanathapuram
12. New line from Karaikal to Sirkazhi
13. New line from Salem (Namakkal)-Karaikal via Perambalur, Ariyalur
14. Doubling from Thiruvananthapuram to Kanniyakumari via Nagercoil
15. Gauge Conversion between Madurai and Bodinayakanur and new line from Bodinayakanur to Erankulam (Cochin)
16. New line between Dindigul to Kumuli via Bodi and Theni
17. Doubling and Electrification of Madurai-Kanniyakumari via Tirunelveli including Nagercoil Junction Terminal facilities.
18. New BG line between Chennai and Sriperumbudur via Saidapet
19. New line between Thanjavur and Ariyalur
20. New line from Madurai-Karaikudi via Melur

But I express my dissatisfaction that not a single projects mentioned by Govt. of Tamil Nadu has been included in the Railway Budget.

The major part of transportation across the country runs only through the Indian Railways. Further, as a single system our railway network system consists of 65,436 route kms of track that criss-cross the country, on which more than 20,038 number of trains ply, carrying about 23 million passengers and hauling nearly 2.77 million tones of freight every day, thereby contributing to economic growth of the country and at the same time promoting national integration. It is pertinent that major number of common people are preferring railway transport for their every day needs.

I thank you for increasing sleeper density between Thanjavur to Trichirappali line. I also thank the Hon'ble Minister for execution of railway

projects between Karaikudi to Tiruvarur, Thanjavur- Pattukkottai and Mannargudi to Pattukottai with the adequate allocation of fund for the all these projects together. At the same time the estimate for the Thanjavur- Pattukkottai which was announced in the year 1935 should be sanctioned immediately along with adequate fund allocation for the this line.

Further, the work between Karaikudi to Tiruvarur which started ten years before is still running very slowly and I request the government to expedite the work for early completion. I also welcome the announcement for upgrading stations at Nagapattinam and Velankanni.

Between Pattukottai to Mannargudi line there are six railway bridges and the construction of one bridge has been undertaken and I request to expedite the remaining five railway bridges immediately and I also request the Pattukottai to Mannargudi BG Railway line estimate to be sanctioned immediately.

I also thank the government for sanctioning additional amount of Rs.148 crore for Thanjavur – Ponmalai doubling project with by-pass line and I request to execute the work without delay.

Thanjavur is one of the oldest railway stations established in pre-Independent India. Therefore I would like to request the government to select this city Railway station and make as a model railway stations with upgradation.

In the list of upgradation of stations, Rameshwaram and Srirangam should also be included and I request the Hon'ble Minister to include these religiously renowned pilgrimage centres under the project of upgradation.

I feel it is my duty to notify certain limitations found in the budget 2016-17. As far as the state of Tamil Nadu is concerned the Budget has failed to meet the expectations of people of Tamil Nadu and there is no specific projects have been announced by the government.

I am also disappointed that there is no specific plans announced in the budget for upgradation of Chennai suburban transit system while the budget preferred the same in Mumbai, Delhi and Kolkata.

While thanking Hon'ble Minister for announcing few of the projects for the state of Tamil Nadu, I would like to register here several pending projects pertaining to my state particularly to my Thanjavur Constituency. The Railway line between Thanjavur to Ariyalur to be renewed and to be converted into BG line. In this matter, our Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu Puratchi Thalaivi Amma had already requested the government and sent a letter to our Prime Minister on 11<sup>th</sup> February 2016 for early execution of this project with adequate fund allocation.

Further, demand for introduction of new train services between Thanjavur – Mumbai Superfast Day Express via Kumbakonam- Chithambaram – Chengalpattu –Kanchipuram-Tirupathai-Pune-Mumbai, New Delhi to Rameswaram-Karaikudi via Thanjavur City Corporation and introduction of new train from Thanjavur-Coimbatore via Trichy –Manapparai-Dindigul-Ottanchatram-Palani-Odumalaipettai-Pollachi. I strongly urge Hon'ble Minister at this moment to include the above said demands of the people and introduce new train services on these routes which will be not only beneficial to the common public but also bring enhanced revenue to the government.

Therefore, I urge once again the government to include those projects and take necessary action for early sanction and completion so as to supplement efforts of our Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu, Amma towards achievement of Vision 2013.

Even though, we could not feel satisfaction since the budget has not focused the state of Tamil Nadu, but I placed the long pending demands for consideration of the Hon'ble Minister. With the hope that these demands will be heard at least in future and the state of Tamil Nadu will be focused in the ensuing railway budgets, I conclude the speech.



**\* श्री रोड़मल नागर (राजगढ़) :** भारत वर्ष विभिन्नताओं से भरा हुआ देश है तथा देश के हर वर्ग, जाति, सम्प्रदाय के लोग करोड़ों की संख्या में यातायात के प्रमुख साधन के रूप में रेल को प्राथमिकता देते हैं। प्रतिवर्ष रेल बजट आने पर आम आदमी किराया और सेवायें दोनों ही चीजें देखता है, इन दोनों विभागों में वित्तीय वर्ष 2016-17 का रेल बजट खरा उतरा है।

रेलमंत्री द्वारा प्रधानमंत्री के ध्येय “गाँव, गरीब का विकास” को ध्यान में रखकर भारतीय रेल के पुनर्गठन, पुनर्निर्माण, पुनरुद्धार कार्य को कार्यनीति के तीन स्तंभों, नवअर्जन, नवमानक, नव संरचना के माध्यम से नवीन आयाम दिये जा रहे हैं, जो निश्चित ही सबके समग्र विकास का मार्ग प्रशस्त करेंगे।

रेल बजट में समय-पालन व रफ्तार के साथ-साथ सुरक्षा व्यवस्थाओं पर भी ज़ोर दिया गया है, जिन्हें अत्याधुनिक टेक्नोलॉजी का पूर्ण उपयोग कर विद्युतीकरण, दोहरीकरण, सिग्नल प्रणाली का उन्नयन के माध्यम से साकार किया जाना है। विभाग के कार्यों में पारदर्शिता के लिए इलेक्ट्रॉनिक के साथ-साथ सोशल मीडिया का भी पूर्ण उपयोग किया जाने लगा है। जिससे ऑनलाईन भर्ती प्रक्रिया, निर्माण कार्यों की खरीद, ई-प्लेटफॉर्म करना, अखिल भारतीय स्तर पर निविदायें इलेक्ट्रॉनिकली आवंटित करना, ई-टिकटिंग व्यवस्था को सुदृढ़ बनाना, ऑटोमेटिक वेंडिंग मशीनें लगाना, दिव्यांगों के लिए व्हीलचेयर की ऑनलाईन बुकिंग, महिलाओं व वरिष्ठ नागरिकों के लिए 33 प्रतिशत कोटा बढ़ाना तथा इनके लिए निचली बर्थों को प्राथमिकता देना शामिल है।

100 स्टेशनों पर वाई-फाई सेवा को 400 स्टेशनों तक विस्तार देना, बिना चौकीदार तथा चौकीदार वाले समपारों को बंद कर सिग्नल सिस्टम को उन्नत किया जा रहा है, जिसमें मेरे संसदीय क्षेत्र के बीनागंज-चांचौड़ा, पचोर रोड, मऊ-पड़ाना तथा सिन्दूरिया-काचरी क्षेत्रों को शामिल किया गया है। डिजिटल इंडिया के तहत ट्रेक प्रबंधन प्रणाली में व्यापक सुधार लाया जा रहा है, जोकि ऐतिहासिक कार्य है।

यात्रा की गुणवत्ता में सुधार हेतु स्वतंत्रता प्राप्ति के पश्चात् पहली बार आम नागरिक के लिए अंत्योदय एक्सप्रेस, पेयजल एवं मोबाईल चार्जिंग पॉइंट की सुविधायुक्त दीन दयालू सवारी डिब्बे, थर्ड ए.सी. व भोजन सुविधा युक्त हमसफर सेवा तथा 130 किलोमीटर व उससे अधिक गति रखकर रेलगाड़ी के भविष्य को दर्शाती हुई तेजस सुविधाएं समर्थ व सक्षम भारत को दर्शाती है।

यात्रा को आरामदायक बनाने के लिए 65,000 अतिरिक्त शायिकार्यें बनाना, 2,500 वाटर वैंडिंग मशीन लगाना, अत्याधुनिक सुविधाओं से लैस “महामना एक्सप्रेस” चलाई जा रही है। इसी प्रकार 17,000 बायो-टॉयलेट की व्यवस्था की जा रही है। विश्व का पहला बायो वैक्यूम टॉयलेट विकसित किया गया है,

---

\* Speech was laid on the Table.

जो निश्चित ही बधाई का पात्र है। मेरे संसदीय क्षेत्र में रूठीयाई जंक्शन एवं ब्यावरा, पचोर व सारंगपुर स्टेशनों पर बायो टायलेट लगाये जाना प्रस्तावित है। बड़ोदरा में राष्ट्रीय रेल अकादमी के तहत रेल विश्वविद्यालय की स्थापना एक क्रांतिकारी कदम साबित होगा। स्वच्छता के लिए एस.एम.एस. पर क्लीन माय कोच सेवा प्रारंभ की गई है, जिसके लिए हाईटेक केंद्रीयकृत नेटवर्क तथा कर्मचारियों की कार्यकुशलता बढ़ाये जाने के प्रावधान किये जा रहे हैं।

धार्मिक महत्व के केंद्रों पर यात्री सुविधायें बढ़ाने के साथ-साथ तीर्थस्थलों को जोड़ते हुए आस्था सर्किट गाड़ियाँ चलाने की भी मंशा व्यक्त की गई है जो कि निश्चित रूप से लाभप्रद होगा। इसमें इलाहाबाद से मणिकपुर, झाँसी, बीना, रूठियाई, बीनागंज-चांचौड़ा, ब्यावरा, पचोर, सारंगपुर, मक्सी, उज्जैन, मंदसौर, नीमच, चित्तौड़ होते हुए अजमेर तक विशेष (आस्था सर्किट) रेल चलाई जा सकती है।

रेल राजस्व में वृद्धि और उपयुक्त निवेश सुनिश्चित करने की मंशा से ज्यादातर काम पीपीपी मॉडल व निजी भागीदारी से भीड़-भाड़ कम करते हुए लाईन क्षमता बढ़ाने संबंधी कार्यों को जारी रखने का निर्णय लिया गया है। रेलपथ नवीकरण, दोहरीकरण, विद्युतीकरण के साथ-साथ सिग्नल व दूरसंचार संबंधी कार्यों पर ध्यान केंद्रित कर रेलवे की बुनियादी व्यवस्थाओं में व्यापक परिवर्तन कर नवीन आयामों का निर्धारण किया जा रहा है, जोकि इससे पहले कभी नहीं देखा गया और इसमें भी रेलवे को अत्याधुनिक बनाकर वैश्विक स्वरूप प्रदान किया जा रहा है जो कि अविस्मरणीय है।

मेरे संसदीय क्षेत्र राजगढ़ (मध्यप्रदेश) के तहत आनेवाले एकमात्र रेलखण्ड मक्सी-गुना जो कि पश्चिम-मध्य रेल मण्डल के तहत आता है, के लिए राजगंजमण्डी-भोपाल निर्माणाधीन रेल लाईन तथा मक्सी-गुना रेलखण्ड के दोहरीकरण व विद्युतीकरण के लिए भी पर्याप्त बजटीय प्रावधान किये जाने की आवश्यकता है, जिससे बीनागंज, चांचौड़ा, कुंभराज, राघौगढ़, रूठियाई, ब्यावरा, खिलचीपुर, जीरापुर, राजगढ़, पचोर, सारंगपुर, नरसिंहगढ़, शाजापुर क्षेत्र के करोड़ों लोगों को लाभ तो प्राप्त होगा ही, साथ ही, क्षेत्र के चहुंमुखी विकास का मार्ग भी प्रशस्त करेगा।

माननीय रेलमंत्री जी को पुनः सर्वसमावेशी रेल बजट के लिए बधाई।

**श्री बलभद्र माझी (नबरंगपुर):** महोदय, रेल जैसे महत्वपूर्ण विषय पर बोलने का मौका देने के लिए आपको बहत-बहुत धन्यवाद। आप सभी जानते हैं कि उड़ीसा बहुत पिछड़ा एरिया है, सुबह में राष्ट्रपति जी के अभिभाषण के धन्यवाद प्रस्ताव में हमारे नेता जी स्पेशल स्टेटस का डिमांड कर रहे थे, उड़ीसा बहुत पीछे है और जाहिर सी बात है कि रेलवे लाईन भी बहुत कम है। अगर किसी एरिया को डेवलप करना है तो हर तरह की कम्युनिकेशन की जरूरत होती है, रोड कम्युनिकेशन होगा तो कर्मस्थिकल एक्टिविटीज बढ़ेगी, टेली-कम्युनिकेशन होगा तो बातचीत के जरिए बिजनेस बढ़ सकता है और इंडस्ट्रीयलाइजेशन करना है।

### **17.00 hours**

ओडिशा जैसे प्रदेश में ऐसा कोई खनिज नहीं है, जो दूसरी जगह मिलता हो। कोयला, डायमंड, सोना आदि सब कुछ ओडिशा में भरा पड़ा है। हमें सुनने में कभी-कभी शर्म लगती है कि ओडिशा इतना रिच प्रदेश है, लेकिन उड़िया गरीब हैं। इसका कारण यही है कि जब से भारत स्वाधीन हुआ, तब से केन्द्र में कोई भी सरकार रही, वह ओडिशा की अवहेलना करती रही। यह बहुत दुख की बात है। लेकिन जब प्रभु जी रेल मंत्री बने, तो उन्होंने पिछले साल ओडिशा को रेलवे के लिए 3 हजार करोड़ रुपये की अलॉटमेंट दी थी। इस साल हमारी डिमांड 5 हजार करोड़ रुपये की थी, तो उन्होंने 4 हजार 682 करोड़ रुपये की अलॉटमेंट दी। हम सब इसका स्वागत करते हैं। हमारे मुख्यमंत्री जी ने इसका स्वागत किया है। जब प्री-बजट कंसल्टेशन के समय सांसद उनसे मिले थे, तब उन्होंने स्वीकार किया था कि ओडिशा बिल्कुल नेग्लेक्टेड है, इसलिए उसे स्पेशल अटेंशन देने की जरूरत है। हम इस पर जरूर चिंतन करेंगे और ओडिशा के लिए जो भी उचित होगा, उसे करेंगे और उन्होंने कुछ हद तक किया भी है।

चूंकि नये प्रोजेक्ट आ नहीं रहे थे, इसलिए ओडिशा के मुख्यमंत्री ने प्रस्ताव दिया कि यदि रेलवे अपने पैसे से प्रोजेक्ट टेकअप नहीं कर सकती, तो ओडिशा में वायेबल प्रोजेक्ट कई सारे हैं। आज के दिन सात-आठ वायेबल प्रोजेक्ट्स हैं। उसके अलावा ऐसे सात जिले हैं जहां अभी तक रेलवे जा नहीं पायी है। रेल का एक इंच भी वहां नहीं पहुंचा है, तो सोशल सैक्टर प्रोजेक्ट्स भी कुछ चाहिए। हमारे मुख्यमंत्री जी ने एक प्रस्ताव दिया था कि अगर रेलवे अपने पैसे से रेलवे लाइन बिछाने के लिए सक्षम नहीं है तो हम 50 प्रतिशत तक पैसा दे सकते हैं और जरूरत पड़े तो जमीन भी फ्री में देने के लिए तैयार है। हमारे मुख्यमंत्री जी ने यह प्रस्ताव रेलवे मंत्रालय को भेजा था। उसके बाद हमारे मुख्यमंत्री और रेल मंत्री जी के बीच वार्तालाप हुई। उसके बाद रेल मंत्री जी ने प्रस्ताव दिया कि जब आप प्रोजेक्ट के लिए पैसा बियर कर ही रहे हैं, तो उसके साथ मुनाफा और लाभ भी बियर करें, तो हम और भी प्रोजेक्ट्स ले सकते हैं। उसी के

तहत ओडिशा प्रथम प्रदेश है, जिसने रेलवे के साथ ज्वाइंट वेंचर के तौर पर, एसपीपी के तौर पर प्रोजेक्ट लेने के लिए एमओयू साइन किया। उसके बाद करीब 17 राज्यों ने विलिंगनेस दिखाया है। मेरी जानकारी के हिसाब से करीब छः-सात स्टेट्स एमओयू साइन कर चुकी हैं। यह अच्छा डेवलपमेंट है।

सभापति महोदय, मैं फर्स्ट टाइमर एमपी हूं। मैंने अपना पहला भाषण वर्ष 2014 के रेल बजट में बोला था। आपको शायद बुरा लगे, फिर भी मैं बोलना चाहूंगा कि मैं रेलवे में चीफ इंजीनियर था, लेकिन मेरे क्षेत्र में रेलवे लाइन का एक टुकड़ा भी नहीं है। यही कारण था कि मेरे निवारचन मंडल के लोगों ने मुझे यहां भेजा। उनका कहना था कि आप रेलवे में रहते हुए कुछ नहीं कर पाये, लेकिन यदि पार्लियामेंट में जायेंगे, तो कुछ कर पायेंगे। उन्होंने मुझे उसी मुद्दे से यहां भेजा कि पार्लियामेंट जाओ और रेलवे लाइन लेकर आओ।

मैं मंत्री जी को बहुत धन्यवाद देना चाहूंगा कि उन्होंने मेरे एरिया के लिए दो प्रोजेक्ट्स— जयपुर मलकानगिरी और जयपुर नवरंगपुर के लिए सैंक्शन किये हैं। रेल मंत्री जी ने दो प्रोजेक्ट्स सैंक्शन करके हमारा बहुत बड़ा बोझ हल्का कर दिया। हमने एसपीपी के तौर पर ओडिशा के तीन प्रोजेक्ट्स—संभलपुर, बरहमपुर, जूनागढ़, अम्बागुड़ा, नवरंगपुर होते हुए और बड़बिल बांसपानी का प्रस्ताव रखा है। मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि बहुत जल्दी एसपीपी फार्मेशन होकर ज्वाइंट वेंचर एग्रीमेंट साइन हो जाये। एसपीपी रजिस्ट्रेशन हो जाये और ये तीन प्रोजेक्ट्स भी टेकअप किये जायें। इस तरह कुल मिलाकर हम पांच नये प्रोजेक्ट्स चालू कर सकते हैं। इतिहास में पहली बार होगा कि किसी प्रदेश के लिए पांच रेलवे लाइन्स दी गयी हैं। इतना ही नहीं और भी कई प्रोजेक्ट्स हैं, जैसे बरगड से नोहापड़ा। इसका आरओआर भी 14 परसेंट से ज्यादा है। इसे हम मिसिंग लिंक कह सकते हैं, गोपालपुर से रायागढ़ा और थेरुवली से गुणपुर, अगर थेरुवली से गुणपुर जोड़ देंगे तो कई ट्रेन अहमदाबाद, मुम्बई की तरफ से पुरी जाती हैं, विजयनगर जाकर फिर वापिस आती है, 64 किलोमीटर को थेरुवाली से गुणपुर तक जोड़ दें तो यह रास्ता 100-150 किलोमीटर कम हो जाएगा। यह भी वाएबल प्रोजेक्ट है। राजगढ़ और तापंग का आरओआर करीब 29 परसेंट है। इस तरह से और भी प्रोजेक्ट हैं। हम जिस एसवीवी को नहीं ले पाए हैं, मैं मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूं कि इतने अच्छे आरओआर को स्वतः सैंक्शन कर सकते हैं।

महोदय, हमारे यहां रेलवे लाइन तो कम है ही लेकिन ट्रेन सेवा की भी बहुत कमी है। ऐसी कोई ट्रेन नहीं है जो खाली जाती है, वेटिंग लिस्ट काफी ज्यादा रहती है। मेरा क्षेत्र ईस्टर्न घाट में आता है। अनडिवाइडिड कोरापुट एरिया चार जिले में विभाजित हो गया है। इससे जुड़ी लाइन को केके लाइन बोलते हैं, केके लाइन बहुत महत्वपूर्ण है, रेलवे वाले इसे जानते हैं, बस्तर जिले में भी जाती है। अगर बस्तर और कोरापुट एरिया मिला देते हैं तो केरल से डबल एरिया हो जाता है, यहां 80 लाख के करीब आबादी है।

इतनी बड़ी आबादी के क्षेत्र में दिल्ली के लिए कोई कनेक्शन नहीं है। मैंने मांग की थी जगदलपुर से एक ट्रेन दिल्ली के लिए चलाई जाए। मैं मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि इसे स्वीकार करें।

महोदय, सब राजधानी खड़गपुर होते हुए आती हैं जो कि उड़ीसा को बहुत कम कवर करती है। भुवनेश्वर से जो राजधानी ट्रेन दिल्ली के लिए चल रही है, हमारी बहुत दिनों से मांग रही है कि भुवनेश्वर से संबलपुर होते हुए एक राजधानी ट्रेन चले जो उड़ीसा के ईस्ट से वेस्ट होते हुए दिल्ली जाए। मुझे उम्मीद है कि माननीय मंत्री जी इस पर गौर करेंगे।

महोदय, ओडिशा मिनरल रिच स्टेट है लेकिन किसी ने डेडिकेटेड फ्रेट कोरीडोर में कंसीडर ही नहीं किया था। मैं माननीय रेल मंत्री जी का आभारी हूँ कि इसे डेडिकेटेड फ्रेट कोरीडोर में लिया है, ईस्ट वेस्ट और ईस्ट कोस्ट लाइन को लिया है, इससे भी लाभ मिलेगा। इंडस्ट्रियल कोरीडोर कोलकाता से दिल्ली, दिल्ली से मुम्बई, मुम्बई से चैन्नई और चैन्नई से वाल्टर तक आकर रुक गया है। हालांकि यह रेलवे बजट का हिस्सा नहीं है लेकिन मैं फिर भी सरकार से आग्रह करूंगा कि इंडस्ट्रियल कोरीडोर वाल्टर से कोलकाता जोड़ दें ताकि यह डेडिकेटेड फ्रेट कोरीडोर से जुड़ जाए, इससे उड़ीसा लाभान्वित होगा।

महोदय, मेरे निर्वाचन क्षेत्र में रेल लाइन की कमी होने के साथ ट्रेफिक फैसिलिटी की बहुत कमी है। हमने मांग की थी कि ट्रेफिक फैसिलिटी के लिए कुछ किया जाए। उड़ीसा कभी पैडी शार्टेज स्टेट था लेकिन अब पैडी सरप्लस स्टेट हो गया है। यहां फर्टीलाइजर का कन्जम्पशन रहता है और फूड ग्रेन की भी काफी मूवमेंट होती है। हमने राउरकेला, भद्र, झारसुगुड़ा, संबलपुर, बलांगीर, टिटलागढ़, खरियार, कंसीगार, रायागढ़ा, जैपुर, कोरापुट, रेडापुर, अंगुल, ढेंकानाल, निर्गुंडी, मनचेसवर, खुर्दा, जगन्नाथपुर में गुड्स शैड डेवलप करने की मांग की थी। मुझे विश्वास है कि रेल मंत्री इसे कंसीडर करेंगे। इसके अलावा कलिंगनगर अंगुल, झारसुगुड़ा, राउरकेला और चौदवार में मल्टी मॉडल लॉजिस्टिक पार्क की मांग की थी। मुझे उम्मीद है कि इसे स्वीकार करेंगे। भुवनेश्वर के लिए बहुत दिन से इंटरनेशनल स्टैंडर्ड स्टेशन की घोषणा हुई थी लेकिन यह घोषणा ही रह गई है। मेरा आग्रह है क्योंकि अब स्मार्ट सिटी योजना की भी घोषणा हो चुकी है, अगर इसे वर्ल्ड क्लास स्टेशन बना दें तो काफी अच्छा होगा। पुरी को इन्होंने ट्यूरिज्म के मैप में लिया है और ब्यूटीफिकेशन सुविधा देने के लिए कहा है, बहुत अच्छी बात है और पारादीप को भी स्पेशल पोर्ट कनेक्टिविटी के लिए प्रोसेस चल रही है। मैं आग्रह करूंगा कि भुवनेश्वर को विश्व स्तरीय स्टेशन बनाएं और उसके साथ साथ करीब 17 स्टेशन हैं जिनके लिए आदर्श स्टेशन की हम लोगों की मांग है और आदर्श स्टेशन के लिए लिखित में पहले से दिया गया है।

कुछ मॉडल स्टेशंस हैं- जैसे पुरी, ब्रह्मपुर, जाजपुर- इन सबको भी अगर लेंगे तो बहुत अच्छा होगा। रेलवे की स्थिति पर अगर चर्चा होगी तो बहुत अच्छी बात है कि पहले प्रोजेक्ट के लिए जितना भी

कैपिटल इन्वेस्टमेंट होता था, उससे कई गुना बढ़ाकर रेल मंत्री जी ने इस बार 1 लाख 21 करोड़ तक लिया है। इसमें हमारा भी 4600 करोड़ एलॉटमेंट आया है लेकिन उसमें एक चीज यह है कि मंत्री जी को आज के दिन में लगता है कि हम लोग तो स्टेट से भी दे देंगे, एलआईसी भी डेढ़ करोड़ देने के लिए तैयार है, बाहर से भी पैसा ले आएंगे। पर जो ऑपरेटिंग रेश्यो चल रहा है और 90 प्रतिशत भी अगर ऑपरेटिंग रेश्यो होता है तो यह पैसा लाने के बाद वापस कैसे हम लोग रिटर्न करेंगे, यह एक चिंता का विषय रहेगा क्योंकि हम लोग आज के दिन में ऑपरेटिंग रेश्यो 90 प्रतिशत भी रखते हैं तो सब खर्चा जाने के बाद ऑर्डिनरी ऑपरेटिंग एक्सपेंसेज जो कहते हैं, वह निकलने के बाद करीब 60000 करोड़ बचता है। उसके बाद डिविडेंड दें और लोन का इंटरेस्ट वगैरह दें तो हाथ में मुश्किल से 15-20 हजार करोड़ रहता है। इतना लोन लेकर जब हम लोग इतना इंफ्रास्ट्रक्चर डवलप करेंगे तो वापस हम लोग कैसे रिटर्न कर पाएंगे, यह एक गंभीर इश्यू है और यह सोचने का मुद्दा है। हो सकता है कि मंत्री जी के दिमाग में ऑलरेडी यह बात रही होगी और वह कैसे इसका निपटारा करेंगे?

जो फ्रैट ट्रैफिक था, एक जमाने में 60-70 प्रतिशत रेलवे में जाता था लेकिन आज के दिन में रोड्स इतनी अच्छी हो गई हैं कि चाहे पैसेंजर कहें, चाहे गुड्स कहें, हम भी चलते हैं तो कई बार ऐसा होता है कि कम दूरी का कहीं आना-जाना होता है तो ट्रेन से न जाकर बाई रोड ही जाएं। रोड में आज के दिन में माइलेज इतना अच्छा हो गया है कि एवरेज 80 कि.मी. प्रति घंटा आता है और बाई ट्रेन जाएं तो मेल एक्सप्रेस ट्रेन का करीब 50-60 कि.मी.प्रति घंटे के आसपास है। जो हाइरेस्ट रन करने वाली शताब्दी दिल्ली से भोपाल चलती है, उसका 160 कि.मी. प्रति आँवर है लेकिन उसका एवरेज भी 87 कि.मी.प्रति घंटा आता है। गुड्स ट्रेन करीब 24 कि.मी.प्रति घंटा की रफ्तार से चलती है। इंटरनेशनल स्टैंडर्ड के हिसाब से यदि देखें तो हम लोग एक साथ इतनी कोशिश करके चला रहे हैं और मैंने रेलवे में नौकरी करने के समय में ऐसा देखा है और आपने भी देखा होगा कि जो गुड्स अर्निंग ट्रेन हैं, गुड्स ट्रेन को आगे चलाएंगे और पैसेंजर ट्रेन को रोक देंगे। यह हालत है। पैसेंजर की ट्रेन्स की रफ्तार तो घटनी ही है।

कई बार ऐसा होता है कि चाहिए या नहीं चाहिए, लाइट इंजन चला रहे हैं। कई बार ऐसा होता है कि किसी ट्रेन को आगे कर दिया जाता है और किसी ट्रेन को पीछे कर दिया जाता है। ट्रेन ऑपरेशन में मंत्री जी को बहुत ज्यादा ध्यान देना होगा ताकि ये जो गुड्स ट्रेन की एवरेज स्पीड 20 कि.मी.प्रति घंटा है, पैसेंजर की करीब 40.कि.मी.प्रति घंटा है, एक्सप्रेस का 50 कि.मी.प्रति घंटा है और इसका टार्गेट मंत्री जी ने 80 कि.मी.प्रति घंटा का टार्गेट रखा है लेकिन इसके लिए मंत्री जी को बहुत ज्यादा काम करना पड़ेगा

और बहुत सारी बाधाएं हटानी पड़ेंगी तभी जाकर यह टारगेट हासिल हो सकता है। यह सपना तो बहुत अच्छा है लेकिन हासिल करना बहुत मुश्किल है।

इसके साथ मैं यह कहना चाहता हूँ कि रोजाना करीब दो करोड़ तीस लाख लोग ट्रेन से यात्रा करते हैं। इनमें से 82 प्रतिशत लोग सबअर्बन कम्यूटर्स होते हैं और यही लोग सबसे ज्यादा सब्सिडाइज्ड रेट में यात्रा करते हैं। गुड्स और पैसेंजर ट्रेन के रेट में रेशनलाइजेशन की जरूरत है। मंत्री जी ने भाषण में कहा है कि रेट्स का रेशनलाइजेशन करेंगे लेकिन कैसे करेंगे, इस बारे में कुछ नहीं बताया है। आज के समय में अगर हम एक रुपया पेमेंट करते हैं तो डेवलपमेंट कंटीज जैसे यूके, यूएसए में छह या सात रुपए पैसेंजर पेमेंट करते हैं। गुड्स ट्रेन में उलट हो रहा है। हमारी गुड्स बहुत कास्टली चलती हैं। यूएस जैसे देश में पचास पैसे लगते हैं लेकिन हमारे यहां बहुत ज्यादा महंगा है। जब तक इस तरफ ध्यान नहीं देंगे तब तक रेलवे की हालत सुधारनी मुश्किल है। नॉन टेशीफ रेवेन्यू की बात मंत्री जी ने कही है। हमारे यहां पांच प्रतिशत है और विदेश में 10 प्रतिशत है। भारत में रेलवे इसलिए अजीब है क्योंकि जब रोड भी नहीं बने थे, तब कई जगहों पर रेल लाइन बिछा दी गई थी। आने जाने का साधन रेल से ही होता था तो बस्तियों की गाय बकरियां भी वहां आ जाती थीं। उस समय गाय पकड़ने वाले के लिए भी एक नौकरी थी। रेलवे स्कूल भी चलाता है जो उसका कोर सैक्टर नहीं है। आज के समय में रेलवे हेल्थ सैक्टर में भी काम कर रहा है। आज अस्पतालों की बहुत ज्यादा संख्या है तो क्या हमें रेलवे के अस्पताल चलाने की जरूरत है?

मंत्री जी ने आर्गेनाइजेशन की रिस्ट्रक्चरिंग की बात कही है। यह बहुत अच्छी बात है और इसमें हमारा सहयोग भी रहेगा। रेलवे लाइन बहुत बढ़ गई हैं इसलिए उड़ीसा में एक-दो डिविजन जैसे राउरकेला, झासूगुड़ा और भद्रक में दिए जाएं। बहुत दिनों से रेल को सीएनजी से चलाने का एक्सपेरिमेंट चल रहा है। कुछ ट्रेनों के इंजन में सीएनजी 20 प्रतिशत और 80 प्रतिशत में डीजल चल रहा है और आगे चलकर 65 प्रतिशत सीएनजी से चलाना है। यह काम कब तक किया जाएगा? बायो डीजल का काम भी चल रहा है। बायो डीजल की एक बूंद भी अभी तक नहीं मिली है। एक बहुत महत्वपूर्ण लाइन का सर्वे करना बाकी है। तल्वर से हिंदौल होते हुए नरसिंहपुर से गोपालपुर जाने का सर्वे को सैंक्शन किया जाए। यह पोर्ट कनेक्टिविटी प्रोजेक्ट रहेगा। अगर ऐसा होगा तो उड़ीसा का भला होगा। तल्वर से हिंदौल होते हुए नरसिंहपुर, गोपालपुर पोर्ट है, यह पोर्ट कनेक्टिविटी लाइन रहेगी, इसलिए इसका सर्वे सैंक्शन किया जाए। अगर यह वायबल होगा तो बाद में प्रोजेक्ट का भी सोचेंगे।

बोलने के लिए समय कम है इसलिए जो बिंदू बोलने से रह गए हैं, मैं उन्हें मंत्री जी को अलग से दे दूंगा। धन्यवाद।

**\*SHIRI M. UDHAYAKUMAR (DINDIGUL):** While commending the railway budget our Honourable Amma Puratchi Thalaivi registered that it has failed to meet the expectations of people of Tamil Nadu on the whole.

No new trains, no new railway lines, No specific projects were announced, including several projects in Tamil Nadu, which our chief Minister Amma had requested.

We welcome the first ever Rail Auto Hub to be set up at Chennai and North-South Dedicated Freight Corridor from Delhi to Chennai. Also the proposed East Coast Corridor terminating in Vijayawada should have been extended to southern part of Tamil Nadu. The auto rail corridor, also known as auto hub will be a logistical provider facilitating transportation of vehicles from manufacturing plants to the destinations.

We hope that the double lining from Villupuram to Dindigul will be completed speedily.

Tamil Nadu been allocated Rs. 2,064 crore in the rail budget for the financial year 2016-17 and this is an increase of only Rs 22 crore from the previous year.

I welcome that a survey for a new line between Dindigul and Sabarimala (201 km) has been sanctioned. The Minister allocated only Rs 30 lakh to conduct a survey. This amount is only a meager and not enough to conduct the proposed survey.

We welcome the Minister's announcement to get financing for 84 new subways and 13 road over bridges for Tamil Nadu.

We appreciate that the Railway Minister has spared the common person and not levied any increase in the rail fares this year.

We request the Minister to extend Thiruvananthapuram-Palakkad Amrita Express to Madurai in the Palakkad-Pollachi-Palani-Dindigul new route. The train is at present parked in Palakkad for more than 14 hours daily.

---

\* Speech was laid on the Table



We request two passenger trains from Tiruchirappalli to be extended to Palakkad in the new route.

On behalf of rail users in Dindigul, I seek railway authorities to revive all the rains which were running on the route, during the meter gauge days. For instance, the Rameswaram-Coimabatore Express and Rameswaram-Palakkad Express used to ferry fish catch to Coimbatore and Palakkad.

The sections between Dindigul-Palani-Pollachi-Palakkad and also Pollachi-Podanur were closed for gauge conversion work in 2009. After almost seven years, the small stretch between Pollachi-Podanur, connecting Coimbatore, is not yet completed and assured to be completed by august 2016.

The additional signal system on formation of additional tracks on platform 1 in Dindigul station which is under construction be finished in the stipulated time.

The doubling work between Tiruchi and Manapparaion, the 37 km stretch, along with electrification was taken up as part of the doubling project on Villuppuram-Dindigul section and the second broad gauge line got clearance from the Commissioner of Railway safety for operation of trains. But still the line is not in operation.

And also only 50 per cent of the doubling work between Manapparai and Dindigul was completed. I urge the railway minister to speed up the work.

I request the Railway Ministry to consider operating a couple of MEMUs (Mainline Electric Multiple Unit) between Madurai and Trichy since work on track doubling (with electrification) on the Dindigul-Trichy section will be completed by end of this year.

I urge upon the Railway Ministry to construct a MEMU shed facilities to accommodate 20 rakes of MEMU at Kudal Nagar station, near Madurai Junction railway station to maintain a bunch of MEMU trains which would be operated in the division.

I urge upon the Minister to introduce MEMU from Madurai to Virudhunagar and Dindigul during peak hours.

All the sub-stations feeding the traction are to be operational in the Dindigul – Tirunelveli/ Tuticorin sections, so that MEMUs could be considered.

I request the Minister to reschedule the Chennai Central - Madurai Durgam By weekly Express trains as it runs with a considerable number of vacant seats and berth. If operated on weekends, it would benefit several passengers and also give brief stoppage at Dindigul station.

Also Madurai –Chennai Durgam Express inaugurated in 2012, hasn't got good patronage from passengers. I request that the train will attract more passengers if it ran on the Madurai-Chennai Egmore route. At present, it takes the circuitous Karur-Namakkal-Salem route since it has to be operated non-stop and single track in chord line is greater impediment.

Introduce push-pull passenger train services in Madurai-Dindigul and Madurai-Virudhunagar sectors.

Allocate funds for preliminary Detailed Survey for laying of a new railway line connecting Madurai-Karaidkudi via Melur, Tiruppattur.

Introduce more superfast Daytime train services in Madurai-Chennai and Madurai-Bangalore sectors.

A decade-old demand to operate a train connecting Madurai with Jodhpur has not been met. We wanted the train for the large chunk of population from Gujarat and Rajasthan in Madurai. We demanded that at least Jodhpur- Chennai be extended up to Madurai. Similarly, the demand for a day-train connecting Madurai with Bangalore remained unfulfilled.

A survey was sanctioned in 2012-13 for updating of RETS for a new line from Dindigul to Kumuli via Bodinayakanur and Theni for 123 km. stretch. It is also stated that 90 per cent of the survey work has been completed. This will help the pilgrims of Sabarimalai who travel a distance of about 118 kms. Hence, I urge upon the railway minister to complete the survey at the earliest and lay a new line to Sabarimalai route through Dindigul constituency.

A survey was also sanctioned in 2013-14 between Karaikudi and Dindigul via Natham for 105 kms. The letter of approval was also issued and the deadline to complete the project survey was 31<sup>st</sup> January, 2015 but so far no progress has been made in this project. Reconnaissance Engineering-cum-Traffic Survey (RETS) for the new line between Karaikudi-Dindigul needs Rs. 8,88,000 to complete the survey. I would request the Minister to sanction necessary amount to complete surveys within stipulated period and allocate sufficient funds for a new route from Dindigul to Karaikudi via Natham,

The electrification works between Salem and Dindigul via Karur is also to be taken up during the current fiscal. This will have a major impact on loco's and help a lot of freight movements.

For Erode-Palani new railway line project via Dharapuram and Kangayam, we made a representation to Prime Minister Modi Ji citing the need for expeditious execution of the project. Even the allocations to meet the expenditure was made in a piecemeal manner, sanctioned since 2005 against the total project cost of Rs. 400 crore. The new line, when commissioned, would set up a tourism circuit connecting historic temples in Palani, Chennimalai areas. Besides that, industrial clusters in Kangayam, Dharapuram and Vellakoil in the route would stand benefitted because of the new line.

The Erode- Palani project initiated by the British regime as early as 100 years ago has not been given shape despite the Indian Government acknowledging in principle the viability and profitability of the link. The Railway Budget this year, to , was not 'kind enough' to the project.

Prospects for introduction of Chennai Egmore-Guruvayur and Palakkad overnight-trains; direct rail link between Central Tamil Nadu to West Coast cities-Goa, Mumbai etc. via. Palakkad, Kozhikkode, Mangalore and through Konkan Railway.

The significance of the Palakkad Jn-Palakkad Town-Pudunagaram-Kollengode-Pollachi-Udumalaipet-Pallani-Dindigul BG line is enormous mainly

due to the fact that it creates direct rail link between Central Tamil Nadu to West Coast cities-Goa, Mumbai etc via. Palakkad, Kozhikkode, Mangalore, etc (through Konkan Railway from Mangalore).

Chennai Guruvayur Overnight Express, a new pair of trains offering overnight journey form Chennai to Guruvayur can be introduced. Of course, currently passengers from Chennai prefer to travel directly to 'Guruvayur by overnight trains to Thrissur (by Ernakulam, Alleppy, Thiruvananthapuram bound trains via. Erode-Palakkad and even get a connection train from Thrissur to Guruvayur for the just 22 km away).

It is desirable to introduce a new train to Guruvayur via. Dingigul-Oddanchatram-Palani-Udumalaipet-Pollachi Kollengode and Palakkad which will benefit passengers in this region as well. This pair of trains can have link trains between Maduari and Dindigul and thus passengers between Madurai and Guruvayur will get overnight journey. Kollengode- Trichur and Erode-Palani will altogether create new route for Kerala, bypassing Tiruppur, Coimbatore, Palakkad.

Trains from Chennai to Ernakulam can take up this line and trains towards Mangalore can take the ED-TP-CBE-PGT route.

**श्री गजानन कीर्तिकर (मुम्बई उत्तर पश्चिम):** माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे वर्ष 2016-17 के रेल बजट पर कुछ विचार और सुझाव रखने हेतु अवसर दिया है, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ।

विद्यमान लोक सभा में रेलवे बजट तीसरी बार सदर किया गया है। इस वर्ष का रेल बजट पिछली बार के रेल बजट की तुलना में अधिक बेहतरीन है, भारतवासियों के लिए अधिक सुविधाजनक है। महाराष्ट्र के लिए और खास तौर पर मुम्बई उपनगरीय रेल यातायात को विकसित करने वाला है। इसलिए मैं माननीय रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु और श्री सिन्हा जी का तहेदिल से अभिनन्दन करता हूँ।

इस बजट में यात्री और माल गाड़ी का किराया नहीं बढ़ाया गया है। रेलवे स्टेशनों पर सीसीटीवी का इस्तेमाल किया गया है। यात्री सुविधा के लिए हमसफ़र, अंत्योदय, तेजस व उदय जैसी चार नयी रेल गाड़ियों को शुरू करने की बात कही गयी है। पत्रकारों के लिए ई-टिकट की सुविधा दी गयी है। दुर्घटनाओं पर अंकुश लगाने के लिए स्वचालित रेलवे फाटकों को कार्यान्वित किया गया है। विकलांग महिला और वरिष्ठ नागरिकों के लिए आरक्षण की व्यवस्था की गयी है। 2500 किलोमीटर की नई रेलवे लाइन बिछाने का संकल्प और रेल यातायात में आधुनिकीकरण करने का कार्यक्रम भारतीय रेलवे को नयी दिशा देने वाला कदम है। महाराष्ट्र के लातूर, नांदेड़ और रेवस पोर्ट के लिए नयी रेलवे लाइन का निर्माण कार्य करने का एलान आपने किया है, लेकिन नाशिक-पुणे, परभणी-बीड-नगर, कल्याण-वाशी-पनवेल, वाशिम-माहूर, परभणी-परली, दमन-नाशिक, शिर्डी-घोटी-शहापुर के लिए बजट में किसी प्रकार का प्रावधान नहीं किया गया है। हर दिन मुंबई में 80 लाख रेल से यात्रा करने वाले यात्रियों के लिए चर्चगेट से विरार तक और सीएसटी से पनवेल तक एलीवेटेड कॉरीडोर करने की आपने कोशिश की है। सुविधा देने वाली मुंबई उपनगरीय रेल के लिए आपकी यह देन है, लेकिन मंत्री जी इसके लिए आपने बजट में केवल डेढ़ करोड़ रुपये का ही प्रावधान किया है। इससे यह साबित होता है कि यह धीमी कदम चलने वाला एलीवेटेड कॉरीडोर होगा। मुंबई-अहमदाबाद हाईस्पीड ट्रेन के लिए आपने 500 करोड़ रुपये का प्रावधान किया है। आपकी प्राथमिकता एलीवेटेड कॉरीडोर के लिए होनी चाहिए थी, लेकिन इसके लिए हम मुंबईवासी असंतोष प्रकट करते हैं। आपने विगत दो वर्षों के दौरान रेलवे में जो सुधार लाया है और सुधार लाने के प्रयास कर रहे हैं, इसके लिए मैं फिर एक बार आपका आभार प्रकट करता हूँ। हर वर्ष रेल बजट लोक सभा में पेश किया जाता है। मुंबई उपनगरीय रेल से यातायात करने वाले यात्री बजट को बड़ी आशा से देखते हैं। बजट की प्रतीक्षा करते हैं, परंतु मैं समझता हूँ कि यह बजट मुंबई उपनगरीय रेल के लिए निराशाजनक है। मुंबई उपनगरीय रेल मार्ग में 97 प्लेटफार्म ऐसे हैं, जिनकी आवश्यक ऊँचाई कम होने के कारण हर वर्ष सैकड़ों रेल यात्रियों की जान चली जाती है। इस खतरे की जानकारी रेलवे प्रशासन को होने के बावजूद भी इन

प्लेटफॉर्मों की ऊँचाई आज तक नहीं बढ़ायी गयी। इन 97 प्लेटफॉर्म्स की ऊँचाई बढ़ाने के लिए 23 करोड़ रुपये की निधि की आवश्यकता होते हुए भी, इस वर्ष के बजट में केवल 12 करोड़ रुपये का ही प्रावधान किया गया है। यह अन्यायपूर्ण और निराशाजनक है। मैं मांग करता हूँ कि इसके लिए बजट में 23 करोड़ रुपये की निधि का प्रावधान कर प्लेटफॉर्मों की ऊँचाई सभी जगह एक साथ बढ़ायी जानी चाहिए।

मुंबई पश्चिम उपनगरीय स्टेशन से बांद्रा से दहिसर तक छठी पटरी बिछाने की योजना बनाई गयी है, जिसके लिए 1118 करोड़ रुपये निधि की आवश्यकता है। मुंबई एमयूटीपी-दो के माध्यम से इस छठी पटरी के बिछाने का काम किया जाएगा। विगत आठ वर्षों से इस पटरी को बिछाने का काम खंडित हुआ है। छठी पटरी न होने के कारण और मुंबई सेन्ट्रल-बांद्रा से गुजरने वाली बाहर गांव की गाड़ियाँ इसी उपनगरीय रेल पटरी का इस्तेमाल करते हैं और रेल यातायात में बाधा पहुंचाते हैं। इस बजट में एमयूटीपी-दो के लिए 1118 करोड़ रुपये का प्रावधान किया जाए, ऐसी मैं मांग करता हूँ।

मुंबई उपनगरीय रेल यातायात में खतरा ज्यादा है, जानलेवा दुर्घटनाओं में हर वर्ष कई रेल यात्रियों की जान चली जाती है और कई घायल होते हैं। इसलिए प्रत्येक रेलवे स्टेशन पर नर्स, डॉक्टर, पैरामेडिकल स्टाफ सहित एम्बुलेंस सेवा तत्काल उपलब्ध करना आवश्यक है। हार्ट, किडनी, ब्रेन सर्जरी की सुविधा देने वाले जगजीवन राम अस्पताल के आधुनिकीकरण हेतु पाँच करोड़ रुपये की निधि भी बहुत कम है। इस हेतु 25 करोड़ रुपये की आवश्यकता है, मैं ऐसी मांग करता हूँ।

महोदय, मुंबई में रेलवे आवासीय परिसर और रेलवे कर्मचारियों की भारी संख्या को देखते हुए महालक्ष्मी क्रीड़ा अकादमी, मुंबई की स्थापना होनी है, जिसके लिए इस बजट में दी गयी एक करोड़ रुपये की निधि काफी कम है, इसे बढ़ाकर पांच करोड़ रुपये करना आवश्यक है।

महोदय, बाहर से आने वाली रेलगाड़ियों का अंधेरी रेलवे प्लेटफार्म नंबर सात व आठ पर स्टॉपेज है, आगे उपनगरीय यात्रा के लिए यात्रियों को प्लेटफार्म नंबर एक से पांच पर जाने के लिए उपरिपुल नहीं रहने के कारण रेलवे ट्रैक पार करके जाना पड़ता है। रेलवे ट्रैक पार करते हुए कई दुर्घटनाएं होती हैं, इसलिए अंधेरी स्टेशन के दक्षिण की ओर नया पुल बनाना जरूरी है, इसके लिए बजट में प्रावधान करने की जरूरत है।

पश्चिम उपनगरीय चार रेलवे स्थानकों पर आठ एकसीलेटर लगाए गए हैं, इसी तरह के एकसीलेटर सभी उपनगरीय स्थानकों पर लगाने से वरिष्ठ, वृद्ध पुरुष व महिलाओं के लिए सुविधा होगी। गोरेगांव, मालाड व कांदिवली में पादचारी पुल निर्माण के लिए तीन वर्ष पूर्व 17 करोड़ 39 लाख 31 हजार रुपये का बजट तैयार किया गया था। मार्च, 2015 तक नौ करोड़ 56 लाख 18 हजार रुपये ही इसके लिए खर्च किए

गए और काम अभी भी अधूरा पड़ा है। वर्तमान बजट में 50 लाख रुपये की ही निधि घोषित की गयी है, उर्वरित 10 करोड़ रुपये की निधि भी तत्काल देनी चाहिए, जिससे कार्य को शीघ्रता से पूरा किया जा सके।

खार सब-वे के लिए एक करोड़ रुपये का इस बजट में प्रावधान किया गया है, इसके साथ ही अंधेरी सब-वे का चौड़ाईकरण करना भी अत्यावश्यक है, इसके लिए बजट प्रावधान जरूरी है। जोगेश्वरी पूर्व में स्थित पुराने हो चुके रेलवे स्टाफ क्वार्टर्स की रिपेयरिंग और पुनर्निर्माण के लिए इस बार के बजट में कोई प्रावधान नहीं है। रेवस बंदर, जिला रायगढ़ नई रेललाइन की घोषणा स्वागतयोग्य है, परन्तु पेन से अलीबाग रेलवे लोहमार्ग हेतु कई वर्ष पुरानी रेलयात्रियों की मांग पर बजट में ध्यान नहीं दिया गया है।

रेल बजट 2016-17 में मेट्रोपॉलिटन ट्रांसपोर्ट प्रोजेक्ट मुंबई के लिए घोषित 57 करोड़ 76 लाख 56 हजार रुपये की निधि के बारे में विस्तृत ब्यौरा नहीं दिया गया है। विगत वित्त वर्ष में भी रिवाइज इस्टीमेट 50 करोड़ पांच लाख 56 हजार रुपये रहने के बावजूद केवल सात करोड़ 56 लाख रुपये की निधि ही दी गयी है, उर्वरित निधि शीघ्र देना आवश्यक है। यह मेरी मांग है।

महोदय, मुंबई उपनगरीय रेल यात्री संख्या में वृद्धि को ध्यान में रखते हुए पुराने और जर्जर हो चुके प्रसाधन गृहों का तत्काल पुनर्निर्माण हो और उनकी संख्या बढ़ानी चाहिए। लोगों को रेल यात्रा के दौरान हो रही परेशानियों को देखते हुए पश्चिम रेलवे के बांद्रा से शिर्डी, गोवा, कोंकण और विदर्भ के लिए नई रेलगाड़ी चलाना अति आवश्यक है। अंधेरी से गोरेगांव हार्बर लाइन और गोरेगांव से बोरीवली हार्बर लाइन का विस्तारीकरण कब तक हो जाएगा? पश्चिम रेलवे के जीएम और डीआरएम इसकी ओर ध्यान नहीं दे रहे हैं। बार-बार बैठक करने एवं आश्वासन देने के बावजूद भी वे सुनते नहीं हैं, केवल हां जी, हां जी बोलते रहते हैं।

महोदय, ओसीवरा रेलवे स्थानक बनकर तैयार रहने के बावजूद कुछ छोटे तांत्रिक कारणों आजतक शुरू नहीं हुआ है। आठ वर्ष पहले से यह स्टेशन तैयार है। विगत आठ सालों से रेल यात्री और हम प्रतीक्षा ही कर रहे हैं। यह रेलवे स्टेशन कब तक शुरू होगा? पश्चिम रेलवे के जीएम और डीआरएम के साथ लगातार बैठक करने के बाद भी उसमें कोई प्रगति नहीं हो रही है। इसके लिए रेल मंत्री जी को ध्यान देना चाहिए।

बोरीवली और बांद्रा पश्चिम रेलवे स्टेशनों का आधुनिकीकरण करने की घोषणा आपने इस बजट में की है, मैं इसके लिए आपको धन्यवाद देता हूं। मेरी मांग है कि इसी तरह से पश्चिम रेलवे में अंधेरी एक बड़ा जंक्शन है, इसका भी आधुनिकीकरण किया जाए। मुंबई से बाहर जाने-आने वाली गाड़ियां अंधेरी जंक्शन से ही गुजरात और राजस्थान जाती हैं। यहां भारी संख्या में आबादी होने के कारण अंधेरी जंक्शन से गुजरने वाली सभी गाड़ियों को अंधेरी में स्टॉपेज दिया जाए। आपने बजट में चार नई गाड़ियों की घोषणा

की है, जिसमें अंत्योदय एक्सप्रेस में अनारक्षित यात्रियों को सुविधा दी गयी है। इसी तरह की अंत्योदय अनारक्षित एक्सप्रेस मुंबई में रहने वाले कोंकण वासियों की भारी संख्या को देखते हुए मुंबई से कोंकण तक चलाई जाए, जनप्रतिनिधि होने के नाते ऐसी मेरी मांग है।

महोदय, रेलवे स्थानकों पर स्थानीय बेरोजगारों को स्टॉल देने की घोषणा आपने की, इसका मैं स्वागत करता हूं। मुंबई उपनगरीय स्थानकों पर आज कई स्टॉल्स हैं, जो भूमिपुत्रों को नहीं दिए जाते हैं। फिर रेलवे प्लेटफार्मों पर एक-एक कांट्रैक्टर के नाम पर बीस-बीस स्टॉल्स हैं। मेरी मांग है कि ऐसे ठेकेदारों के स्टाल रद्द करके बेरोजगार भूमिपुत्र मराठी लोगों को देने चाहिए। कई रेलवे स्टेशंस पर विकलांगों के लिए टेलीफोन बूथ आबंटित किए गए हैं। वर्तमान में मोबाइल फोन की सुविधा होने के कारण ये टेलीफोन बूथ ठप हो गए हैं। मेरी मांग है कि विकलांगों के लिए आबंटित टेलीफोन बूथों पर अन्य जरूरी वस्तुओं की बिक्री करने का अधिकार दिया जाए और भविष्य में ऐसे बूथ विकलांगों और भूमिपुत्रों को ही दिए जाएं।

शिक्षित बेरोजगार युवकों के लिए रेलवे नौकरी देने वाली एक बड़ी आर्गेनाइजेशन बन गई है। देश के हर राज्य में रेल का कारोबार चलता है। बेरोजगारों के लिए अपने-अपने प्रदेश में नौकरी मिलना उनका प्रथम अधिकार है। इसके लिए रेलवे ने राज्यवार नौकरभर्ती के लिए रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड्स की स्थापना की है। महाराष्ट्र में रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड का काम जारी है, लेकिन दुर्भाग्य ऐसा है कि विगत दस वर्षों में केवल 30 प्रतिशत ही मराठी युवकों की भर्ती मुंबई आर.आर.बी. ने की है। यह सरासर महाराष्ट्रीय बेरोजगार युवकों पर अन्याय है। इस बारे में बेरोजगार युवकों के मन में रेलवे के प्रति आक्रोश और असंतोष है।

नागपुर जो महाराष्ट्र की उपराजधानी है, उसे बिलासपुर आर.आर.बी. में जोड़ कर नागपुर के स्थानीय बेरोजगार युवकों को नौकरी से वंचित कर दिया गया है। बिलासपुर रेलवे रिक्रूटमेंट बोर्ड से नियुक्त हजारों बाहरी उम्मीदवारों को मुंबई आर.आर.बी. में भेजते हैं। यह संतापजनक है। मेरी आपसे मांग है कि मुंबई आर.आर.बी. के कारोबार की जांच की जाए और आगे इस प्रकार का स्थानीय बेरोजगारों पर हो रहा अन्याय बंद किया जाए। नागपुर जो बिलासपुर में जोड़ा है, उसे पूर्ववत् मुंबई आर.आर.बी. से जोड़ा जाए।

इसी प्रकार एक और अन्याय महाराष्ट्र के जिला नांदेड़ पर हो रहा है, जिसे हैदराबाद जोनल में जोड़ा है। इसे मध्य रेलवे मुंबई से जोड़ने हेतु क्षेत्रीय जनता कई वर्षों से मांग कर रही है। मैंने इस बारे में कई पत्र भी लिखे हैं, लेकिन मुझे कोई जवाब नहीं मिला है। इसलिए मैं रेल मंत्री जी से प्रार्थना करता हूं कि आज के अपने भाषण में मैंने जो मांगें आपसे की हैं, जो खुलासे किए हैं और जो काम करने की मंशा जाहिर की है, उनका जवाब आप जरूर देंगे और उन्हें यथाशीघ्र पूरा कराएंगे।

जय हिन्द, जय महाराष्ट्र।



**\*SHRI V. ELUMALAI (ARANI) :** I express my gratitude and sincere thanks to our beloved leader Hon'ble Chief Minister Puratchi thalaivi AMMA for giving me this opportunity to express my views on the Discussion on Railway Budget 2016-17.

With lots of thinking the Hon'ble Railway Minister has introduced his budget for the financial year 2016-2017. The Government has announced a number of new initiatives, be it in railway infrastructure, passenger amenities or measures to revive its finances by going digital. But, I wish to record here that it will be a long way to go for us to realize the results and fruits of this budget.

Our beloved leader Hon'ble Chief Minister Puratchi Thalaivi AMMA has written to Prime Minister about the long pending Railway demands of Tamil Nadu. But this Rail Budget has failed to meet the expectations of the people.

What comes as a relief to Rail passengers is that the Railway Minister has not announced a hike in passenger fares. Several new trains with a focus on improving passenger facilities were announced. Senior citizens have a reason to rejoice the Lower berth quota reserved for that category will be increased by 50%.

Railways have shelved projects worth Rs. 19,500 crore that have been lagging, which will affect as many as 14 projects in Tamil Nadu. The list includes projects that have seen not much progress despite passage of years since the announcement. Tindivanam Tiruvannamalai and Tindivanam-Nagari Railway line projects were announced many years ago in 2008-09 and 2006-07 respectively. But just 6% of the work is carried out so far in Tindivanam-Tiruvannamalai project, and 10 % of the work in Tindivanam-Nagari railway line. These projects have been shelved citing that return on investment as Minus 11 and Minus 5. These are people oriented projects and the economic criteria should not come in between. These railway line projects will help to boost all round development of these backward areas of the State, if implemented. I urge upon the government to resume work on these two railway line projects at the earliest.

---

\* Speech was laid on the Table

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 are welcome. To help mothers, baby foods, hot milk and hot water will be made available on stations needs to be appreciated.

SHRI MUTHAMSETTI SRINIVASA RAO (AVANTHI) (ANAKAPALLI): I am thankful to you, hon. Chairperson, for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget.

Sir, the country's first railway link was opened in 1853 between Mumbai and Thane. Ours is the fourth largest railway network in the world with a total length of 64,460 kilometres after US, Russia and China. The Indian Railways are the world's seventh largest commercial employer in terms of number of employees with around 14 lakh employees. We have four types of gauges – broad gauge, standard gauge, metre gauge and narrow gauge.

Sir, I will mention three points in my speech. As the country comes first, my first point will be about the Indian Railways as a whole at the national level. My second point will be on the issues concerning my State; and my third point will be on the issues concerning my Constituency.

First of all, I support this Railway Budget and I also support the Railway Minister. The Budget has proposed seven missions. They are: 'Mission 25 Tonne', 'Mission Zero Accident', 'Mission PACE (Procurement and Consumption Efficiency)', 'Mission Raftaar', 'Mission Hundred', 'Mission Beyond Book-keeping' and 'Mission Capacity Utilization'.

Sir, I really congratulate the visionary Suresh Prabhuji and his team, who have come out with these seven missions. I wish and hope that in future course of time, all these missions will be completed successfully. I do not want to mention about all missions because I do not have time. I want to mention only one thing out of seven missions. We are seeing many accidents. The issue of safety and security is very important. Recently, in our Telangana State, a school bus collided with a train at an unmanned level crossing. Many students were killed. Every day, we are seeing so many accidents. There should not be any unmanned level crossing gates in this country and there should not be any accidents. For this, they are also going to use the technology so as to avoid train collusion and accidents. I think it is a first of its kind in the Indian history.

There is no hike in the passenger fares in the Railway Budget. Every common man gets scared about the increase in fares. Without hiking the passenger fare, the Minister has presented the Budget. They have also introduced new trains like Antyodaya Express and Deen Dayal coaches. They have also introduced speed trains like Tejas. These are the highlights and positive points of the Budget.

If I come to the State of Andhra Pradesh, it is a newly formed State. My State is between Chennai and Howrah mainline. So, first of all, I convey my sincere thanks on behalf of our Government of Andhra Pradesh and also on behalf of all our hon. MPs who are sitting here for the Kothapalli-Narasapuram line, which is a dream project of our former MP Balayogi and also the present MP Ravindra Babu. They have sanctioned Rs. 200 crore for that. They have also sanctioned Rs. 50 crore for Kakinada-Pitapuram railway line.

For my constituency also, a new railway line has been sanctioned from Tuni to Kottavalasa via Madugula, Chodavaram and Vaddadi. For this line, they have sanctioned Rs. 16 lakh. I request the Railway Minister, through you, to complete the survey in this Budget and also allocate some amount for the new railway line in the coming Budget.

As far as our State is concerned, we were given three major things for the year 2016-2017. One is a dedicated freight corridor from Kharagpur to Vijayawada which has to be financed by innovative means, including PPP.

Second, Tirupati has been brought under the ambit of the proposed Railway Tourism Circuit. The Minister has also indicated the allotment for the beautification and improvement of passenger amenities at Tirupati railway station.

The third thing is the launch of a third railway line between Kazipet and Vijayawada.

He has also given proposal for 6-7 new railway surveys. One is Vijayawada-Amravati line. He has also sanctioned the project for doubling between Kottavalasa and Jagdalpur in the East Coast Railway besides laying a

third line between Vizianagaram and Sambalpur. He has also given Rs. 80 crore for Vijayawada–Bheemavaram-Nidadavolu Railway line. He has also sanctioned Rs. 180 crore for Nadikudi–Srikalahasti line. He has sanctioned Rs. 100 crore for Vijayawada Metro also. But for Vizag, he disappointed me by giving only a few lakhs. I request the hon. Railway Minister to please allocate sufficient funds for the Vizag Metro because I am from Visakhapatnam district. That is also considered as the financial capital of Andhra Pradesh.

Now, I will come to the other issues of our State. We have requested a railway university for our State but they have given it to Vadodara in the State of Gujarat.

Gujarat is already a well developed State. If you wanted to give, you can give it to Gujarat. We do not mind. But on behalf of the Government of Andhra Pradesh and on behalf of our CM, I request the Railway Minister and the Prime Minister of India to give one railway university to our State also because we have all the basic amenities to establish a railway university without spending any amount.

Coming to our dream, since 30 years we have four Railway Divisions in our State. They are Waltair, Guntakal, Guntur and Vijayawada Divisions. The Waltair Division is coming under the East Coast Railway Zone. The other three Divisions are coming under the South Central Railway. Now the South Central Railway is under Telangana State and the East Coast Railway is in Bhubaneswar. Our State is a newly formed State. So, it is because of the unplanned and unscientific bifurcation, we do not have a new Capital for our State; we do not have sufficient budget in our State; and we do not have educational institutions and industries in our State. All this is due to the last regime of the UPA Government. They had divided our State unscientifically.

In the Re-organisation Bill, 2014 also, there are several mistakes like the Polavaram project. Seven *mandals* are not included in our State. But after the NDA coming to power, they have included the seven *mandals*. They have

included Railway Zone in the AP Reorganisation Act. But since two years we have been making this request. Minister *Saheb*, do not think otherwise because personally I like the Ministers very much and also the Prime Minister. But with deep pain I am telling you that these are not my feelings but the feelings of entire Andhra Pradesh. Every year in every Budget our people are getting disappointed because since three decades, our people have been dreaming about a Railway Zone. Even Waltair Division is giving the highest revenue in the East Coast Zone. The other Divisions are also giving highest revenue in the South Central Railway. But out of all the four Divisions, three are in Telangana and one is in Odisha. So, the revenue we are giving they are enjoying from their Zones.

HON. CHAIRPERSON : Please conclude.

SHRI MUTHAMSETTI SRINIVASA RAO (AVANTHI) : This is a very important issue. This is the aspiration of five crore people of Andhra Pradesh. I humbly request you because the UPA Government did a mistake. That is why, they had lost deposits in Andhra Pradesh. Out of 175 seats, there is not a single Congress MLA in our Andhra Pradesh Assembly. There is no single Congress MP in Parliament.

So, I request the NDA Government, the hon. Prime Minister and the hon. Railway Minister to consider our request and grant the Railway Zone because to establish a Railway Zone in Visakhapatnam we have all the facilities. We have all the amenities; we have buildings, land, coach factory and everything. But it is only a political decision. You need not be afraid of the other States. Other States are having lot of revenues. For example, if you see Telangana, they are having Hyderabad. Sir, 60 per cent of the revenue is coming from Hyderabad to Telangana State. Even Odisha is also one of the oldest and well-established States. But our State is a new State.

This Railway Zone is the aspiration, a sincere and humble request of all the people of Andhra Pradesh. So, please consider our request and issue the order as early as possible to set up the Railway Zone because already this is made in the

AP Re-organisation Act. So, this is my request; this is my Telugu Desam Party's request; this is my hon. Chief Minister, Mr. Chandrababu Naidu's request; and also the request of the people of Andhra Pradesh. I hope and wish that this Budget should come fruitfully and successfully.

Lastly, my constituency, Anakapalli, is a rural headquarters for the entire north coastal Andhra Pradesh. I would request the hon. Minister to make Anakapalli railway station as a model railway station.

I have given the list of halting for express trains. So, please give some stoppages of express trains in Anakapalli railway station and consider my request for making Anakapalli railway station as a model railway station.

Thank you for giving me this opportunity.

**\*SHRI SANKAR PRASAD DATTA (TRIPURA WEST):** In the 2016-17, Railway Budget the people of the country as a whole and the people of the North-east region are really frustrated due to the absent of proper allocation in starting up new trains and lack of money for the safety of the people of this country. The very neglected North East region did not get any new real initiative from the Railways. You know it very well that the pepple of the state of Tripura were vry much eager to see theat the Budget would declare some new trains from the very beginning of the railway passenger traffic. But on the very day of 25<sup>th</sup> February the day of placing the Railway Budgt after hearing the placement of railway budget people got frustrated. In this curcumstances, I on behalf of the people of Tripura again reiterating those demands which uttered by the people, State Government and peoples representatives of the State c onstrantly demanding to start the super fast trains from the beginning of the broad gauge operaion. For this, it is necessary to connect State Capital Agartala with the National Capital New Delhi and as such Rajdhani Super Fast train is needed to start from the beginning of the broad gauge operation in the State of Tripura. Similarly to maintain linke between Chennai, Bangalore, Mumbai, Hyderabad and Kolkata are such teype of links which are being demanded by the people of Tripura as their bare necessity. Duranto, Tripura Samparkranti and Garibrath and local passenger trains cane be introduced immediately.

The line expansion from Agartala to Udaipur is at the verge of finishing. So that connection with Udaipur through trains are also needed. The work of expansion upto Sabroom should be done as early as possible.

The link with the Banglaesh should be restored immediately.

A new Railway division and Railway Recruitment Board for taking interviews of the youth of this region for providing job should be taken into consideration in the amended form of the Budget.

---

\* Speech was laid on the Table.



In this respect, I urge upon the Railway Ministry to include the proposals placed before this August House in the Budget.

SHRI BHEEMRAO B. PATIL (ZAHEERABAD): Hon. Chairman, thank you for giving me this opportunity. I also thank our hon. Chief Minister, Shri K. Chandrasekhar Rao Garu.

As you all know that Railways is one of the most important lifelines in our country. I am representing the State of Telangana with a huge expectation. I am thankful to the hon. Railway Minister for considering our long pending issues and majority of which have been sanctioned, particularly new project works like: Ghatkesar-Raigir (Yadadri) MMTS Project at an estimated cost of Rs.330 crore; development of Satellite Rail Terminal at Cherlapalli Railway Station at an estimated cost of Rs.80 crore; Kazipet Workshop for Wagon Periodical Overhauling sanctioned at a cost of Rs.269 crore and an amount of Rs.20 crore allotted in this year; and Kazipet Electrical Loco Shed augmentation of homing capacity from 125 locos to 175 locos at an estimated cost of Rs.18 crore.

The budgetary allocations for important on going new line projects are: Rs.70 crore for Peddapalle-Karimnagar-Nizamabad project; Rs.110 crore for Jaggayyapet-Mellacheruvu-Janpahad project; Rs.180 crore for Munirabad-Mahabubnagar project; Rs.30 crore for Manoharabad-Kothapalli project; and Rs.31 crore for Mancherial-Peddampet tripling project.

The above allocations are less than the amounts expected by the State of Rs.2500 crore for this year. In response to our hon. Chief Minister K. Chandrashekar Rao initiation, the Railway Minister has approved new works under partnership with the State Government in joint ventures and SPVs. These are: Gadchandur-Adilabad new line for a distance of 70 kms; Secunderabad-Zaheerabad new line for a distance of 70 kms; Bodhan-Bidar new line for a distance of Rs.100 kms; and Gadwal-Macherla new line for a distance of 184 kms.

Approvals to the new survey lines are also given. These are: Mahaboobnagar-Dhone survey for doubling for a distance of 175 kms; Nallapadu-Bibinagar for doubling for a distance of 243 kms; Bodhan-Biloli-Mudkhed-Jalkot-Latur Road new line survey for a distance of 130 kms.

These are other highlights of the Budget. The Railway Ministry has intended to partner with Telangana State Government for development of suburban section and development of Satellite Terminal under PPP mode (Nagalpalli).

We expect that the Railway Minister will take necessary steps for setting up of a Coach Factory at Kazipet in Warangal district in future; construction of ROB on Hyderabad-Kamareddy NH-44 in Kamareddy town; construction of ROB on Solapur-Hyderabad Section NH-9 in Zaheerabad town; and Pattancherry to Adilabad which is a new line where survey has been completed.

Chairman, Sir, the Railway Minister has taken a lot of pain in balancing the Railway Budget even though there is a loss of Rs.30,000 crore in subsidising passengers fare. He has planned to get finances through non-tariff means including partnering with global firms, marketing and borrowings, using the Public-Private Partnership mode for building 400 new stations and by creating a new fund to finance 44 new projects, which will cost Rs.93,000 crore.

Overall it is a pleasant Budget that even takes care of the needs of children and changing facilities for babies. He has done it by increasing the number of lower berths for senior citizens, setting up 24 hour help line for women, providing e-catering for passengers and installing vending machines in coaches and barcoding ticket systems at stations.

Further, it is a welcome move by providing more exciting, convenient and pleasant facilities like WI-FI and entertainment via FM Radio to the passengers.

The Minister has also taken steps for security, safety and strengthening of the tracks and upkeeping of train timings. For furthering the Prime Minister's Mission of Swachh Bharat an initiative has been taken to prepare 17,000 bio-toilets by the end of 2016.

This Budget is also providing improved quality of travel to the unreserved passengers by starting the Antyodaya Express, an unreserved superfast express

and Deen Dayalu Coaches with potable water and higher number of mobile charging points.

For improving the quality of travel for reserved passengers, the steps which have been taken are: Humsafar – a fully air-conditioned Third AC Service with an optional service for meals; and Tejas – it will showcase the future of train travel in India. It will operate at speed of 130 kmph and above. It offers on-board services such as entertainment, local cuisine, WI-FI, etc. through one service provider for ensuring accountability and improved customer satisfaction.

The Railway Budget also provides for Uday overnight double-decker, Utkrist double-decker air-conditioned and Yatri Express on the busiest routes which have the potential to increase carrying capacity by almost 40 per cent.

The Railway Minister also proposes to convert all operational halts into commercial halts for the benefit of the common man and to offer operational travel insurance for rail journeys at the time of booking.

Hon. Railway Minister is going to start time-tabled freight container, parcel and special commodity trains on pilot basis. The container sector would be opened to all traffic barring coal and specified mineral ores, and part-loads would be permitted during the non-peak season. All existing terminals/sheds would be granted access to container traffic where considered feasible.

It is proposed to develop rail-side logistics parks and warehousing in PPP mode. Ten goods sheds will be developed by TRANSLOC, the Transport Logistics Company of India, in 2016-17. The budget is encouraging development of cold storage facilities on vacant land near freight terminals. Local farmers and fishermen would be given preferential usage of the facility. A policy in this regard would be issued in the next three months.

There would be development of devices to provide audio-visual warnings to road-users at unmanned railway crossings. The Railways would also undertake construction of ROB and RUB and other safety related works to eliminate the level crossings.

With these few words, I support the Budget and request the House to do the needful in this Budget Session for Telangana State.

Thank you.

\*SHRIMATI V. SATHYABAMA (TIRUPPUR): I express my indebtedness to our beloved leader Hon'ble Chief Minister Puratchi Thalaivi Amma for giving me an opportunity to express my views on Railway Budget 2016-17.

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

Hon'ble 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.

Although many new initiatives were announced in this Railway Budget, what comes as a relief to commuters is that the Railway Minister has not announced a hike in passenger fares. Railways has been the life-line of crores of poor and middle-class people. Senior citizens have a reason to rejoice as the Lower berth quota reserved for that category will be increased by 50%. To help mothers, baby foods, hot milk and hot water will be made available on stations is welcome. Major stations to be brought under CCTV surveillance is really the need of the hour and will ensure the safety and security and crucial for assisting Police in Railway Stations.

The new categories of trains Tejas, Hamsafar and UDAY are suitable for high income upper class passengers while the Antyodaya Express, a long distance fully unreserved, superfast train service for the common man to be operated on dense routes. Also the two to four Deen Dayalu coaches in some long distance trains for unreserved travel will cater the economically poor passengers.

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

---

\* Speech was laid on the Table

installation of CCTV camera surveillance in major stations are welcome. To help mothers, baby foods, hot milk and hot water will be made available on stations needs to be appreciated.

The proposal to provide train borne entertainment via PA systems through FM radios, the installation of a high-tech centralized network of 20,000 screens across 2000 station know as rail display network to enable time flow of information to passengers, Walls of many stations converted to murals, also contributing to social awareness.

The Tamil Nadu State Government had also indicated its willingness to enter into an MoU. I request the Railway Minister to consider to enter 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 financial 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 SPV at market value.

Chennai, under the visionary rule of Puratchi Thalaivi Amma has become the Automobile manufacturing hub in India. Therefore the announcement regarding setting up of the first every Rail Auto Hub at Chennai is really appropriate and commendable. But 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'ble Minister to implement this railway project at the earliest.

I request the Hon'ble Minister that there are plenty of railway demands at Tiruppur Railway station. The passenger trains normally stops only for 2 minutes

at Tiruppur Station. Because of this the Parcel services could not be carried out at Tiruppur station. Tiruppur is an important centre for 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.



SHRI MD. BADARUDDOZA KHAN (MURSHIDABAD): Hon. Chairman, Sir, I will deliver half of my speech in English and half in Bengali. No doubt, our Railway Minister is a dynamic Minister, but his hands and feet are tied; only his brain is free to think. How he is thinking and what is reflected in the Budget, I will try to ventilate in my speech.

Hon. Chairman, Sir, our Railway Minister is looking at some good hopes and anticipations from the Budget for the year 2016-17. There is anticipation of enhancing 50 per cent more electrification, commissioning seven kilometres a day of broad gauge line, two locomotive factories, 17,000 bio-toilets and three new freight corridors etc., but he must think about the ground reality of such dreams within the Railway Budget. What is there in the Railway Budget? Let us discuss what is there in the Budget. Ninety per cent of total revenue is collected from freight traffic and passenger traffic. This year – I can compare with last year also – the total revenue is expected to increase by 10 per cent, but in 2015-16, there was a revenue shortfall of nine per cent. This year, the total expenditure is expected to increase by 13 per cent, but last year, the total expenditure increased from Budget Estimates by seven per cent.

What is the position of operating ratio and surplus? This year, the hon. Minister hopes that the operating ratio would be 92.5 per cent while it was 90 per cent last year. A higher operating ratio indicates a lower surplus. From where will the money come?

Hon. Chairman, Sir, in the last few Budgets, the Railway Minister has announced PPP and FDI in Indian Railways, but till date, we do not know how much revenue has been collected from this sector so far. If there is any information, the Minister may please convey it in this House. It is also remarkable that in the last few years, gross budgetary support from the Union Budget has remained same and there is no increase. From where will the money come? In this position, there is one other source to support the Budget, that is, market borrowings which means that the Railways can borrow money from the market.

From 2011-12, it is a fact that the repayment is always less than the borrowing. So, in the near future, such type of borrowings will be the debt trap for the Indian Railways. With expenditure on account of implementation of 7<sup>th</sup> Pay Commission recommendations also being there for the Railways, I do not know what the fate of this Budget will be. What will be the fate of this Budget? I do not know.

Where is the money for safety and expansion of Railways? I want to know about it. Already, there are some Reports of Expert Committees, but the Government has not implemented them properly. Further, the Minister has set up some more Committees / Organisations and seven Missions for the future to divert the opinion of the common people.

I have two suggestions to make to the Railway Minister for generating funds, and I will be grateful if the Railway Minister takes my suggestions. Out of 65,000 kms of rail route, two-third is not electrified. So, it is a huge burden of fuel charge, which is 21 per cent of the total expenditure. Now, the cost of crude oil is cheaper than ever before in the international market, but Railways are not getting the benefit due to the Government decision of imposing several types of taxes by avoiding the Parliament. It is the trend of the Government to avoid the Parliament, and so many types of duties are being imposed by them.

The Government has a slogan - सबका साथ सबका विकास। प्रधान मंत्री और वित्त मंत्री जी से मेरा निवेदन है कि देश के विकास के लिए कम से कम रेल मंत्री का साथ दीजिए। रेल को बचाने के लिए रेल मंत्रालय को ड्यूटी फ्री डीज़ल देने का इंतज़ाम कीजिए। इससे रेल को और पब्लिक को लाभ होगा।

मेरा दूसरा सुझाव यह है कि अभी रेल को प्रॉफिट नहीं मिल रहा है फिर भी रेलवे की तरफ से हर वर्ष सैन्ट्रल गवर्नमेंट को डिविडेंड दिया जाता है। जो प्राफिटेबल नहीं है, वह डिविडेंड देता है। अगर वित्त मंत्री और प्रधान मंत्री जी इस डिविडेंड को रैमिट करते हैं तो रेल को कुछ मिलेगा और इससे कुछ काम हो सकता है।

\*Now I will speak the last portion in Bengali Sir, there were some Railway Minister during the UPA-II Government of whom, two are Members of Parliament at present. The projects which were announced by them are still pending. So does the Government have any responsibility to complete those pending projects? If these are not completed, the people would feel cheated. I can cite some instances from my State West Bengal:

First, on 29<sup>th</sup> November, 2009 the foundation stone of an auto hub was laid in Shalimar, by the then Railway Minister and our present Chief Minister. It was announced with much fanfare that there would be huge employment opportunities. But the work is still pending. What is the reason of non-completion of the project?

Second, in February 2010, a Diesel Multiple Unit was announced in Sankrail. It has not been set up to date. Again on 6<sup>th</sup> January 2010, our present Chief Minister, the then Railway Minister laid the foundation stone of the Metro Rail Rake Maintenance Factory at Noapara. It has also not been initiated.

Third, on 21<sup>st</sup> March 2010 she had also laid the foundation stone of new coach factory of Eastern Rail in Kanchrapara. No work has commenced so far.

Fourth, on 30<sup>th</sup> October 2010, on the same day, as Railway Minister, she laid the foundation stone of rail coach factory in Burdwan's Ondal and Goods Train factory in Kulti. The very next day, she also commenced the Purulia Thermal Power Plant and coach factory. Nothing has happened thereafter. So who is going to fulfil these promises now? No funds have been allocated for these projects. People of West Bengal have been deprived of everything. They have been duped.

As per the announcement of the present Railway Minister, the East-West Metro in Kolkata was to be made operational by 2016. This is 2016 March. Now it is said that the work will be completed by 2018. Allocation has been made for only 5 km track. Why this delay? Who is answerable?

---

\* ....\* English translation of the part of Speech which was originally delivered in Bangla.

If I can quote from Times of India, it will be very clear that the moment our Chief Minister relinquished office of the Railway Minister, she started opposing all the projects and did not allow a single one to see the light of the day. I am, though, not reading out from newspaper but this is my direct allegation against the State Government.

It must be mentioned here that despite the allocation, the Panchanantala and Choapur ROB in Murshidabad's Berhampore could not be constructed due to the non-cooperation of the State Government of West Bengal. It is so depressing.

The railway bridge over Bhagirathi River in Nashipur is yet to be constructed. So many projects are still pending and the state administration is not taking any interest in any work. Government is not acquiring any land. What would be the fate of these projects?

Therefore, I wish to put forth some demands before Hon. Railway Minister. Yes, Hon. Minister, MoS is present here. I know that much has been conceived for the State of Orissa. Therefore I want some issues of Bengal to be addressed as well.

1. The survey work for new railway line at Berhampore-Krishnanagar via Domkal-Jalangi-Karimpur should be taken up. I have written letters to the Hon. Minister as well.
2. Doubling and electrification of track from Katwa to Farakka should be completed.
3. He has proposed to construct elevated corridors to ease the pressure on Mumbai and its suburbs. But he did not spare a thought for the Howrah-Sealdah stretch which is equally crowded. Elevated corridor should be constructed for Howrah-Sealdah Suburban Rail. The corridor from Dumdum junction should also be elevated so that Bhagirathi, Hajarduari and other express trains get halts at Dumdum. This area is extremely overcrowded.

4. The Dhano-Dhanyo Express now runs thrice a week. It should run daily.
5. One 3-tier AC coach each should be attached to the two trains 53181 and 53172 on Lalgola-Sealdah line.
6. The toy train of Darjiling is a world heritage. On August 2015, Hon. Rail Minister has announced in Kolkata that an MoU would be signed with UNESCO for up-gradation of the toy train. But this has not been categorically mentioned in the budget speech. Thus a clear announcement is required in this regard.\*

### **18.00 hours**

मैं यह कहना चाहता हूँ कि बहरामपुर से कृष्णानगर वाया डोमकल, जलंगी, कशीमपुर न्यू रेल लाइन के लिए सर्वे किया जाए। इस न्यू रेल लाइन के लिए सर्वे होना चाहिए। मैंने बहुत बार लिखा है। रेल मंत्री जी से मैंने निवेदन किया। आज फिर इस सदन में कहता हूँ कि इसका सर्वे होना चाहिए।

HON. CHAIRPERSON: I want to get the sense of the House about extension of time. There are a large number of speakers. So shall we extend the time of the House by one hour?

SEVERAL MEMBERS: Yes, Sir. What about 'Zero Hour' Sir?

HON. CHAIRPERSON: We will take up 'Zero Hour' after that.

\*SHRI MD. BADARUDDOZA KHAN: Lastly I would like to mention that Railway Ministry is planning to lease out its land to generate more revenue. But most of the railway property and land have been encroached. The encroachment must be removed, otherwise no pending railway project can be completed in due course. So what initiatives are being taken by the Ministry to do away with such illegal encroachments? There were the few issues which I wanted to bring to the kind notice of the respected Railway Minister. So with these words I thank the Hon. Minister and conclude my speech. \*

**18.03 hours**

(Shri Anandrao Adsul *in the Chair*)

---

\* ....\* English translation of the part of Speech which was originally delivered in Bangla.

\*SHRI JAYADEV GALLA (GUNTUR): I thank you very much for giving me an opportunity to make my observations on the 3<sup>rd</sup> Railway Budget presented by the hon. Railway Minister, Shri Suresh Prabhu last week. The Budget can be understood in one statement - 1.2 lakh crores earmarked for capital investment. There is no doubt that hon. Railway Minister has the acumen of how to bank on non-budgetary resources and create enormous opportunities for the industry to make a win-win situation both railway and the industry. Hats off to him.

It is equally important to note that the hon. Railway Minister has not resorted to populism which, normally, is the order to the previous Railway Ministers. Hon. Minister has focused on improving the services, use of technology to make journey of ordinary passenger more comfortable. As we all know that the Indian Railway is notorious for its dirtiness and introduction of 'Clean my coach' just by sending an SMS, use of Wi-Fi, access to FM radio, installation of GPS-based digital displays to track train, CCTVs, easy cancellation of tickets by using One Time Password, etc., clearly indicates that the hon. Minister hell-bent to use technology for improving services to passengers which is a laudable one. As a part of Swachh Bharat Abhiyan, introduction of 30,000 bio-toilets under 'Swachh Rail, Swachh Bharat' is worthwhile to mention here. I am confident that same would be extended to all passenger and mail trains very soon.

Operation ratio is put at 90% in the current fiscal and would be 92% in 2016-17. It is primarily due to financial outgo, I think, to the tune of Rs. 30,000 crores in view of implementation of VII Pay Commission Recommendations. With introduction of double-decker trains called Uday between busiest stations would definitely increase traffic carrying capacity by 40% and other measures would definitely increase the revenue of the railways and offset the outgo due to Pay Commission. But, at the same time, dwindling of passenger traffic in the last 1- years is a real cause of concern for railways as it may bring down the earnings of railways. I only wish the hon. Railway Minister to look into this aspect very

---

\* Speech was laid on the Table

seriously. I also welcome the proposal to eliminate all unmanned level crossings by 2020, electrify 2,000 kms in 2016-17, construct 7 kms/day broad gauge line against 4.3 kms/day now, apart from other initiatives.

Coming to my state of Andhra Pradesh, I wish to submit that we are reasonably happy as we have got a few trains, a major project of doubling of 443 kms of track between Guntur and Guntakal with an estimated cost of Rs. 4,000 crores, Guntur-Tenali new line, Vijayawada-Kharagpur freight corridor, Rs. 1,183 crores for doubling/tripling of railway lines, Rs. 648 Centre's share for projects to be taken up under Special Purpose Vehicle in Andhra Pradesh, apart from other things. But, the people of Andhra Pradesh are equally disappointed for not announcing special railway zone at Visakhapatnam which has been demand for decades and also not acceding to the request to set up Railway University in Andhra Pradesh. I request the hon. Minister to kindly make announcement on these before passing the Railway Budget.

I, now come to my Guntur Parliamentary Constituency which I represent. Andhra Pradesh was bifurcated and the residuary State has become Capital-less and last year Amaravati has been declared as the new Capital of Andhra Pradesh and hon. Prime Minister was kind enough to inaugurate the same. The State Government, under the leadership of Shri Chandrababu Naidu Garu, is determined to develop this new capital as the world class people's Capital of Andhra Pradesh. Amaravati, with an area of 217 km<sup>2</sup>, located between Vijayawada and Guntur cities within Andhra Pradesh Capital Region Development Authority jurisdiction. APCRDA covers an area of 8352.69 km<sup>2</sup> with a population of 5.9 million with major cities such as Vijayawada - a major trading and business center and is also known as "the Business Capital of Andhra Pradesh", Guntur - the base for agriculture exports for chilies, cotton and tobacco. These two cities put together will provide the critical mass and eventually create demand for future development in the capital city region. Since, these three cities will be in close



proximity it will be critical to seamlessly integrate the new city with the existing one.

APCRDA was formed for establishing and developing infrastructure for new Capital City - Amaravati - prepared a Prespective Plan for Capital Region and Master Plan for Capital City and recommending the following railway network and infrastructure development requirements. Hon. Railway Minister disappointed the people of this region by not making any announcements/projects relating to Amaravati. So, I request the hon. Minister to kindly consider these proposals positively announce them when he replies to the Budget.

New Railway Station at Amaravati : A world class railway station needs to be developed in the vicinity of Amaravati (new capital of Andhra Pradesh which is designed for 25 lakh population. Regional rail connectivity with world class facilities at railway station for boarding alighting is to be created at new location, as the present Vijayawada station shall not be able to cater the future demand. It is suggested that existing Krishna Canal Railway Function shall be upgraded to cater to the needs of the new capital. Further, this station is required to be connected with extension of railway line from Narasaraopet line via Sattenapalli, Amaravati (through the express way) to Krishna Canal station.

Advantages of this proposal :

- Nearest location to the Government Complex and CBD area of Amaravati.
- This location is suitable for both direction traffic towards Chennai and Bangalore on the southern part of India.
- Possibility of upgrading this station as a multimodal station by integrating the Inland waterway no. 4 with a domestic port/station and rail and road connectivity.

Extension of Railway Line:

- To extend the existing Railway line from Narasaraopet Railway Station to Amaravati City (through proposed express way) either by underground or elevated corridor within the city via Sattenapalli which will reduce the burden on the existing saturated Guntur Railway Station. (New line)

New rail corridor to major cities in and around states of Andhra Pradesh:

- Amaravati-Chennai via Tirupati
- Amravati-Bangalore via Kurnool and Anantapur
- Amaravati-Visakhapatnam via Kakinada

High Speed Rail Corridor:

- High speed rail connectivity to Amaravati with other major cities of India.
- New High speed rail connectivity between Chennai-Bangalore via Tirupati

Freight/Industrial Corridor:

- Visakhapatnam-Hyderabad via Amaravati
- Hyderabad-Bangalore via Kurnool and Anantpur
- Bangalore-Chennai via Chittoor and Sri City

The above railway infrastructure will boost the economic activity of the new capital in particular and Andhra Pradesh in general and I am sure this will bring in lot of investments, generate employment and finally pave the way to achieve the dream of Swarnandhra Pradesh.

The new capital of Andhra Pradesh, Amaravati, falls in my Parliamentary Constituency. The new capital needs to be provided with rail connectivity from every nook and corner of the country as far as possible. For this, advanced planning in a phased manner needs to be prepared for execution in time-bound manner. The Andhra Pradesh State Reorganisation Act contains provisions for development of rail network in the State. I am confident that Zonal administration will come forward to commence developmental works shortly to meet the requirements of the new capital station.

GUNTUR STATION:

Guntur is the district headquarters, is the headquarters of Guntur Zone of the SCR and is also the nearest railway junction to the capital city. Guntur station needs to be developed as one of the stations for the capital as it has the shortest route to Hyderabad and also existing connectivity with the Southern Railway and also the South Western Railway.

Even though Guntur station is having 7 platforms, only 3 platforms are suitable to accommodate express trains. Keeping the proposed increase in the traffic, in future, in view of the new capital, the remaining platforms should be developed to receive express trains and also to provide with the amenities required for long distance passengers.

It was promised construction of 8<sup>th</sup> platform and new building on the western side of station. It has to be expedited and all platforms are to be connected to a new FOB with escalators wherever necessary. The station should be developed symbolizing the Amaravathi culture.

The available land between the Brodipet ROB to Syamalanagar (NGO Colony) LC can be developed to keep the empty rakes easing the movement of passenger and goods trains through station anytime without making trains to wait at outer signals.

Widening of Donkaroad RUB (known as three bridge road) is being proposed for the last few years. This is an important internal road of Guntur city that connects to Amaravathi Road from 1 Town. Hence this proposal needs to be considered immediately.

#### NEW GUNTUR STATION:

The Reddypalem goods yard was converted into Guntur By-pass Railway Station with one platform and named as New Guntur Station with lines towards Mangalagiri and Vijayawada. Though the doubling and electrification work between Tenali-Guntur is in progress, the bypass line is not included in this project. Already three long-distance express trains from Northern part of the country to Southern part of the country are passing through this station. Incidentally, trains that pass through this station will touch all stations in the CRDA area vis. New Guntur (25 km), Mangalagiri (15 km) and Vijayawada Jn. (30 km) located near Amaravati. Hence, this small patch of 4 km bypass route should be included in the Tenali-Guntur doubling electrification project which facilitates to connect the capital area immediately without much fiscal burden on railways for new trains to

this capital by simply diverting all the existing long distance express trains between Tenali-Vijayawada-Tenali through New Guntur and Mangalagiri.

Guntur station needs to be connected with a new railway line by diverting from the existing GNT-KCC line to New Guntur so as to avoid the thickly populated area in city where there is an LC which cannot be either converted to ROB or RUB with the municipal water pipelines passing beneath the LC and very narrow nature of road of LC. For this connectivity, railways may have to acquire available vacant lands around New Guntur station with the cooperation of State Government and local administration which will be of the utmost use in future to meet both passenger and goods traffic.

At New Guntur Station, two platforms presently using for goods loading and unloading needs to be converted into regular passenger platforms by providing shelter and other facilities and also by connecting all platforms with FOB. With rapid growth of city around this place, this will become as one of the important stations of Guntur city. PIT lines can be constructed here as plenty of land available and this can be an originating station in future to run trains in three directions towards Hyderabad, Guntakal and Visakhapatnam.

#### NALLAPADU STATION Jn:

Guntur, New Guntur and Nallapadu stations will form the complete Guntur city. Already Nallapady station has a marshalling yard for goods trains and also the goods station catering to the needs of all passengers. The growth of city around this station is certain within no time once the capital city construction starts.

Electrification of Guntakal-Nallapday route will assure more number of goods and passenger train movement and the expected residential area development around this place will make this station very important one as this is a junction station. By providing maintenance facilities and PIT lines here, new trains can be originated from here towards South and East directions.

Both the New Guntur and Nallapadu stations need to be called as Guntur New and Guntur Nallapadu to avoid confusion for other state passengers as is done in the case of Chennai Central and Chennai Egmore.

#### TENALI-REPALLE ROUTE:

Tenali is one of the busy stations with number long distant trains and passenger trains serving rural passengers. While all platforms are busy with moving trains, there will be a train waiting for its counterpart train to come from Repalle. Unless Repalle train reaches Tenali station, Repalle-bound train cannot move. This phenomenon was not there when route was laid long back as crossing line at Vemuru Station. But, somehow, the crossing line was removed creating the said situation at Tenali Station. Repeated representations made to authorities concerned and finally sanctions have also been given. But, thereafter nothing has been done. So far no crossing line is provided either at Vemuru or at Bhattiprolu even after four years of its sanctioning. Because of this, more time is taking in the journey even though the distance is lesser than the road to Repalle. This small patch of 32 KM needs to be considered for doubling with electrification as all routes in vicinity have already with that facility. This route can be extended to Nizampatnam where there is a fishing harbour.

If a PIT line is sanctioned at Repalle it helps maintain Delta and Kachiguda Passenger trains. Introduction of an express train between Repalle-Secunderabad/Hyderabad or Lingampalli via. Nadikudi-Nalgonda will be of use to passenger of Tenali revenue division and east Krishna Dist. Passengers in particular and also eases the traffic in this route.

#### NEW TRAINS:

As Guntur-Mangalagiri-Vijayawada stations are more approachable to proposed capital of Andhra Pradesh, new trains introduced will have to be originated covering these three places. Hence, all trains going to be introduced towards North and East may be originated from Guntur station and all trains going

to be introduced towards South and West be originated from Vijayawada. For all these trains halt at Mangalagiri be provided.

Guntur-Mysore Express train to be originated from Guntur/Vijayawada so that it reaches Bangalore by 5 a.m and Mysore by 8.30 a.m which saves a day for its employees.

#### INTERCITY TRAINS BETWEEN:

- (a) Guntur-Tirupathi-Guntur. ... Intercity Express via. Tenali, Gudur.
- (b) A day train connecting Bapatla, Chirala, Ongole and Nellore useful to students and employees.
- (c) Guntur -Visakhapatnam-Guntur Intercity Express via. Mangalagiri, Vijayawada, Eluru, Rajamandry, Annavaram and Anakapalli is needed. It is useful to students, business people, Devotees.

#### Extension of Trains :

Mumbai-Secunderabad Devagiri Express to Guntur.

Increase of frequency required for :

Train No : 17211-17212 Machilipatnam-Yaswanthapur-Machilipatnam Kondaveedu Express daily.

Train No: 17222/17222 Kakinada Port-Lokamanya Tilak Terminus Kakinada Port as daily.

#### **New Halts**

To provide Halt to Train No: 12709/12710 Gudur-Secunderabad - Gudur Express at Nidubrolu.

To provide halt to Train No. 17209/17210 Bangalore-Kakinada -Bangalore at Nidubrolu.

To provide halt to Train No. 17401/17402 Tirupathi - Machilipatnam - Tirupathi at Nidubrolu.

#### **Other Points for consideration:**

- (a) To convert Pedakakani as fully fledged station with all the facilities like water, toilets on platforms and regular booking facility to issue season tickets and reservation tickets. Full cover on platforms should be provided.

- (b) To open LC No. 296; in 1995 LC No. 295 was closed with an assurance to provide path through LC No. 296 of Manchikalapudi to reach the agricultural fields on the other side of track. Since 2013, this LC No. 296 has been closed pushing the framers of Duggirala to difficulties in moving agricultural inputs and out puts. Hence, this gate be reopened or suitable arrangement be provide with RUB in the place.
- (c) Restoration of Vejendla-Tsundur Chord railway line : The new Railway line laid in the united Andhra Pradesh after getting Independence. It is this small patch of line to ease Tenali junction from heavy goods movement. This line was used to run Circar Express between Kakinada - Madras Central. Somehow this line has been removed. As this is more useful this may be restored by including in the Guntur-Tenali doubling project for running good trains and superfast Express trains.
- (d) Mangalagiri station needs another Booking counter and hence required staff be provided to open another counter.
- (e) As Amaravathi Express is being made to run daily from 26<sup>th</sup> of January 2015 between Vijayawada-Hubli, this train be provided with stop at Mangalagiri from the date of its first run as daily Express as the Republic Day Gift.

With these observations, I once again support the Railway Budget presented by the hon. Railway Minister, Shri Suresh Prabhu, with a request to look into the issue forthwith.

SHRI MEKAPATI RAJA MOHAN REDDY (NELLORE): Mr. Chairman, Sir, thank you very much for giving an opportunity to speak on the Railway Budget for 2016-17.

We are very happy and I compliment the hon. Railway Minister Shri Suresh Prabhu Ji and the Minister of State Shri Manoj Sinha Ji for presenting a very innovative and progressive Railway Budget for the year 2016-17. I also compliment them for their drive to complete all the pending projects that have been languishing for decades within three to four years.

Sir, people of this country are very happy because they have not increased passenger and freight fares. We are very happy to note that they are going to construct broad-gauge lines, at present, at seven kilometres per day. Previously, for the last six years, it was at 4.3 kilometres per day. In 2017-18, they are going to increase it to 13 kilometres per day and in 2018-19, they wish to construct 19 kilometres per day. That is a very happy news for the people of this country. They have promised many innovative things. I need not go into all those things.

In the past, Railways have set up various Committees, such as, Kakodkar Committee on Safety of Railway System; Mittal Committee to raise revenue of Indian Railways; Sridharan Committee on Delegation of Commercial Power; Sam Pitroda Committee to modernise the railway system; and Bibek Debroy Committee on Role of Railway Board – Revamping HR functions. They have promised many things. I need not repeat them. We have faith in their competency and sincerity. Please carry out what you have promised in the Railway Budget. People of the country will be very happy and definitely they are going to congratulate you also.

As far as Andhra Pradesh is concerned, there are a number of projects which are pending. I am happy to note that he has given some money to all the projects. That is a very good thing. Almost 14 projects are pending in the newly formed Andhra Pradesh. Many important projects are there. One such project is



the Nadikudi-Srikalahasti which has been sanctioned. Now he has earmarked Rs.180 crore in this Budget. That is going to be the shortest route, alternate route and an all-weather route between Hyderabad and Chennai. The total distance is 309 kilometres. The original estimate was of Rs.1300 crore. Now it is Rs.2,303 crore. He has earmarked Rs.180 crore. But we have to complete that project within three to four years. Unless otherwise, he earmarks at least Rs.500 crore to Rs.600 crore per annum, it cannot be completed.

At the time of reorganization of the State, The Sivaramakrishnan Committee had been constituted to advise the State Government about where to locate the capital and other things. He has recorded that we have to complete that project at the earliest so that industrial development can take place along this route. There are many drylands in this route. The Committee has said that the industrial development can take place in this route. So, I would request the hon. Minister to complete that project at the earliest by earmarking at least Rs.500 crore to Rs.600 crore per annum.

There are another 13 important projects, such as Kadapa-Bengaluru, Kotapalli-Narsapur, Gudur-Gajrajpatnam, Kakinada-Pithapuram, Macherla-Nalgonda and many other projects. The Railway Minister knows it. I need not take the time of the House on this.

I would like to mention one more thing. Land is a very precious item. There is 1500 acres of railway Bitragunta Railway Station. I would request the hon. Minister to utilise it in a proper way by establishing some railway project. Adjoining to this, there is a six-lane Chennai-Kolkata road. That way, power is there; sufficient water is there and he can utilise 1500 acres of land in a big way for industrialization. I have been repeating this point many times. Please utilise this land because land is being encroached. Unless otherwise you take action, it may not be possible to avoid those things.

Tirupati is a very important pilgrimage centre. In the same way, Shirdi is also an important pilgrimage centre. After so many requests, they have very

recently started a weekly train on trial basis between Tirupati and Shirdi *via* Nellore, Ongole and Vijayawada. I would request the Ministry to make it a regular train or run it at least twice or thrice a week. There is a lot of demand for this and, therefore, there will be good revenue generation from it.

Similarly, there is a demand for a new train from the new capital of Andhra Pradesh Vijayawada to Bengaluru. That also is very much required because a large number of software engineers from Andhra Pradesh are working in Bengaluru. Hundreds of buses ply to Bengaluru daily from Vijayawada, Ongole, Nellore to cater to these people's travel needs. I, therefore, would request the hon. Minister to start a new train from Vijayawada to Bengaluru.

Nellore city is my Constituency headquarters and District headquarters and it has a population of 6 lakh. There is no cover on platform No.1 in Nellore railway station. I have been making this request to the Railway authorities to carry out this work. Platforms 2 and 3 are uneven and it is very difficult for old-aged people to walk on them. Please renovate them. I have been making this request for a long time.

Some very important trains halt at Nellore like Ernakulam-Nizamuddin Express, Coromandel Express, Tamil Nadu Express, Garib Rath Express. At Kavali, very recently the hon. Minister has accorded permission for stoppage of Seshadri Express and I am very thankful to him for that. But there is demand for a long time for stoppage of Sabari Express at Kavali. I would request the hon. Minister to examine this and give permission for stoppage of Sabari Express at Kavali.

Sir, I now come to a very important point. At the time of reorganisation of the State they have promised to create a railway zone at Visakhapatnam. They said, "Indian Railways shall within six months from the appointed date examine establishing a new railway zone in the successor State of Andhra Pradesh and take an expeditious decision thereon." Sir, when you said that, people of Andhra Pradesh took it for granted that you are going to create a new zone.

Already two years have passed and it has not been created. The State is already in a dire financial crisis with a revenue deficit of Rs.13,000 crore. We are not able to cater to the needs of the people. I, therefore, once again request the Government of India, Ministry of Railways to look into this and accord permission for creation of a new zone at the earliest. This is very important. The Central Government cannot go back on its promise.

Thank you very much.

**श्री अशोक शंकरराव चव्हाण (नांदेड़) :** सभापति महोदय, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे रेलवे बजट पर अपने विचार व्यक्त करने का मौका दिया है। आदरणीय रेल मंत्री जी से काफी उम्मीदें थीं। वे देश का विचार तो करते हैं लेकिन साथ ही महाराष्ट्र जहां से वे आते हैं, यह स्वाभाविक है कि लोगों को उम्मीदें रहती हैं, चाहे रेल मंत्री हो या रेल राज्य मंत्री हो, वे जिस स्टेट से आते हैं, उसकी तरफ थोड़ा झुकाव होता है कि वे अपने स्टेट में कुछ न कुछ करें। रेल मंत्री जी ने जो एनाउंसमेंट्स की हैं - वह टिकट वैडिंग मशीन हो, तत्काल काउंटर्स हों, सीसीटीवी कैमरे हों, मोबाइल चार्जर्स हों, टॉयलेट क्लीनिंग की बात हो, रेलवे बोर्ड में स्ट्रक्चरल चेंजेस करने के एडमिनिस्ट्रेटिव ईशूज हों, मैं समझता हूँ कि ये चीजें अच्छी हैं। मैं यह नहीं कह रहा हूँ कि कोई बुरी चीजें हैं। लेकिन ये ईशूज प्रशासकीय मामले हैं। बजट में निश्चित तौर पर लोगों को ये उम्मीदें हैं कि देश में अनकनैक्टेड शहरों, गांवों को ज्यादा से ज्यादा कनेक्टिविटी मिले।

रिसॉज कन्स्ट्रेंट होते हैं, मैं इसे समझ सकता हूँ, उसको ध्यान में रखते हुए आपके द्वारा जितना प्रयास हो सकता है, ऐसी उम्मीदें हमेशा रेल मंत्री से रहती है, चाहे कोई भी सरकार हो। रेलवे मंत्री जी ने एनाउंसमेंट की है वह करीब 1,21,000 है, 15% रेलवे को रेवेन्यू प्राप्त होने की उम्मीद थी जबकि एक्चुअल में 5.8% ही प्राप्त हुआ है। यह स्वाभाविक है, रेवेन्यू को ध्यान में रखते हुए जब एनाउंसमेंट पूरी नहीं हो पाएगी, उसे पूरा करने के लिए आप कैसे प्रयास करेंगे उसे जानने के लिए सभी सांसद उत्सुक हैं, आप कमिटमेंट को किस तरह से पूरा करेंगे? पिछली बार जब बजट पेश किया गया था तब इन सब चीजों के ऊपर ध्यान दिया गया था। यह बजट हाई-फाई है या वाई-फाई है इसे आप बेहतर जानते हैं कि क्या है? प्रधानमंत्री जी का भाषण सुबह हम लोगों ने सुना, उन्होंने कहा कि सदन के दोनों तरफ के सांसदों को लोगों के लिए मिल कर देश की उन्नति और विकास के लिए काम करना है और यही हमारा प्रयास है। जब प्रधानमंत्री स्वयं कहते हैं कि अपेक्षा जरूर है, चाहे वह विपक्ष के लोग हों या रूलिंग पार्टी के लोग हों, सभी के चुनाव क्षेत्रों में जो पिछड़ा हुआ है तो यह देश की भलाई और विकास के लिए निश्चित रूप से एक अच्छा कदम होगा। अगर मैं रेलवे मिनिस्टर के डॉक्यूमेंट को विजन डॉक्यूमेंट कहूँ तो गलत नहीं होगा। हम विजन डॉक्यूमेंट पर विचार कर रहे हैं इसमें कुछ भी गलत नहीं है। उसकी इम्प्लीमेंटेशन कैसे होगा इसकी चुनौती निश्चित रूप से रेलवे मिनिस्टर के सामने है। महाराष्ट्र की जो अपेक्षाएं हैं वह रेल मंत्री के द्वारा पूरी होगी, ऐसी मैं अपेक्षा करता हूँ। मैं चीजों को दुबारा रिपीट नहीं करूंगा, क्योंकि वेणुगोपाल जी ने पहले ही कहा कि इस साल रेल फ्रेट में बढ़ोतरी नहीं की है, टिकटों में भी अढ़ोतरी नहीं की गई है। बजट के पहले ही कुछ चीजें आप कर चुके हैं, आप यह नहीं कह सकते हैं कि हमने रेल किराया नहीं बढ़ाया है, वह पहले ही हो चुका है। क्रूड ऑयल की कीमत 120 डॉलर से 30 डॉलर तक नीचे आता है तो यह स्वाभाविक है

कि जो पैसा बचा हुआ है उसका पूरा फायदा देश को होना चाहिए, चाहे वह रेल बजट के द्वारा हो या आम बजट के द्वारा हो। हमें देश में रेल कनेक्टिविटी को बढ़ाने की आवश्यकता है। आपने रेलवे का तत्काल कोटा भी बढ़ा दिया, उसे अब 50% प्रतिशत कर दिया है, कई जगहों पर तत्काल कोटे को 25% कर दिया है, रेलवे के कैन्सिलेशन चार्ज भी आपने बढ़ा दिए हैं, प्लेटफार्म चार्ज भी बढ़ा दिए हैं। क्रुड ऑयल का दाम नीचे आने से लोगों को इसका मोनेटरी फायदा होना चाहिए उल्टा आपने इसमें बढ़ोत्तरी करके लोगों में निराशा लाई है। जब हम महाराष्ट्र की बात करते हैं, मुंबई इस देश की इकोनॉमिक राजधानी है, रेलवे को ज्यादा से रेवेन्यू आता है, मुंबई की इन्फ्रामेंट के लिए लोगों की अपेक्षा है कि हम कुछ करें, चाहे दादर टर्मिनल हो, थाने हो या कल्याण हो, मुंबई के आसपास के इलाकों में ज्यादा से ज्यादा लोग सर्विस करते हैं, उनके लिए निश्चित रूप से इन स्टेशनों पर सुविधाओं को ज्यादा से ज्यादा फायदेमंद और सुविधाजनक हो, ऐसी लोगों की अपेक्षाएं हैं। दुर्भाग्य से इसके बारे में खास सुविधा इस बजट प्रोविजन में नहीं की गई है।

जब सुरेश प्रभु जी इस डिपार्टमेंट के मंत्री बने, तो उनके काम करने के तरीके या उनकी जो एप्रोच है, उससे देखते हुए वह एक गेम चेंजर साबित होंगे, ऐसा हमें लगा था। लेकिन यदि मैं कहूं कि वे गेम चेंजर के बजाय नेम चेंजर हो गये, तो गलत नहीं होगा। इन्होंने बजट में अंतोदय एक्सप्रेस की एनाउंसमेंट की है। अब आप जानते हैं कि देश में जन-साधारण एक्सप्रेस पहले से चल रही है। आपने तेजस नामक एक्सप्रेस ट्रेन इंट्रोड्यूस की है। यहां पहले ही दुरांतो ट्रेन अभी भी जारी हैं, तो यह सब होने के बाद आपने उसमें नया क्या किया है? आपने दो ट्रेन्स इंट्रोड्यूस कीं, तो पहले से ही इस किस्म की दो ट्रेनें चलती थीं।

दूसरी बात यह है कि आपने वहां कुली का नाम सहायक किया। यह अच्छी बात है क्योंकि नाम सुनने में अच्छा है। लेकिन हमारे कुली भाई जो मेहनत करते हैं, आप देखते हैं कि आज हर बैगेज को व्हील्स से खींचा जाता है, तो कुली की जरूरत ही कम हो गयी है। व्यक्तिगत तौर पर उनकी हालात आज बहुत खराब है। अगर उनके वेल्फेयर के लिए रेलवे डिपार्टमेंट कुछ मेजर्स घोषित करता, तो मैं समझता हूं कि उसमें कुछ फायदा हो सकता था। लेकिन ऐसा कुछ नहीं हुआ। मैं कहूंगा कि सिर्फ नेम चेंजर का काम हुआ है। वहां पर वास्तविकता में कुछ काम नहीं हुआ है। आपने उदय एक्सप्रेस नाम की डबल डेकर ट्रेन शुरू करने का ऐलान किया है। लेकिन मेरा कहना है कि मुम्बई-अहमदाबाद में पहले से ही ऐसी डबल डेकर ट्रेन चल रही है। यह ठीक है कि नयी रेलगाड़ियां बढ़ी हैं। यह अच्छी बात है, लेकिन नये नाम देने के बाद उसका फायदा आम आदमी को कहां तक होगा, इस बारे में हमें शंका है।

सभापति महोदय, रेलवे में आज काफी वैकेन्सीज खाली हैं। बजट में ये वैकेन्सीज फिलअप करने के बारे में कोई खास एनाउंसमेंट नहीं की गयी। चूंकि वैकेन्सीज होंगी तो इम्प्लीमेंटेशन में कई दिक्कतें होंगी। अब हम इसे कैसे करेंगे? यहां फार्मर मेट्रो चीफ के बयान के बारे में काफी लोगों ने जिक्र किया है। उन्होंने कहा है कि हम रेलवे के इन्फ्रास्ट्रक्चर को ज्यादा मजबूत बनायें। हमारी बुलेट ट्रेन वगैरह की प्राथमिकता नहीं है। अगर यह खुद मेट्रो के पुराने चीफ कहते हैं तो उसमें निश्चित तौर पर कोई राजनीतिक टिप्पणी करने की भूमिका नहीं है। मगर देश के कई हिस्सों में जब इन्फ्रास्ट्रक्चर ही नहीं है, तो हम उसे कैसे करेंगे? मैं समझता हूं कि रेलवे के फाइनेंस के ऊपर एक व्हाइट पेपर जरूर निकाला जाये कि यह सब आज के हालात हैं और उसे सुधारने के लिए हमें क्या करने की आवश्यकता है। मैंने इन चीजों का जिक्र इसलिए किया, क्योंकि ये जरूरी है।

मैं कुछ चीजों का बयान जरूर करूंगा। मैं जिस क्षेत्र से आता हूं—मराठवाड़ा डिवीजन के बारे में हमारे कुछ साथियों ने जिक्र किया। मैं समझता हूं कि जिस क्षेत्र में, जहां से मैं आता हूं चाहे वह मराठवाड़े में नांदेड़, परभनी, हिंगोली, औरंगाबाद जालना, लातूर, उस्मानाबाद आदि हो, इन सब क्षेत्रों में बड़ा पोटेंशियल है, चाहे वह एजुकेशन पोटेंशियल हो, टूरिज्म पोटेंशियल हो। इस पोटेंशियल को ध्यान में रखते हुए यहां कुछ अधिक सुविधाएं देने की आवश्यकता थी। हमारे कुछ साथियों ने इसका जिक्र किया और मैं उसमें जरूर इस बात को दोहराना चाहूंगा। नांदेड़ डिवीजन का ताल्लुक साउथ सेंट्रल रेलवे से जोड़ा गया है। हमारा कहना है कि इस डिवीजन का साउथ सेंट्रल रेलवे से कुछ लेना-देना नहीं है। वहां हन्डर्ड परसेंट जो भी स्टेशन्स लगते हैं, जो भी क्षेत्र है, वह पूरा महाराष्ट्र से लगा हुआ है। मैं नहीं समझता कि इसके लिए आंध्र प्रदेश से भी किसी का विरोध होगा, क्योंकि शायद कभी-कभी कुछ राजनीतिक ऐजिटेशन्स भी हो सकते हैं, यह डर भी रेलवे प्रशासन में रहता है। यहां आपने विशाखापटनम जोन के बारे में जिक्र किया। हम खुशी से कहेंगे कि अगर विशाखापटनम जोन होता है, तो बिल्कुल कीजिए। लेकिन साथ ही साथ नांदेड़ डिवीजन को सेंट्रल रेलवे महाराष्ट्र से जोड़ना चाहिए, क्योंकि वहां के जितने भी इश्यूज हैं, उससे लगे हुए हैं। जालना-खामगांव रूट का काम तकरीबन पिछल 25 सालों से पेंडिंग है। यह 165 किलोमीटर का रूट है। इसकी प्राथमिकता की भी आवश्यकता है। मराठवाड़े से औरंगाबाद, खासकर जो टूरिज्म सेंटर है, उसके लिए सिर्फ एक ही रेलवे ट्रेन है जो राजधानी दिल्ली से कनेक्ट करती है। मैं समझता हूं कि मराठवाड़े से ज्यादा से ज्यादा ट्रेनें अगर दिल्ली से कनेक्ट करने के बारे में कुछ फैसला होता है, तो लॉग टर्म में इसका जरूर फायदा होगा।

मैं कुछ अहम इश्यूज को यहां पर उठाना चाहता हूं जिन पर रेल राज्य मंत्री अपना ध्यान आकर्षित करेंगे। पहला यह है कि मराठवाड़े से ट्रेन की जो कनेक्टिविटी है, खासकर स्टूडेंट्स की संख्या मराठवाड़े से

चाहे नांदेड़, परभनी, औरंगाबाद हो, वहां से पूना जाने के लिए ज्यादा से ज्यादा स्टूडेंट्स जाते हैं। नांदेड़ से पूना, औरंगाबाद से पूना, जालना से पूना, सभी मराठवाड़े से पूना जाते हैं। पूना की कनैक्टिविटी बहुत खराब है। अगर बाए रोड जाते हैं तो तकरीबन सात घंटे में पहुंचते हैं, अगर रेल से जाते हैं तो 10-11 घंटे लगते हैं जबकि ट्रेन हफ्ते में दो या तीन दिन चलती है।

मैं आपको एक खास बात से अवगत कराना चाहता हूं, यहां भले ही आप यहां प्रशासनिक मामलों पर बोर्ड के चेयरमैन पर रेलवे की टाइमिंग सौंपते होंगे। मेरा अनुभव है और मैं आपसे कहना चाहूंगा कि नीचे के अफसरों के स्तर पर रेलवे का टाइमटेबल बनाने वाले लोगों का और बस ऑपरेटर्स का एक नैक्सेस बना हुआ है, इसे तोड़ने की जरूरत है। मैं चाहता हूं कि इसकी इंक्वायरी करें। रेलवे के टाइमिंग इस तरह से खराब कर दिए जाते हैं ताकि ज्यादा से ज्यादा बस ऑपरेटर्स को हो और इनका फायदा करने के लिए ट्रेन का टाइम गलत कर दिया जाता है जिससे लोगों को इसकी सुविधा नहीं मिल पाती है। पूना और नागपुर, दोनों स्टेशनों के लिए जो गाड़ियां मराठवाड़ा से निकलती हैं, उनकी स्पीड ठीक की जाए। बस ऑपरेटर्स और कुछ अफसरों का जो नैक्सेस है, उसे तोड़ने के लिए हाई लैवल इंक्वारी कंडक्ट की जाए।

महोदय, आप तो जानते ही हैं कि हर जगह पर मांग होती रहती है कि ज्यादा डिब्बे जोड़े जाएं। जनरल मैनेजर कहता है कि हमारे पास इतने बड़े पैमाने पर प्लेटफार्म उपलब्ध नहीं हैं, लंबाई कम पड़ती है। मैं समझता हूं कि यह कोई कारण नहीं हो सकता है। मेरी गुजारिश है कि रेलवे प्लेटफार्म की लंबाई महत्वपूर्ण स्टेशनों पर बढ़ानी चाहिए ताकि जो मामला उठते रहते हैं कि प्लेटफार्म की लंबाई कम होने के कारण नहीं कर पा रहे हैं, वह ठीक हो सकें। मेरा निवेदन है कि इस तरफ ध्यान दिया जाए।

महोदय, आपने रेलवे ओवर ब्रिज और रेलवे अंडर ब्रिज का जिक्र किया है। मराठवाड़े में 31 आरओबीज़ और 35 आरयूबीज़ बजट में सैंक्शन किया है। मेरी आपसे गुजारिश है कि 31 या 35 से काम नहीं चलेगा क्योंकि एक्सीडेंट की संख्या इतनी बढ़ती जा रही है और हालात इतने खराब होते जा रहे हैं कि कहीं रोज कुछ न कुछ होता रहता है। मेरा निवेदन है इसे चाहे पीपीपी मॉडल में या टोल लगाकर कीजिए। खास तौर से महाराष्ट्र में बिजी स्टेशन्स हैं, अनमैन्ड रेलवे क्रॉसिंग है, वहां तुरंत किया जाए। इसे बीओपी बेसिस पर करने की कोशिश करें।

महोदय, नांदेड़ डिस्ट्रिक्ट में धर्माबाद और उमरी दो तहसील हैं जहां रेलवे ओवर ब्रिज की आवश्यकता है। यहां के लोगों की एक्सप्रेस ट्रेन धर्माबाद और उमरी स्टेशन पर रोकने की मांग है। अकोला खांडवा सैक्शन का गेज कन्वर्जन का मामला एन्वार्यर्नमेंट मिनिस्ट्री में रुका हुआ है क्योंकि क्लियरेंस नहीं मिला है। इस वजह से प्रस्ताव कई दिनों से फॉरेस्ट और एन्वार्यर्नमेंट डिपार्टमेंट में पड़ा हुआ है। खासकर सैक्शन अकोट, अमलखुर्द, अकोला खांडवा के एरिया को ब्रॉड गेज कन्वर्ट का मामला रेड टेपिज्म में कई

सालों से फंसा हुआ है। मेरी आपसे गुजारिश है कि इसे जल्द से जल्द वाइल्ड लाइफ और एन्वायरनमेंट डिपार्टमेंट से क्लियर करवाया जाए।

महोदय, अब डबलिंग आफ ट्रैक का इश्यू आता है। मनमाड़ से लेकर सिकंदराबाद यानी परभनी मुदखेड को तो पैसा इस साल दे दिया, 170 करोड़ के आसपास दिया है लेकिन यह केवल एक सैक्शन है। मैंने देखा है महाराष्ट्र में जहां तीन ट्रैक थे चार कर दिए। पूरा सैक्शन मनमाड़ से जालना, बरना से औरंगाबाद, जालना, परभनी, चार-पांच स्टेशन हैदराबाद, सिकंदराबाद तक है, इसे डबल ट्रैक करने की आवश्यकता है लेकिन इसका जिक्र नहीं आया है। डबल ट्रैक के साथ इलैक्ट्रिफिकेशन का फैसला जल्दी होना चाहिए क्योंकि इस लाइन में ज्यादा ट्रैफिक है। इससे रेलवे का ज्यादा आमदनी मिलेगी जिससे रेलवे का फायदा होगा।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। धन्यवाद।



\*SHRI Y.V. SUBBA REDDY (ONGOLE) : I congratulate for presenting a Budget with pragmatic economic to propel railways on fast track with modern facilities. He tried his best to balance populism with reforms to bring back railways on the track. The Operating ratio of 90% this year is, no doubt, a laudable one. And, looking at the financial outgo due to 7<sup>th</sup> Pay Commission recommendations, the hon. Minister put the operating at 92% for 2016-17 that too without increasing the fares required is really an appreciable one.

This Budget mainly focuses on modernization, providing amenities to passengers, cleanliness on call, FM Radios, Wi-Fi services, electrification of Rs. 2,000 kms in the coming year, and Antyodaya Superfast Express train with unreserved compartment meant for poor, berth-on-demand are some of the innovative initiatives of the Budget presented.

Coming to the State of Andhra Pradesh, I am thankful to the hon. Minister for announcing taking up of survey on 10 new lines, introduction of some trains and dedicated corridor from Vijayawada to Kharagpur. But, the hon. Minister disappointed by not announcing a separate Zone at Visakhapatnam which is long-pending demand of the people of Andhra Pradesh and were expecting announcement in this regard. This has disappointed us. I request the hon. Minister to make announcement when he replies to the debate on Railways.

Coming to my Parliamentary Constituency and my district -Prakasam - I wish to convey my heartfelt thanks to the hon. Railway Minister for accepting many of my proposals, requests and for giving green signals to my proposals in Railway Budget. Providing a halt of Sabari Express at Singarayakonda, even though a minor announcement, carries a significant impact as this will help the passengers of this area a lot. The decision of providing a halt at Singarayakonda would go a long way in serving the needs of passengers of nearly 4 Assembly Constituencies. Sanction of Road-over-Bridge (at gate No. 207) between Ongole-Surareddypalem would help the general public a lot. If the construction of ROB is

---

\* Speech was laid on the Table

completed, people need not cross the railway lines to reach the other side of the railway lines which is dangerous.

I also take this opportunity to extend a big thanks to hon. Railway Minister for sanctioning the following works which are in the interests of general passengers, people of my Ongole Parliamentary Constituency and other neighbouring constituencies.

- Cumbum-Ongole New Railway Line would cater to the needs of the passengers and facilitates transportation of goods from the western parts of the District. This proposed line would reduce the time of travel and the distance to be travelled to Southern States from the western parts of Prakasam District. This line would connect Nadikudi-Srikalahasti Railway line and also Visakhapatnam-Chennai Railway Lines.
- If the work of Darsi-Narsaraopet railway line is materialised it would facilitate general public to reach the new State capital of Andhra Pradesh i.e. Amravati. The funds allotted in the budget for the Cumbum-proddutur Railway Line seems far below the required amount. The same may be increased.
- I would also thank you for provisioning in the Railway Budget for doubling railway line between Gunthakal-Guntur and also for sanctioning a third line between Vijayawada-Gudur.

I personally feel that it is my bounden duty to express my gratitude for making provision in the Railway Budget keeping my representations in view.

I request you to enhance the amounts considerably as the proposed amounts sanctioned are insufficient to complete the works in a time-bound manner. I hope and confident that the hon. Minister would also issue suitable instruction to the State Government of Andhra Pradesh to contribute its share where Central-State Partnership is required for taking up the proposed works.

Taking advantage of this, I wish to submit that there are some more facilities required in my Parliamentary Constituency and also my Prakasam district.

So, with your permission, I am placing below some of the important issues and request the hon. Railway Minister to ponder over them and announce them when he replies to the debate.

### **Passenger Grievances:**

As Ongole Station is district headquarters station where people from other States like Kerala, Bihar, Himachal Pradesh, Rajasthan are residing, passengers are requesting for halt of the following superfast trains at Ongole Railway Station for their convenience.

#### **1. Request for Halting of Trains at Ongole**

1. Kerala Express - Train No. 12625/12626 (Chennai-NDLS-Chennai)
2. Jodhpur Express - Train No. 16125/16126 (Chennai-Jodhpur-Chennai)
3. Jaipur Express -Train No. 12967/12968(Chennai-Jaipur-Chennai)
4. Pondicherry Express-Train No. 22403/22404(Pondicherry-New Delhi-Pondicherry)

#### **2. Request for Halting of Trains in Tangutur:**

| S.No. | Train No. | Train Name | From      | To              |
|-------|-----------|------------|-----------|-----------------|
| 1.    | 17487     | Tirumala   | Tirupathi | - Visakhapatnam |
| 2.    | 17643     | Circar     | Chennai   | - Egmore        |
| 3.    | 12603     | Hyderabad  | Chennai   | - Hyderabad     |
| 4.    | 12709     | Simhapuri  | Guduru    | - Secunderabad  |

#### **3. Request for Halting of Trains at Singarayakonada:**

1. Train No. 12763-12764 Tirupati - Secunderabad (Padmavathi Express)
2. Train No. 12760-12759 Chennai - Hyderabad (Charminar Express)
3. Train No. 17401-17402 Machilipatnam -Tirupati (Machilipatnam Express)

**4. Request for Halting of Trains at Donakonda :**

1. Train No. 22831-22832 Howrah SSPN Express, Weekly Train.

**5. Request for Halting of Trains at Kurichedu :**

1. Train No. 18463-18464 Prasanthi Express.

**6. Request for Halting of Trains at Giddalur :**

1. Train No. 22883-22884 Gareebrath Puri to Bangalore.

**Request for Extension of Trains:**

1. Train 17239-17240 Simhadri Express running between Visakhapatnam to Guntur may be extended up to Nandya.
2. Train No. 57327-57328 running between Guntur to Dronachalam may be extended up to Guntakal.
3. Train No. 77695-77696 Demu Passenger running between Nandyal to Kurnool may be extended up to Giddalur.
4. Train No. 57207-57208 running between Tenali to Murkapur may be extended up to Giddalur
5. Train No. 17208 -17207 running between Sainagar Shirdi to Vijayawad may be extended up to Gudur Junction.

**Other proposals :**

- Introduction of a day time Superfast Train from Ongole to Secunderabad via Nadikudi touching the new State Capital Amaravathi.
- Provision of halting facility for Jodhpur Express at Ongole Railway Station. Hundreds of passengers from Ongole feel it convenient to go all the way to Vijayawada to catch the Jodhpur Express. They have to face many hardships before they board the Train at Vijayawada.
- In spite of being district headquarters, Ongole town has no lift and Escalator facilities for the passengers to move from one platform to another platform. Hence both lift and Escalator facilities are to be provided.

- Construction of Railway Over Bridge (ROB) at N. Agraharam Railway Gate near Pothurajupalem in Ongole Town.
- Providing a new Train from Bombay to Guntur via Guntakal is essential as thousands of common people from Andhra Pradesh. (Kurnool, Mahaboob Nagar, Prakasam, Guntur) are living in Bombay.
- Providing a new Express Train from Guntur to Secunderabad via Giddalur.
- Train No. 17211-17212 Kondaveedu Express runs between Machilipatnam and Yashwanthpur needs to be converted into daily service.
- Conversion of the Passenger Train runs from Guntur to Secunderabad as Express.
- Construction of 3<sup>rd</sup> Railway Track in Markapur Railway Station and provision of roofing facility for First and Second Platforms.
- In the interests of the safety of the passengers who get into the trains and who alight from the trains at Kurichedu Railway Station there is every need to increase both the height of the platform. Previously accidents were occurred and many passengers suffered while getting in and getting down from the trains.
- Karavadi is a fast growing Town near Ongole and at present here is no foot over bridge for the passengers to move from one platform to another platform.

I once again request the hon. Railway Minister to include, if not all, some of the important proposals in the Budget and announce the same when he replies to the Budget as they are important ones and required for the overall development and improvement of the backward district of Prakasam district of Andhra Pradesh.

With these words, I support the Railway Budget for 2016-17 presented by the hon. Railway Minister.

**\*DR. KULMANI SAMAL (JAGATSINGHPUR):** The Railway Budget has categorically outlined the vision for modernization of Indian Railways having emphasis on services. It is interesting to note that this time the Minister has not taken any steps to woo the voters by offering any real benefits such as additional trains or fare relief which usually happens in Rail Budget.

The Minister has undertaken various technology –based mechanism such as Social Media and IVRS systems, bio-toilets, Wi-Fi enabled station, Automatic Ticket Vending Machines, increasing ticketing capacity and number of public services such as wheelchair enabling stations and toilets, providing 50% lower berth quota for senior citizens, and 33% for women etc. It is very good to see all these things on paper but the real test could be experienced whether we are able to attract the passengers to travel by this means. It is known to everybody that now to travel in AC coaches of train is costlier than that of some of the airlines. Might be that is one of the important reasons as to why the volume of passengers of the Railways is declining compared to last years. I would like to give data that the passenger volumes carried by Indian Railways was 8,420 million in 2012-13 which declined to 8,101 million in the previous financial year. It's a matter of concern that the declining trend has become consistent year-after-year. In this regard, the Minister of Railways has to think over just to increase the revenue of railways.

In respect of Odisha, the total outlay for 2016-17 is Rs 4,682 crore, against a demand of Rs 5,000 crore, a 30 per cent rise from last year's budget outlay. It is a welcome step and we welcome and appreciate the enhancement in outlay. I also thank the Minister for accepting the offer of partnership and sanctioning the two important long-sought projects of Jeypore-Malkangiri and Jeypore-Nabarangpur. I am also equally happy for fulfilling of the demand of our State for sanctioning the other economically viable lines of Junagarh-Ambaguda via Nabarangpur, Bereahmpur-Sambalpur and Banspani-Badbil lines with partnership of the State.

---

\* Speech was laid on the Table

However, I request the Minister to consider the demand of the Government of Odisha for a Rail based Mass Rapid Transit System for greater Bhubaneswar area because of its current status of emerging City in the country.

I would like to make a small demand in respect of naming of the Puri – Paradip superfast express train running from Puri to Paradip in Odisha. In this regard, I would like to state that Sarala Das, known as Adikabi and Sudramuni, is a 15<sup>th</sup> –century poet and scholar of Odia literature. It is hard to believe that how a self educated man from a remote hamlet named Kanakpur of coastal Odisha which is in my parliamentary constituency, Jagatsinghpur could venture an incredible feat to write the Mahabharata, Ramayana and Chandi Purana along with many more in Odia. It is important to note that he is the first scholar to write in Odia. As an originator of Odia literature, his work has formed an enduring source of information on Odisha's history, religion, civilization, culture, philosophy etc. for succeeding generations. The sense of Odia nationality has appropriately been reflected in his writings. So, to memorise the contribution of such a great personality, I would like to urge upon the Minister to name the superfast train running between Puri and Paradip via his birthplace, Kanakpur in Jagatsinghpur as Mahakabi Sarala Das superfast Express train.

However, it's a welcome step and I on behalf of my party Biju janta Dal wholeheartedly support the Budget.

**\*DR KIRIT SOMAIYA (MUMBAI NORTH EAST):** At the outset, I thank the Hon'ble Railway Minister for considering the issues of Mumbai Railway Zone- "Rail Parbasi Suraksha Suvidha Kshamta".

I also thank the Hon'ble Railway Minister for announcing and making provision of raising heights of all the platform of Mumbai suburban Railway Zone wherever it is necessary. Monica More incident of 2014 is an eye opener. The new Siemens Bombardier train/rakes require raising of heights of several platforms. The delay is causing loss of several human lives. The Hon'ble railway Minister has specifically insisted/emphasized measures of Mumbai Rail Prabasi Suraksha. I would suggest some more measures in this direction.

- Provision/construction of fencing between tracks/platforms to discourage crossing of railway tracks/trespassing by railway commuters.
- Special measures on 35 accident spots of Central Railway where human casualties seems to be maximum.
- Daily 10 passengers get minor injury, 10 major injury, 10 succumb to death. It is very high figure of loss of human lives and very melancholy. Mumbai high Court also passed several strictures in this regard.
- There is a need to convert all 9 coaches trains into 12 coaches and 15 coaches.
- Action plan to convert and develop automatic door system in the coaches.
- Create awareness amongst the passengers.
- The target to be fixed to bring down human casualties at least by 50% by 2019.
- I am sure Hon'ble Railway Minister will provide additional (at least two) escalators on following Railway stations: Mulund, Nahur,

---

\* Speech was laid on the Table



Bhandup,Kanjur Marg,Vikroli,Ghatkopar,Vidya Vihar,Govandi and Mankhurd.

As Ghatkopar railway station in Mumbai Zone is junction point of both the Ghatkopar Versova Metro and Central Railway, this station is very important. There is an urgent need to announce the Ghatkopar railway Station as a Junction and provide more basic passenger infrastructure including FOB, escalators, more ticket windows, etc

The solar rooftop provision may be made at Kanjur railway station.

**\*श्री श्रीरंग आप्पा बारणे (मावल):** माननीय रेल मंत्री जी द्वारा इस वर्ष का रेल बजट पेश किया गया, मैं उसका स्वागत करता हूँ। यह बजट रेलवे को एक नयी गति प्रदान करने वाला बजट है और इस बजट को देखते हुए जनता में रेलवे के लिए एक नया विश्वास जगा है। यह एक ऐसा बजट है जिससे हर तबके का इंसान खुश है। इस बजट से सरकार ने जनता से किये वादों को पूरा करने का संकल्प लिया है, यह सराहनीय कदम है। वर्तमान में यात्री रेल गाड़ी से यात्रा करना ज्यादा पसंद करते हैं। हर साल के बजट में रेलगाड़ी बढ़ाये जाने की घोषणा की जाती है जबकि इसके साथ ही साथ यात्री सुविधा में विशेष ध्यान देने की जरूरत है और माननीय रेल मंत्री जी ने यात्री सुविधा बढ़ाने का पूरा ध्यान रखा है।

रात के समय में रेलगाड़ी में सुरक्षा की कमी होती है जिसके कारण अनेक अप्रिय घटना होती रहती है। ऐसी घटनाओं को रोकने हेतु सुरक्षा में लगे सुरक्षा कर्मियों की संख्या में वृद्धि करने के लिए प्रभावी कदम उठाये जाने चाहिए और महिलाओं के कोच की निगरानी के लिए सी.सी.टी.वी. कैमरे लगाने का प्रस्ताव एक सराहनीय कदम है। इसके साथ ही साथ, प्रत्येक स्टेशन पर प्लेटफॉर्म आर-पार करने के लिए फुट ओवर ब्रिज बनाये जाने की अति आवश्यकता पर ज़ोर दिया गया है तथा अंडर पास की आवश्यकता पर भी ध्यान दिया गया है। अतः मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद करना चाहूंगा कि देश में कई रेलवे क्रॉसिंग आज भी मानवरहित हैं। उनको अब मानवरहित सेवा से अलग कर यहां पर गार्ड का प्रबंध करने का निर्णय स्वागतयोग्य कदम है जिसके कारण हर वर्ष लाखों की संख्या में दुर्घटनाएं होती थी। अब इनकी संख्या में कमी आएगी। दिव्यांग और बुजुर्गों के लिए इस बजट में सारथी सेवा, स्पेशल टॉयलेट और व्हील चेयर की व्यवस्था की घोषणा की गई है, यह एक निश्चित ही सराहनीय कदम है।

वर्तमान सरकार ने यात्रियों की सुविधा का पूरा ध्यान रखा गया है। इसी के तहत अब ट्रेन में जरूरी दवाएं और मिल्क भी मिल सकेगा। एस.सी. और एस.टी. के लिए नई व्यवस्थाएँ की जा रही हैं। महिलाओं के लिए भी खास अरेंजमेंट किए जा रहे हैं। 13 हजार बायो-टॉयलेट्स बनाए जाएंगे। आई.आर.सी.टी.सी. ई-कैटरिंग सर्विस भी देखेगी। यह ऑप्शनल होगा, इसके लिए किचन बेहतर किए जाएंगे। हमसफर ए.सी. कोच होंगे। तेज और उदय में भी स्पेशल फैसिलिटी होगी। डबर डेकर नाइट ट्रेन चलाई जाएंगी।

माननीय रेल मंत्री जी ने बजट में कुछ नई ट्रेन चलाने की घोषणा की है। इसमें हमसफर: गरीब रथ की तरह सिर्फ एस.सी. श्री कोच होंगे, बोगियों में खाना भी मिलेगा, अंत्योदय: अनरिजर्व्ड कोच ही होंगे, तेजस: 130 किलोमीटर प्रति घंटा की रफ्तार से चलेगी। इसमें लोकल खासियत वाला खाना ऑनबोर्ड मिलेगा। वाई-फाई की सुविधा भी मिलेगी और उदय: यानी 'उत्कृष्ट डबल डेकर एयरकंडीशंड यात्री' ट्रेन

---

\* Speech was laid on the table.

बिजी रूट्स पर ओवरनाइट चलेंगी। अभी चार महीने पहले बुकिंग शुरू होने के बावजूद भी बिजी रूट्स पर टिकट पहले ही दिन वेटिंग में आ जाता है और मंत्री जी ने इस दिक्कत को कम करने के लिए बिजी रूट्स पर डबल डेकर ट्रेनें चलाने का एलान किया है और इससे पैसेंजर्स कैपिसिटी 40 प्रतिशत बढ़ेगी, रेवेन्यू भी बढ़ेगा। लेकिन यह कहना मुश्किल है कि इससे वेटिंग की समस्या खत्म हो जाएगी।

मैं महाराष्ट्र के मावल संसदीय क्षेत्र से चुनकर आया हूँ। यह एक नया लोक सभा क्षेत्र है जिसमें पूना के शहरी क्षेत्र के साथ ही साथ रायगड जिले के ग्रामीण क्षेत्र एवं आदिवासी क्षेत्र आते हैं और संसदीय क्षेत्र की जनता की रेलवे से सम्बंधित बहुत-सी मांगें वर्षों से चली आ रही हैं। मैं आशा करता हूँ कि माननीय रेल मंत्री से इन पर विचार करने के साथ ही साथ अपनी मंजूरी प्रदान करेंगे।

1. मुंबई से दक्षिण भारत जाने वाली सभी ट्रेन खडकी और पूना में रूकती है। पिंपरी चिंचवड शहर की आबादी 25 लाख से अधिक है और इससे पुणे रेलवे स्टेशन पर यात्रियों की संख्या अत्यधिक बढ़ जाती है और चिंचवड से भी प्रतिदिन लाखों की संख्या में यहाँ यात्रियों का आवागमन होता है। अतः पुणे रेलवे स्टेशन पर यात्रियों का दबाव कम करने के लिए चिंचवड स्टेशन को "सब स्टेशन" बनाये जाने की मांग करता हूँ।
2. लोनावाला हिल स्टेशन योग के लिए बहुत ही प्रसिद्ध है और बहुत से पर्यटक यहाँ पर योग करने के लिए आते हैं। अतः मैं मांग करता हूँ कि लोनावाला हिल स्टेशन को रेलवे का आदर्श स्टेशन घोषित किया जाये।
3. खोपोली पनवेल के बीच नई रेलगाड़ी शुरू किए जाने की जरूरत है।
4. खोपोली से पनवेल के लिए सुबह 6 बजे पहली लोकल ट्रेन चलाये जाने की जरूरत है।
5. खोपोली से सुबह 6.30 बजे से 9.30 के बीच एक लोकल ट्रेन चलाये जाने की जरूरत है, इससे लोगों को अच्छी सुविधा हो जाएगी।
6. खोपोली से सायं 6 से 8 बजे के बीच लोकल ट्रेन चलाये जाने की जरूरत है।
7. खोपोली रेलवे स्टेशन पर यात्रियों की संख्या को देखते हुए और अधिक टिकट काउंटर खोले जाने की जरूरत है।
8. खोपोली स्टेशन पर आरक्षण सेवा पूरे दिन नहीं होती है। अतः यहाँ पर पूरे दिन आरक्षण काउंटर खोले जाने हेतु आवश्यक कदम उठाये जाने की आवश्यकता है।
9. लोनावाला से पूना के लिए सुबह 10 बजे से 12 बजे के बीच लोकल ट्रेन चलाये जाने की आवश्यकता है।

10. पूना से लोनावाला के लिए दोपहर 2 बजे से 4 बजे के बीच लोकल ट्रेन चलाये जाने की जरूरत है।
11. तलेगांव में यात्रियों की संख्या को देखते हुए सिंहगढ़ एक्सप्रेस को तलेगांव में ठहराव दिए जाने की जरूरत है।
12. पूना-भुसावल एक्सप्रेस को तलेगांव में ठहराव दिए जाने की जरूरत है।
13. आकुर्डी रेलवे स्टेशन पर एक ही टिकट काउंटर है जो कि बहुत कम समय के लिए खुलता है और यहाँ पर टिकट लेने वालों की संख्या भी अत्यधिक है जिससे लोगों को टिकट नहीं मिल पाता है। अतः यहाँ पर और अधिक टिकट काउंटर खोले जाने के साथ-साथ इनका समय भी बढ़ाये जाने की आवश्यकता है।
14. चिंचवड स्टेशन पर प्रगति डेक्कन एक्सप्रेस को ठहराव दिए जाने की आवश्यकता है।
15. पिंपरी चिंचवड शहर से लातूर उस्मानाबाद के लिए ज्यादा लोग सफर करते हैं। अतः मुंबई-लातूर-मुंबई एक्सप्रेस को चिंचवड में ठहराव दिए जाने की आवश्यकता है।
16. दक्षिण भारत जाने वाली सभी ट्रेनों को यात्रियों के लिए चिंचवड में ठहराव दिए जाने की आवश्यकता है, जिससे आंध्र प्रदेश, तमिलनाडु, कर्नाटक, केरल जैसे राज्यों के बहुत से नागरिक पिंपरी, चिंचवड शहर में रहते हैं। उनको इस सुविधा का लाभ मिल सके।
17. पूना-लोनावाला के बीच प्लेटफॉर्म की ऊँचाई बढ़ाये जाने की आवश्यकता है।
18. करजत-पनवेल, खोपोली-पनवेल चौक स्टेशन के बीच नयी रेलगाड़ी शुरू किए जाने की आवश्यकता है।
19. चौक स्टेशन पर टिकट आरक्षण सुविधा केंद्र खोले जाने की आवश्यकता है।
20. नरूल स्टेशन के समस्त प्लेटफॉर्म पर शेड बनाये जाने की आवश्यकता है।
21. मेरे चुनाव क्षेत्र के समस्त रेलवे स्टेशन पर बैठने की व्यवस्था सुनिश्चित करने के लिए बेंच लगाये जाने की आवश्यकता है।
22. सभी प्लेटफॉर्म पर लाइट और फोन की व्यवस्था किए जाने की आवश्यकता है।
23. तत्काल टिकट सेवा में वरिष्ठ नागरिकों एवं विकलांगों हेतु कोटा रखे जाने की आवश्यकता है।
24. इसके साथ ही साथ सभी स्टेशन पर अनेक समस्याएँ हैं, विशेष रूप से महिलाओं को इन समस्या का सामना करना पड़ता है। अतः इन सभी पर लेडिज टॉयलेट बनाये जाने की जरूरत है और प्रत्येक स्टेशन पर महिला एवं पुरुष स्वच्छता गृह बनाये जाने की आवश्यकता है।

25. लोनावाला स्टेशन जबकि बहुत ऐसी समस्याओं से जूझ रहा है, वहाँ पर स्वच्छता गृह, प्लेटफॉर्म, शेड बनाये जाने की आवश्यकता है और इसके जल्दी से जल्दी काम करने की जरूरत है।

**श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज):** माननीय सभापति जी, मैं आपका बहुत आभारी हूँ और मैं अशोक चव्हाण जी के विचारों को जो वे अभी सदन के समक्ष रख रहे थे, मैं बहुत गौर से सुन रहा था। निश्चित तौर से उन्होंने एक बहुत ही जिम्मेदारी की बात कही कि रेलवे के इंफ्रास्ट्रक्चर का विकास देश की जनता की आवश्यकताओं के अनुसार, रेलवे के नैटवर्क का विस्तार, रेल में सफर कर रहे यात्रियों की सुविधाओं का विस्तार या रेल की जो आवश्यकताएं देश की आज़ादी के बाद बढ़ीं और नैटवर्क और पैसेंजर के बीच में जो गैप रहा, उसके लिए हम सबको मिलजुलकर काम करना चाहिए।

यह कहने में बहुत अच्छा लगता है लेकिन आज भी रेलवे के समक्ष अगर चुनौतियां हैं, तो उन चुनौतियों को हमको इस सदन में राजनीति से ऊपर उठकर देखना चाहिए और वे चुनौतियां हैं, चाहे रेलवे के नैटवर्क के विस्तार के लिए हों या रेलवे की यात्रियों की या जिस तरह से जो सैक्शन हैं, 492 सैक्टर ऐसे हैं कि जिस रेल लाइन पर 100 प्रतिशत से ज्यादा यूटिलाइजेशन हो रहा है और जहां आज आवश्यकता है कि सौ प्रतिशत उन रेल लाइनों की क्षमता पर आज गाड़ियां दौड़ रही हैं तो निश्चित तौर से आज वहां पर डबलिंग की जरूरत है। किसी किसी सैक्शन में ट्रिपल लाइन की जरूरत है।

इसलिए आज अगर आप देखें कि देश की आज़ादी के बाद यात्रियों की संख्या कितनी बढ़ी? आज देश के रेल के यात्रियों की संख्या में 17 गुना बढ़ोतरी हुई। फ्रैट में 9 गुना बढ़ोतरी हुई। उस अनुपात में रेल के नैटवर्क का जो विस्तार हुआ, वह केवल दो से सवा दो प्रतिशत ही हुआ। आखिर देश में इतने समय तक आप सत्ता में थे और अगर 17 गुना यात्रियों के अनुपात में वृद्धि हुई, 9 गुना फ्रैट में वृद्धि हुई तो उस हिसाब से रेल के नैटवर्क को पिछले पचास वर्षों में विस्तारित करना चाहिए था और उस पर ध्यान देना चाहिए था। आज नैटवर्क और ट्रैफिक में आए हुए उस बड़े गैप को भरने के लिए हमारे रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी, मनोज सिन्हा जी जो काम कर रहे हैं, उसके लिए निश्चित तौर से केवल हम नहीं, पूरे देश की जनता इस बात के लिए बधाई देगी कि आज इन्वेस्टमेंट बढ़ाने का काम हम कर रहे हैं।

1 लाख 21 हजार करोड़ रुपये का इन्वेस्टमेंट इस साल होगा। आप बजट को देखें, इस सदन में आप भी बहुत समय से हैं, हम भी बहुत समय से हैं, हमने भी देखा कि हमेशा किसी भी रेल मंत्री के द्वारा जो बजट पेश किया जाता था, वह एक पोपुलिस्ट बजट होता था। यदि आपने कुछ मांग की तो आपके यहां से गाड़ी चला दी गयी। कहीं यदि स्टॉपेज की मांग की गई तो स्टॉपेज दे दिया गया। एक तरह से पोपुलिस्ट एनाउंसमेंट होता था। गाड़ियों को चलाने तक का ही रेल बजट का उद्देश्य रह जाता था। लेकिन मैं इस बात के लिए बधाई दूंगा कि यह पोपुलिस्ट बजट नहीं है बल्कि यह पूरी तरह से प्रोफेशनल बजट है। आज

ऐसा नहीं है कि किसी एक क्षेत्र से गाड़ी चलाने की घोषणा मंत्री जी ने कर दी या किसी नेता को या किसी क्षेत्र की किसी पोलिटिकल डिमांड के आधार पर कर दिया। आज इस देश में अगर माननीय मंत्री जी ने चार गाड़ियों की घोषणाएं की हैं तो यह इस सदन में केवल तालियों के लिए नहीं किया गया है, बल्कि जो हमसफर है, चाहे तेजस है या उदया है या अन्त्योदय है, इन ट्रेन्स की आवश्यकता कहां होगी, यह बात अगर नीड बेस होगी, डिमांड बेस होगी तो मैं समझता हूं कि जिस रेल सैक्शन में आज 100 प्रतिशत यूटिलाइजेशन है, और अगर आज वहां भी यात्रियों को ट्रेन नहीं मिलती है या रिजर्वेशन नहीं मिलता है तो रात के समय में उस ट्रेक पर कम से कम डबल डैकर या उदया अगर चलाई जाए तो वह उस क्षेत्र के 40 प्रतिशत अतिरिक्त यात्रियों को ले जाने में सक्षम होगी।

इसलिए मुझे लगता है कि जिस तरह से पहले बजट पेश होता था, इसी सदन में हम लोग गवाह हैं कि कभी कहा जाता था कि इस बजट का सर्वाधिक पैसा बंगाल को चला गया क्योंकि अगर उस समय रेल मंत्री जी बंगाल का नेतृत्व कर रहे थे तो बजट का पैसा सर्वाधिक बंगाल में चला गया। काफी वर्षों तक कहते थे कि यह बजट तो लगता है कि बिहार के लिए है। मैं समझता हूं कि यह सदन इस बात का गवाह रहा है कि ज्यादातर जो रेल के बजट प्रस्तुत होते थे, वे कभी बिहार या बंगाल या किसी राज्यों तक ही सीमित होते थे। मैं एन.डी.ए. की सरकार को बधाई देना चाहता हूं कि पहली बार ऐसा हुआ है कि यह किसी राज्य का बजट नहीं है। यह सम्पूर्ण भारत का बजट है। यह सम्पूर्ण भारत का बजट है और कन्याकुमारी से कश्मीर तक, आजादी के बाद से आज तक यदि जम्मू-कश्मीर पूरे भारत से नहीं जुड़ा था, नार्थ-ईस्ट में मणिपुर, अरुणाचल प्रदेश नहीं जुड़ा था, तो इसके लिए कौन जिम्मेदार रहा है। आज हम सरकार को बधाई दें कि इन इलाकों के लोगों के लिए यह दिव्य स्वप्न था कि हम कभी रेल देखेंगे, आज जिस तरह से वहां टनल बनाने का काम हो रहा है, वह बहुत सराहनीय है। राज्यों के मुख्यमंत्रियों की भी शिकायतें रहती थीं कि राज्य के पिछड़े क्षेत्र हैं जैसे मुलायम सिंह जी कहते थे कि इटावा से ग्वालियर नहीं जुड़ा है, उसे भी जोड़ने का काम किया है। स्पेशल परपस वेहिकल से 17 राज्यों के साथ ज्वायंट वेंचर बनाकर उन राज्यों की आवश्यकता के अनुसार पूरा करने का काम किया गया है और एक एमओयू साइन किया है। हमने रेलवे के नेटवर्क के विस्तार का फैसला किया है, मैं उसका स्वागत करता हूं।

इसके अलावा हम रेलवे के किराये में वृद्धि न करें क्योंकि रेलवे के सामने कई चुनातियां हैं जैसे सातवें वित्त कमिशन की रिपोर्ट लागू होने जा रही है। स्वाभाविक है कि सरकार पर इसका बोझ पड़ेगा करीब 45 हजार 500 करोड़ रुपयों का भार रेल मंत्रालय पर आएगा। इतना पैसा हम देश के विकास में खर्च कर सकते थे, यह पैसा रेल के अधिकारियों और कर्मचारियों की पे कमिशन की रिपोर्ट के लिए देंगे। रेल का हमारा एशिया का दूसरा सबसे बड़ा नेटवर्क है, उसे हम जिस तरह से अंडर वन मनेजमेंट काम कर

रहे हैं, इसमें भी बिना यात्री किराये में वृद्धि किए अगर हम 65 हजार अतिरिक्त बर्थ जोड़ने जा रहे हैं, 17 हजार बायो टायलेट्स लगाएंगे, 400 स्टेशंस पर वाई-फाई सुविधा देने जा रहे हैं, 820 आरओबी और आरयूबी बनाने जा रहे हैं। अशोक चव्हाण जी ने स्वयं कहा है कि उनके यहां इतने आरओबी बने हैं। मैं प्रभु जी को और मनोज सिन्हा जी को बधाई देना चाहूंगा कि इन्होंने 57 आरओबी उत्तर प्रदेश में इस बार दिए हैं और 125 आरयूबी दिए हैं। उत्तर प्रदेश लगातार क्षेत्रीय असंतुलन का शिकार था, नार्थ-ईस्ट रेलवे में जिस तरह से लोगों की आवश्यकताएं थीं, वे पूरी हुई हैं।

मान्यवर, हम बजट कहां से तैयार करते हैं या तो बजटरी सपोर्ट भारत का वित्त मंत्रालय होता है या हम इंटरनल रिसोर्सेस से जो कि पैसेंजर का है, फ्रेट का है। फ्रेट में जिस तरह से रिसेशन है 17 हजार करोड़ रुपयों का नुकसान हुआ है। इसके बावजूद हम किस तरह से पीएसयूज से, एलआईसी से या हम राज्यों के साथ 25 सौ किलोमीटर एलआईसी के साथ आमान परिवर्तन का काम कर रहे हैं, 1600 किलोमीटर का विद्युतीकरण कर रहे हैं। वर्ष 2016-17 में 2800 रेल पथ को शुरू कर रहे हैं। कुल 11 हजार, 13 हजार पूरी आजादी से हुआ है। मैं आंकड़ों में नहीं जाना चाहता हूं कि पहले छह वर्षों में 4.3 किलोमीटर प्रतिदिन रेल लाइन का कंवर्जन होता था, आज 7 किलोमीटर है और वर्ष 2017-18 तक हम इस लक्ष्य को 13 किलोमीटर करेंगे। वर्ष 2018-19 तक 19 किलोमीटर करेंगे। वर्ष 2016-17 में दो हजार किलोमीटर का विद्युतीकरण करने जा रहे हैं। पिछले वर्ष की तुलना में हमने 50 परसेंट परिव्यय बढ़ाया है। मेक इन इंडिया में हम दो-दो लोको फैक्टरी स्थापित की हैं।

मैं माननीय मंत्री जी का इस बात के लिए आभार व्यक्त करूंगा कि जब हम शरद त्रिपाठी, कीर्तिवर्द्धन सिंह, ददन मिश्रा, सावित्री जी, कमलेश पासवान जी आदि एमपीज जाते थे, तो मंत्री जी कहते थे कि पाँच साल के लिए साढ़े आठ लाख रुपये हैं, लेकिन पिछले सरकारों द्वारा घोषित पाँच लाख करोड़ रुपये की राशि को हम कहाँ से पूरा करेंगे। **We are not able to provide a single kilometre of new railway line.** जहाँ एक किलोमीटर नयी रेल लाइन नहीं देने की बात कह रहे थे, लेकिन इसके बावजूद भी देश की जनता खासतौर से उत्तर प्रदेश की जनता की आवश्यकताओं की मांग पर 26 नयी परियोजनाएं, जिनमें नयी रेल लाइनें स्वीकृत हुई हैं, इसके लिए मैं पूरी प्रधानमंत्री जी के साथ पूरे सरकार को बधाई देना चाहता हूँ। जब से देश आज़ाद हुआ है तभी से सहजनवाँ-दोहरी घाट रेल लाइन की मांग होती थी। यहाँ पंकजी जी, कमलेश जी बैठे हैं, आज़ादी के बाद पहली बार ऐसा हुआ है। लगातार बुद्धिस्ट सर्किट की बात होती थी। बहराइच-श्रावस्ती-बलरामपुर होते हुए उतरौला-डुमरियागंज-बासी होते हुए नन्दौर-खलीलाबाद-मेहदावल की लाइन पाँच जिलों को जोड़ने के लिए नेपाल के समानान्तर बुद्धिस्ट सर्किट की जो



मांग हो रही थी। हमें तो आज भी लगता है कि यह उस क्षेत्र के लोगों के लिए एक सपना है। यकीन कर लीजिए कि लोगों को लगता है कि कोई सपना धरातल पर उतरने जा रहा है। भारतीय जनता पार्टी-एनडीए की सरकार में यह धरातल पर उतरा है। माननीय रेल राज्य मंत्री श्री मनोज सिन्हा जी बैठे हैं, मैं उनसे कहना चाहूंगा कि आपने स्वीकृति दी। उस स्वीकृति की हमारी मांग थी कि वह बहराइच-श्रावस्ती-बलरामपुर-डुमरियागंज-बासी होते हुए खलीलाबाद की ओर यह था, लेकिन जो स्वीकृति हुई है, वह केवल बहराइच-श्रावस्ती-बलरामपुर-तुलसीपुर के लिए है। जबकि बलरामपुर-तुलसीपुर तो ऑलरेडी रेलवे लाइन पर है। अभी इसे ब्रॉडगेज करने के लिए आप और श्री प्रभु जी गये थे। उस समय हम लोगों ने इसके लिए बधाई दी थी। गोरखपुर से गोंडा आमान परिवर्तन हुआ।

आपने मुंबई के लिए सीधी ट्रेन दी और नयी गाड़ियों की घोषणा भी की। पहले बजट में केवल गाड़ियों की घोषणा होती थी। अब कम से कम तेजस, जो 130 किलोमीटर की स्पीड से चलेगी। उदय, जो डबल डेकर रेल है या हमसफर, जो श्री-एसी ट्रेन है, ये कन्याकुमारी से कश्मीर तक देश में जहाँ भी आवश्यकता होगी, वहाँ आप देते रहेंगे। निश्चित रूप से सालभर देश की जनता को गाड़ियाँ मिलेंगी। इस प्रक्रिया के लिए भी मैं अपनी सरकार को बधाई देना चाहता हूँ अन्यथा इसके लिए पूरे साल वेट करना पड़ता था। यदि एक नयी रेल गाड़ी मांगनी हो, तो सोचते थे कि जब रेल बजट आएगा, तो उसमें मांग करेंगे। आज इस दिशा में, मैं चाहूंगा कि जब माननीय मंत्री जी अपना उत्तर-भाषण दें तो उसमें जो बलरामपुर-तुलसीपुर के लिए किया गया है, जो कि ऑलरेडी रेलवे लाइन पर है, उसे बलरामपुर-उतरौला-डुमरियागंज-बासी-खेसराहा होते हुए खलीलाबाद किया जाए क्योंकि यह पूर्वी उत्तर प्रदेश का भाग है, जिसका योगदान जंगे-आज़ादी में रहा है। उस आज़ादी की लड़ाई में लोगों ने कुर्बानियाँ दी हैं। आज़ादी के बाद देश की जो आवश्यकता है, मैं माननीय मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूँ, उन्होंने कम से कम एक सकारात्मक पहल की है। मैं चाहता हूँ कि भारत-नेपाल की सीमा पर सिद्धार्थनगर-महाराजगंज, जो हम लोगों का क्षेत्र है, मैं इस बात के लिए आभार व्यक्त करूँगा कि पहली बार जब भारत से प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी नेपाल गये थे और वहाँ की संविधान सभा को संबोधित किया था, तो उन्होंने कहा था कि भारत-नेपाल भाई हैं और हम इस मित्रता को एक नये फलक पर ले जाना चाहते हैं। हमारी कनेक्टिविटी बढ़े, इसके लिए नयी दिल्ली से काठमांडू तक बस सेवा शुरू हुई है। अब इस दिशा में जो रेल मंत्रालय करने जा रहा है, वह यह है कि इस बजट में बढ़नी से काठमांडू तक रेल लाइन के लिए सर्वे की घोषणा की गयी है, उसके लिए मैं बधाई देना चाहता हूँ कि आने वाले दिनों में काठमांडू के लोग, जो अभी तक बसों से आते हैं, पूरे नेपाल के लोगों के लिए, मित्र-राष्ट्र के लोगों के लिए रेल के सफर की शुरुआत होगी। वे पोखरा, बुटवल, भैरहवां में बैठेंगे और सीधे भारत की राजधानी दिल्ली या आर्थिक राजधानी मुंबई में

उतरेंगे। इससे भारत और नेपाल के बीच रिस्ता और मजबूत होगा। मैं जानता हूँ कि जो मैं मुम्बई के साथ जोड़ने की बात कह रहा हूँ, वह जुड़ेगा। मैं आपको धन्यवाद देते हुए कहना चाहता हूँ कि भारत-नेपाल की सीमा पर एक फ्लाई ओवर बने, जहाँ हजारों ट्रकें रोज़ आती-जाती हैं। इससे भारत-नेपाल के लोगों को बहुत सुविधा होगी।

इन्हीं शब्दों के साथ माननीय रेल मंत्री जी द्वारा जो रेल बजट प्रस्तुत किया गया है, मैं उसका समर्थन करता हूँ।

**श्री मनोज सिन्हा :** सभापति महोदय, माननीय सदस्य ने जिस रेल लाइन का जिक्र किया है, वह पहले से प्रस्ताव में है और सम्मानीय रेल मंत्री जी जब जवाब देंगे, तो मैं समझता हूँ कि उनकी पूरी भावना का ख्याल रखते हुए उसे समाहित किया जाएगा।

**\*SHRI R.K.BHARATHI MOHAN (MAYILADUTHURAI):** In the Southern railway, in my Mayiladuthurai Parliamentary Constituency, Papanasam is one of the important railway Stations in the main line between Trichirapalli and Chennai. Further, Papanasam is a Taluk headquarters and it is surrounded by important pilgrim centres such as Arulmigu 108 Sivalayam, Arulmigu Karbarakshambigai , Arulmigu Plaivananathar shrine, etc. Presently, all passenger trains and 5 express train stop here in both directions. A UTS linked PRS is functioning in this station. This station is earning Rs. 8.00 lakhs and above as monthly passenger ticket revenue. This station has good passenger patronage level.

Now, passengers are also demanding for the stoppage of T.No. 12083/12084 Mayiladuthurai-Coimbatore Jan Sadapthi Express here. This train stops at small stations like Irugur, where revenue is lesser than papanasam. It may be noted that Train no. 12081/12082 - Thiruvananthapuram-Kannur Jan Shadapthi Express stops at various stations located in short distances like Mavelikara, Chenganoor, Kayamkulam, Vadakara, etc. But this genuine demand is declined by the southern railway for the reasons not acceptable to travelling public.

In line with the practice followed for providing stoppages with regard to Jan Sadapthi Express trains, the request for providing stoppage of Jan Sadapthi express at Papanasam railway station which is highly justifiable.

I therefore request you to kindly consider the demand of the passengers for stopping T.Nos. 12083/12084 Exp at Papanasam favorably.

---

\* Speech was laid on the Table.

DR. J. JAYAVARDHAN (CHENNAI SOUTH): Hon. Chairman, Sir, the Railway Budget has been presented by the hon. Minister in a challenging time when our country is dealing with tepid growth of our economy's core sectors due to international slowdown coupled with looming impact of the Seventh Pay Commission. Further, declining modal share of Indian Railways, which dropped from 62 per cent in 1980 to 36 per cent in 2012, is continuing to exert pressure on the institution. The hon. Minister had said in the Budget speech, "This is a Budget which reflects the aspirations of each and every Member of the railway family." But it should be mentioned here that it had certainly not reflected the views of the millions of railway families in Tamil Nadu. When the hon. Railway Minister came to our State recently he had said, "Tamil Nadu has not got its due share in railway projects over the years resulting in backlog of development and the Centre is committed to correct it." But a serious question arises here as to whether justice has been done in the current Budget for the commuters in Tamil Nadu.

Tamil Nadu, in the Railway Budget, gets only Rs. 2,064 crore for the upcoming financial year which is an increase of just one per cent when compared to the previous year, while a few other States received an allocation which is 25 per cent to 30 per cent higher than what they have received in the last Budget. With various pending railway projects in Tamil Nadu and the Ministry's stand for piecemeal allocation of money for the projects without a proper outlay and a proper roadmap for achieving its goal shows that it will take years for the Railways to increase their infrastructure and capacity to operate more trains in Tamil Nadu. It will take years for new lines and doubling to be completed as there is no remarkable increase in the fund allocated for projects in Tamil Nadu in the Railway Budget.

I would like to highlight a number of railway projects which are pending with the Ministry, which are crucial for the development of rail transport and for development of infrastructure projects in the State of Tamil Nadu, which have been mentioned by our hon. Chief Minister of Tamil Nadu, Puratchai Thalaivi

Amma in the Vision Tamil Nadu 2023 Document, namely complete doubling of Chennai – Kanyakumari line; Sriperumbudur – Guindy freight line; Chennai – Thoothukudi freight corridor; high speed passenger rail link – Chennai – Madurai – Kanyakumari; high speed passenger rail link – Madurai to Coimbatore; high speed passenger rail link – Coimbatore to Chennai; Chennai – Bengaluru high speed rail link; Chennai – Bengaluru freight corridor; Avadi – Guduvancheri rail link; Avadi – Thiruvallur – Ennor port link;

I would also like to mention here that a number of railway projects announced for Tamil Nadu in the earlier Railway Budgets have not been commenced so far due to lack of sufficient funds. They are, namely 5<sup>th</sup> and 6<sup>th</sup> line on Chennai to villivakkam; new line for Villivakkam and Katpadi sections; new line from Chidambaram to Attur *via* Ariyalur; doubling from Tindivanam to Kanyakumari; new line from Bodinayakanur to Kottayam; doubling from Renigunta to Arakonam; 3<sup>rd</sup> and 4<sup>th</sup> lines from Attipattu – Gummidipoondi; new line from Jolarpettai to Hosur *via* Krishnagiri; new line between Mayiladuthurai – Thirukadaiyur – Tharangambadi – Tirunallar – Karaikal; new line from Ramanathapuram – Kanyakumari *via* Thoothukudi – Tiruchendur; new line between Karaikudi -- Thoothukudi *via* Ramanathapuram; new line from Karaikal to Sirkazhi; new line from Salem, Namakkal – Karaikal *via* Perambalur, Ariyalur; doubling from Thiruvananthapuram to Kanyakumari *via* Nagercoil; Gauge conversion between Madurai and Bodinayakanur and new line from Bodinayakanur to Ernakulam; new line between Dindigul to Kumuli *via* Bodi and Theni; doubling and electrification of Madurai – Kanyakumari *via* Tirunelveli line, including Nagercoil Junction Terminal facilities; new BG line between Chennai and Sriperumbudur *via* Saidapet; new line between Thanjavur and Ariyalur; new line from Madurai – Karaikudi *via* Melur.

The Budget speech made by the Minister has plenty of announcements such as the greater role of information and communication technology to deliver services to passengers, namely use of FM radio, increasing access to free wi-fi and

even making use of the Helpline for additional services instead of just train information. But how much of it will be implemented and how soon it will be executed need to be answered. The railway administration should ensure that the easy-to-use technology works properly and it has been a frequent complaint by the commuters that the free wi-fi hardly works even in the terminals as bandwidth is a major problem. The mobile application for the Indian Railways are not so mobile application friendly and features such as knowing on which platform the train is coming, where the coach position is and on what station they can order their food should be made available through mobile application.

Coming to cleanliness part of Indian Railways, Swatch Bharath campaign was started by our hon. Prime minister for a clean India. But the cleanliness of railway stations in Tamil Nadu especially Chennai is very bad, and is extremely worse in MRTS stations. It is a pathetic condition wherein the railways operate dirty coaches even in premium trains like the Pandian Express and the Vaigai Express.

It is unfair for the suburban rail development in Chennai to be let out of the Budget. The upgradation of suburban transit systems in Mumbai, Delhi and Kolkata have been dealt with great details but in the case of Chennai, no specific plans for upgradation by the Indian Railways themselves have been announced. An increase in frequency of services and better computer time is the need of the hour. Minor things which matter to passengers like robust platforms, roofs and food stalls at station can be developed quickly if certain policy changes are made.

Air-conditioned coaches for suburban trains were announced a few years ago but it failed to take off. It has been the request of commuters for a congestion-free travel by introducing 12 car racks, increasing service during non-peak hours, installing CCTV cameras and providing better sanitation facilities in suburban railway stations. Safety of commuters in MRTS should be ensured by installing CCTV cameras in all MRTS stations. There has been a rapid rise in the incidents

of derailment of MRTS trains and necessary action should be taken so that such incidences never happen in the future. It has been a long pending demand of commuters for early completion of entire Route proposed under CMRL and MRTS projects and the operation of circular trains connecting Chennai, Arakkonam and Chengalpet.

The extension of MRTS project from Velachery to Saint Thomas Mount is the need of the hour and the work has been progressing at a snail's pace .When we are in a time where metro cities in our country have four Railway terminals, Chennai has only Central and Egmore and if Royapuram terminal could be upgraded like Tambaram it would result in better connectivity.

Lastly, Passenger Reservation Centre should be opened up in the Saidapet railway station. In conclusion, Railway Budget has failed to meet the expectations of the people of Tamil Nadu on the whole. Thank you.

**\*SHRIMATI KAVITHA KALVAKUNTALA (NIZAMABAD):** At the outset, I would like to take this opportunity to congratulate our railway minister, Shri Suresh Prabhu ji for presenting a visionary and a forward looking Railway Budget for this year.

Apart from that, on behalf of the people of my constituency Nizamabad, I would like to sincerely thank Suresh Prabhu ji for sanctioning the remaining Rs 70 crore for Peddapalli-Nizamabad line which has been a long pending dream of the people in my constituency for more than 2 decades, and also for sanctioning the new line from Bodhan to Bidar.

The fact that you have taken concrete actions on the 130 points mentioned in last year's railway budget, deserves to be congratulated too. In addition to that, on behalf of the people of Telangana, I would like to also specially thank the Minister for the following prominent announcements to our state

- Rs. 80 crore for Secunderabad-Mahbubnagar doubling works
- Rs 90 crore for Munirabad –Mahbubnagar line
- Rs. 20 crore for Macherla-Nalgonda railway line
- Rs.15 core for Raghavapuram-Mandamarri line
- Rs. 114 crore for Kazipet -Vijayawada third line
- Rs 5 crore for the construction of ROB between Kazipet -Warangal
- Rs 5 crore for the construction of the subway between Peddapalli-Jagtiyal

I would like to request our Railway Minister, that as we all know our State of Telangana is a new State, the development of the infrastructure especially in the railway sector would be one of the most key enabling factors in taking our State forward economically and I sincerely request more generosity in this regard.

---

\* Speech was laid on the Table.



I also would like to take this opportunity to request our Hon'ble Minister to reconsider the proposal for the Railway Coach factory at Warangal in my state apart from sanctioning a cold storage perishable goods facility in all the major stations of my state also. This would go a long way towards helping the farmers in our state to get a better price for their produce, rather than remaining at the mercy of the middlemen.

I would like to request our Hon'ble Minister to kindly consider Telangana as a special case as it is a totally land locked state and especially to encourage more growth in our state, a dedicated freight corridor spanning our State is the utmost need of the hour. Our Hon'ble minister is personally aware of the fact that Telangana has one of the best industrial friendly policies in the country and a dedicated freight corridor for our state would only help bringing in rich dividends to our nation as well.

Apart from that, as one of the largest public sector employers and having the rare privilege of presenting a separate budget every year, I request the Hon'ble Minister to consider increasing the reservation for physically handicapped people from the 3% to 4%.

While congratulating the Minister for reflecting a greater degree of gender sensitivity in the budget, I also would like to request him, as the International Women's Day is also coming to seriously think of increasing the intake of women in the railways for all disciplines under the sports quota. I hope you would seriously consider this and it would really be a gift for our talented women sportspersons for our next year's Women's Day

Last but not the least, I would like to remind the Hon'ble minister that the PPP in our country especially in the infrastructure sector have not functioned effectively. So, as this is a public good and working in the larger interests of our nation, I urge the Minister to leverage the advantages of a PPP mode only where it is necessary. Lastly, I would like to convey my best wishes to our Minister and

hope that under his dynamic and visionary leadership, Indian railways would attain greater heights in the day to come.

**श्री सुनील कुमार मण्डल (बर्धमान पूर्व) :** सभापति जी, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया, उसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूँ। मेरा संसदीय क्षेत्र बर्धमान पूर्व है, जो कि वैस्ट बंगाल राज्य में आता है। मेरे संसदीय क्षेत्र में काटवा से सियालदाह कोई लोकल ट्रेन नहीं है। हमारी यह बहुत बिजी सिटी है और काफी लोगों का रोज आना-जाना होता है। बेनडेल से सियालदाह तक के लिए लोकल ट्रेन है। हमने वहां के डी.आर.एम. को इस बारे में पत्र भी लिखा और मंत्री जी को भी लिखा कि बेनडेल की लोकल ट्रेन है, उसे काटवा तक चलाया जाए। इसमें अधिक पैसा भी खर्च नहीं होगा और वहां की जनता को बहुत सुविधा भी हो जाएगी। इसलिए मेरी आपसे रिक्वेस्ट है कि काटवा से सियालदाह तक एक लोकल ट्रेन सुबह के समय चलाई जाए। काटवा से सियालदाह सिर्फ एक ट्रेन है और वहां डबल लाइन का भी काम चल रहा है। रेलवे को जमीन उपलब्ध कराने के लिए मैंने स्वयं किसानों से बात करके रेलवे को जमीन दिलाई है। सिर्फ एक लोकल ट्रेन वहां के लिए हम लोग मांग रहे हैं। दुर्गापुर वैस्ट बंगाल बहुत व्यस्त शहर है और कोलकाता के बाद दूसरा सबसे बड़ा औद्योगिक तथा महत्वपूर्ण शहर है। हमारे यहां सियालदाह राजधानी, हावड़ा राजधानी ट्रेन चलती हैं, लेकिन सिर्फ सियालदाह राजधानी ट्रेन दुर्गापुर में रुकती है। उस समय बहुत व्यस्त समय होता है और कोई लोकल ट्रेन नहीं है। इसलिए हम चाहते हैं कि एक लोकल ट्रेन दुर्गापुर से हावड़ा तक चलाई जाए।

अगर उपरोक्त मांग हमारी मान लेंगे तो हम रेल मंत्री जी के बहुत-बहुत आभारी होंगे।

**श्री राजन विचारे (ठाणे) :** सभापति जी, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु और रेल राज्य मंत्री मनोज सिन्हा जी को हार्दिक बधाई देता हूँ कि उन्होंने बहुत अच्छा रेल बजट पेश किया है। इस रेल बजट में खर्चों को सीमित रखते हुए यात्रियों को सुविधा देने और गुणवत्ता बढ़ाने पर जोर दिया गया है। मेरा मानना है कि यह रेल बजट वाकई में दूरगामी परिणामों वाला है, जिसके बेहतर नतीजे हमें जल्द ही आने वाले समय में नजर आएंगे। मैं आपको नवी मुंबई में बन रहे अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डे एवं छत्रपति शिवाजी हवाई अड्डा को आपस में जोड़ने के लिए धन्यवाद देता हूँ एवं आर्थिक नगरी मुंबई में दो एलिवेटेड उपनगरीय रेलवे कॉरिडोर चर्चगेट-विरार एवं सीएसटी से पनवेल के निर्माण एवं मुंबई उपनगरीय स्टेशनों के निचली सतह के सभी प्लेटफार्मों की सतह को ऊंचा करने के फैसले के लिए धन्यवाद देता हूँ।

महोदय, वैसे तो रेल बजट में समाज के हर वर्ग के लोगों एवं उनकी जरूरतों का पूरा-पूरा ध्यान रखा गया है। मैं निम्नलिखित घोषणाएं जो मुझे अच्छी लगीं, उस पर सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। जैसे, रेल किराये में इस बार बढ़ोतरी नहीं हुई है। इसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री को धन्यवाद देना चाहता हूँ। हर श्रेणी के कोच में महिलाओं को 33 प्रतिशत तक आरक्षण एवं ट्रेनों में पायलट प्रोजेक्ट के आधार पर बच्चों के खाने की अलग से व्यवस्था होगी। ट्रेन के हर कोच में जीपीएस सिस्टम लगेंगे। अहमदाबाद-मुंबई हाईस्पीड ट्रेन चलेगी। रेलवे वरिष्ठ नागरिकों के लिए निचली सीट का कोटा बढ़ाकर 50 प्रतिशत करेगी। अब कुलियों को सहायक कहा जाएगा एवं उन्हें उचित प्रशिक्षण दिया जाएगा। 400 रेलवे स्टेशनों का सार्वजनिक-निजी भागीदारी के ज़रिए आधुनिकीकरण में मेरे संसदीय क्षेत्र ठाणे स्टेशन जिसे देश की पहली रेल देने का गौरव प्राप्त है एवं नवी मुंबई, मीरा भईंदर, मीरा रोड को शामिल करने का आग्रह करता हूँ। 400 रेलवे स्टेशनों को वाई-फाई युक्त बनाया जाएगा, जिसमें मैं ठाणे, नवी मुंबई, मीरा भईंदर एवं मीरा रोड स्टेशनों को शामिल करने का आग्रह करता हूँ। ट्रेन में सफर के दौरान यात्रियों को बीमे की सुविधा होगी एवं साथ ही दिव्यांगों के लिए अलग से शौचालय बनाए जाएंगे। इसका मैं स्वागत करता हूँ। आदरणीय रेल मंत्री जी, जब रेल बजट पेश होने वाला होता है तो देश के करोड़ों लोगों की निगाहें आप पर रहती हैं एवं आप बहुत हद तक लोगों की अपेक्षाओं को पूरा भी करते हैं। मैं महाराष्ट्र के ठाणे से चुना हुआ जनप्रतिनिधि हूँ एवं वहां की रेल से सम्बन्धित समस्याएं मैंने समय-समय पर आपके सामने रखी है एवं संसद में भी उठायी हैं। मैं आपका अभिनंदन करता हूँ कि आप पहले ऐसे रेल मंत्री हैं जिन्होंने रेल मंत्री बनने के बाद ऐतिहासिक स्टेशन ठाणे जहां से देश की पहली ट्रेन बंबई से ठाणे के बीच 16 अप्रैल 1853 में चली थी। वहां के लोगों के साथ आपके अधिकारियों की मीटिंग की एवं उनकी समस्याओं का समाधान भी किया।

महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान पिछले बजट की घोषणाओं जैसे एमयूटीपी-3 योजना जिसमें एरौली-कलवा एलिवेटिड मार्ग के लिए 428 करोड़ का प्रावधान किए जाने की तरफ ध्यान दिलाना चाहता हूँ, जिस पर अभी तक काम शुरू नहीं हो पाया है। ठाणे रेलवे स्टेशन को विशेष दर्जा दिए जाने के लिए प्रावधान किया गया था, लेकिन उस पर कुछ काम नहीं हुआ है। मेरे संसदीय क्षेत्र के लोगों को भी इस रेल बजट से काफी उम्मीदें हैं एवं मुझे भरोसा है कि आप मेरे संसदीय क्षेत्र के लोगों की उम्मीदों पर पूरी तरीके से खरे उतरेंगे। मुझे पूरा विश्वास है कि जब आप रेल बजट में संशोधन करेंगे तब निम्नलिखित बिंदुओं पर अवश्य विचार करते हुए इस रेल बजट में शामिल करने की पहल करेंगे। ठाणे तथा मुलुंड स्टेशन के बीच मेंटल अस्पताल की जगह पर प्रस्तावित विस्तारित एलिवेटिड रेलवे स्टेशन के निर्माण का कार्य शीघ्रता से पूर्ण करवाना चाहिए। अनुमानित खर्च 218 करोड़ रुपये है, ताकि रोजाना जो चार लाख यात्रियों का बोझ अकेले ठाणे स्टेशन पर पड़ता है उसे आधा या कम किया जा सके। इसकी मांग काफी पुरानी है जिस पर तुरन्त ध्यान देना चाहिए। ठाणे से दीवा के बीच की पांचवी तथा छठे रेल लाईन के अधूरे काम को जल्द पूरा करवाना चाहिए। लोकल यात्रियों की सुविधा के लिए ठाणे, नवी मुंबई, मीरा भइंदर एवं मीरा रोड रेलवे स्टेशनों पर टिकट वेंडिंग मशीनों की संख्या बढ़ाई जानी चाहिए। ठाकुर्ली, दीवा तथा खारेगांव स्थानों पर रेलवे क्रॉसिंग के ऊपर पुल बनाने की आवश्यकता है ताकि लोकल ट्रेनों की संख्या को बढ़ाया जा सके। भविष्य में मेट्रो तथा मोनो रेल के मार्ग के पास पड़ने वाले स्टेशनों को आपस में जोड़ने की आवश्यकता है। यात्रियों की सुविधा को ध्यान में रखते हुए मेरे संसदीय क्षेत्र ठाणे, नवी मुंबई, मीरा भइंदर एवं मीरा रोड रेलवे स्टेशनों के अंदर एवं बाहर दोनों जगहों पर उच्च दर्जे के सीसीटीवी कैमरे जगह-जगह पर लगाए जाएं। ठाणे-पनवेल हार्बर मार्ग पर ज्यादा लोकल सेवा शुरू की जाए। आधुनिक सिग्नल प्रणाली जैसे कैंब सिग्नलिंग द्वारा लगभग सौ लोकल ट्रेने बढ़ सकती हैं।

### **19.00 hours**

मुंबई लोकल में स्वचालित दरवाजे लगाये जाने चाहिए। साथ ही वातानुकूलित लोकल ट्रेन चलाये जाने की आवश्यकता है। प्रतिदिन कम से कम आठ से दस लोग, जिनमें से आधे लोग रेल लाइन पार करते हुए और आधे लोग लोकल ट्रेनों के गेट पर खड़े होकर यात्रा करने के दौरान अपनी जान गंवाते हैं, जिसमें कमी आएगी। मुंबई लोकल ट्रेन में बैठने की व्यवस्था को मेट्रो की तर्ज पर बनाया जा सकता है, ताकि ज्यादा से ज्यादा लोग सफर कर सकें। ठाणे (कोपरी) पूर्व रेल सटीस-2 योजना तैयार है, जिसे जल्दी से जल्दी मंजूरी देने की आवश्यकता है।

महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र में लातूर के लोग बड़ी संख्या में रहते हैं, उन लाखों लोगों की तरफ से मैं आपका अभिनंदन करता हूँ।

HON. CHAIRPERSON : Hon. Member, one minute, please. Hon. Members, there are two-three more Members to speak on the Railway Budget. Then we shall take up the 'Zero Hour'. If the House agrees, till then, the time of the House may be extended.

THE MINISTER OF URBAN DEVELOPMENT, MINISTER OF HOUSING AND URBAN POVERTY ALLEVIATION AND MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI M. VENKAIAH NAIDU): Chairman, Sir, my suggestion is, please extend the House up to 8 o'clock. The reason is, more than formality, on Railways, every Member or every area has one issue or the other. They want it to go on record so that the officers can look into that. At the same time, tomorrow is a non-official day and then we have to conclude it by Tuesday. Monday is also a holiday. Please keep all these things in mind. Whoever is interested, they will be speaking. Let us not make it a formality as to how many Members are there or not there.

SHRI K.C. VENUGOPAL : After taking up the 'Zero Hour', the House will run up to 9 o'clock.

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: How Budget is less important and 'Zero Hour' becomes more important Venugopal ji?

HON. CHAIRPERSON: The time of the House is extended up to 8 o'clock. Okay.

**श्री राजन विचारे:** मेरे संसदीय क्षेत्र में लातूर के लोग बड़ी संख्या में रहते हैं, मैं उन लाखों लोगों की तरफ से मैं आपका अभिनंदन करता हूँ कि आपने मुंबई, लातूर एक्सप्रेस ट्रेन के ठाणे स्टेशन पर ठहराव के आदेश दिये। मैं आपसे आग्रह करता हूँ कि मुंबई-लातूर एक्सप्रेस ट्रेन के ठाणे स्टेशन पर स्थायी ठहराव के आदेश दें, साथ ही राज्यरानी एक्सप्रेस का ठाणे रेलवे स्टेशन पर ठहराव दिया जाए। एल.टी.टी. कोचीवली एक्सप्रेस ट्रेन को प्रतिदिन चलाया जाए। त्रिवेन्द्रम जयंती जनता एक्सप्रेस ट्रेन का ठाणे स्टेशन पर ठहराव होना चाहिए, ताकि केरल के अधिकांश लोग जो ठाणे, बोरिवली, वसई तथा आसपास के क्षेत्रों में रहते हैं, इसका उन्हें फायदा मिल सके। इसके अलावा 12128 अप एवं 12127 डाउन इंटरसिटी एक्सप्रेस ट्रेन में कुछ अतिरिक्त डिब्बे लगाए जाएं, ताकि डेली पास होल्डर्स के लिए यात्रा आसान हो।

इसके अलावा सिडको द्वारा ठाणे, वाशी मार्ग पर दिघा एवं बोनकोड नामक दो नए रेल स्टेशनों का प्रस्ताव पेश किया गया है। सिडको द्वारा बनाए गए स्टेशनों का हस्तांतरण रेलवे के पास जल्द से जल्द होना चाहिए। नवी मुंबई के प्रस्तावित अंतर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा तथा जवाहरलाल नेहरू पोर्ट उरण के लिए जाने हेतु हार्बर रेल मार्ग से सीवूड रेलवे स्टेशन से उरण के लिए जाने वाला रेल मार्ग प्रस्तावित है, इस मार्ग पर नया रेलवे ट्रैक तथा स्टेशन का निर्माण का कार्य धीमी गति से चल रहा है, उसमें तेजी लाने की आवश्यकता है।

मेरे संसदीय क्षेत्र ठाणे, नवी मुंबई, मीरा भइंदर एवं मीरा रोड रेलवे स्टेशनों पर महिलाओं के लिए शौचालय और विश्रामगृहों की संख्या बढ़ाना जरूरी है। ठाणे रेलवे स्टेशन को ऐतिहासिक स्टेशन का दर्जा दिया जाए एवं सरकार को इसके विकास के लिए विशेष अनुदान की घोषणा करनी चाहिए। ठाणे से वाशी के बीच हार्बर रेल लाइन की ट्रेने चलाई जाती हैं, यदि इसे मेन लाइन से जोड़ दिया जाए एवं वाशी से ठाणे होकर सीएसटी जाने वाली लोकल चलाई जाए तो हार्बर लाइन पर भीड़ कम हो सकती है, साथ ही मेल गाड़ियों की खिड़कियों पर लगी ग्रिल एल्युमिनियम की होनी चाहिए, जैसे कि मुंबई लोकल में हैं, ताकि चेन स्नेचिंग जैसी घटनाएं बंद हों। इसके अलावा मैं आपसे पूना-लोनावला तीसरे ट्रैक को जल्दी शुरू करने की मांग करता हूँ।

ठाणे से मुंबई एवं कल्याण के बीच में चलने वाली लोकल ट्रेनों से बढ़ते हादसों के कारण मुंबई उपनगरीय रेलवे प्रणाली में हो रही आकस्मिक मौतों की बढ़ती प्रवृत्तियों की समीक्षा नाम की एक कमेटी का गठन किया गया था, जिसका मैं भी एक सदस्य हूँ। कमेटी मीटिंग में सदस्यों द्वारा मुंबई लोकल एक्सिडेंट्स में कमी लाने हेतु कई सुझाव दिए गए थे।

मुंबई के सभी सांसदों और महानगर पालिका के कमिशनरों ने रिपोर्ट पर हस्ताक्षर किए थे एवं उन कामों को पूरा करने के लिए 21 हजार करोड़ रुपये की सिफारिश सदस्यों द्वारा की गई थी, जिसे रेल बजट में शामिल करना चाहिए। मेरा आपसे अनुरोध है कि कृपया उपरोक्त मांगों की गंभीरता को समझते हुए इस संशोधित रेल बजट में शामिल करने की कृपा करें और मेरा यह सुझाव है कि महाराष्ट्र राज्य को आवंटित राज्य की राशि में उचित वृद्धि की जाए, जिससे वहां समस्त बकाया कामों को समय से पूरा करने में तीव्रता मिले। माननीय रेल मंत्री जी ने ऐसा बजट पेश किया है, जो रेल के बुनियादी ढांचे को मजबूत करने का काम करेगा। यह रफ्तार, सुरक्षा तथा स्वच्छता को समर्पित बजट है। ट्रेनों की रफ्तार बढ़ाना रेलवे की एक सकारात्मक पहल है। अंत में मैं पूणे लोनावला के तीसरे रेलवे ट्रैक को जल्दी से जल्दी शुरू करने की भी मांग करता हूँ और एक बार फिर माननीय रेल मंत्री जी को इस रेल बजट के लिए शुभकामनाएं देता हूँ और इस बजट का समर्थन करता हूँ।

**श्री एम. वैकैय्या नायडू :** सभापति महोदय, सदस्य के नाते और नागरिक के नाते मेरा एक सुझाव है, जो कि मैंने अभी मंत्री जी को बताया है। अभी ठाणे के हमारे सदस्य ने ट्रेन के बारे में बोला, हम सब लोगों को थोड़ा इसके बारे में सोचना चाहिए, रेलवे को भी सोचना चाहिए कि एलटीटी एक्सप्रेस - लोकमान्य तिलक एक्सप्रेस को एलटीटी एक्सप्रेस कहें तो साऊथ में क्या अर्थ होता है, वह हमें मालूम है। कल से शुरू करेंगे कि महात्मा गांधी एक्सप्रेस - एम.जी. एक्सप्रेस, सरदार पटेल - एस.पी. एक्सप्रेस। थोड़ा रेलवे इसको भी देखे। सिंपली लोकमान्य तिलक एक्सप्रेस कहना चाहिए। तिलक जी कितने बढ़िया नेता थे, वह हम सबके लिए मान्य हैं। थोड़ा इसको ध्यान में रखें और मंत्री जी को भी मैं बोलता हूँ। ...(व्यवधान)

**माननीय सभापति :** यही बात सीएसटी के बारे में भी सोचना है, जो कि छत्रपति शिवाजी टर्मिनल है। ...(व्यवधान)

**श्री एम. वैकैय्या नायडू :** सभापति जी अंग्रेजी की मानसिकता है शॉर्ट में बोलना। राहुल गांधी अच्छा नाम है, कुछ लोग, अखबार वाले वाले शॉर्ट में आर.जी. लिखते हैं। ...(व्यवधान)



**\*SHRI S.R. VIJAYA KUMAR (CHENNAI CENTRAL):** At the outset, I thank the Honourable Railway Minister for no increase in the passenger and freight fares.

In the Budget (railways) for 2016-17, I welcome the announcement of the first ever rail auto Hub to be set up at Chennai. The announcement of North-South Dedicated Freight Corridor from Delhi to Chennai is a good step. But this corridor and the proposed East Coast Corridor which terminates in Vijayawada should be extended up to Thoothukudi to fulfill Tamil Nadu's long standing request to create a Chennai-Thoothukudi freight corridor. Here, I may mention that the Chennai-Thoothukudi Freight Corridor finds a place along with Chennai-Madurai-Kanyakumari high speed passenger link and Coimbatore-Madurai high speed passenger link in the Vision 2023 document, for which the Government of Tamil Nadu had indicated its in-principle approval to be implemented through an SPV.

The initiative of MOUs with States will yield greater good if the views of states of Tamil nadu are taken into consideration before finalizing the draft MOU.

The detailed attention to enhancing passenger amenities, including issues relating to safety of women, providing greater accessibility to the differently abled and senior citizens is a good measure. The improvement of redressal mechanisms by introducing more digital modes including an entirely 'app' based mechanism should also take into consideration the digitally illiterate common man without a smart phone.

While I welcome the steps for the upgradation of the railway stations at the pilgrim centres of Nagapattinam and Velankanni, other important pilgrim centres in Tamil Nadu including Srirangam and Rameswaram should also be included.

To our utter dismay, there is no specific plan for upgradation of suburban transit systems in Chennai as in the case of Mumbai, Delhi and Kolkata. This should be looked into. The diamond Quadrilateral High Speed rail corridors

---

\* Speech was laid on the Table.

which were announced in the last year's Railway Budget should also be given adequate importance.

Chief Minister of Tamil Nadu, Honourable Dr. Amma has reiterated speedy completion of the railway projects currently under implementation in the State of Tamil Nadu, including the double lining of the entire stretch from Villupuram to Kanyakumari. I urge upon the Honourable Railway Minister to accord top priority to these issues. I hope that genuine consultation takes place in the formulation of a National railway plan that has been announced.

I conclude by echoing the views of the Chief Minister of Tamil Nadu, Honourable Dr. Amma that the Honourable Railway minister could have done more to meet the expectations of the people of Tamil Nadu.

**श्रीमती जयश्रीबेन पटेल (मेहसाणा) :** सभापति महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी श्री सुरेश प्रभु जी द्वारा पेश किए गए रेल बजट के समर्थन में खड़ी हुई हूँ। चलो मिल कर कुछ नया करें। सुरेश प्रभु जी ने भारतीय रेल के पुनर्गठन, पुनर्निर्माण और पुनरुद्धार के लिए सिर्फ नारा ही नहीं दिया है, इससे ही प्रतीत होता है कि रेल क्रांति में अब निश्चित ही कुछ और नया देखने को मिलेगा और इससे भारतीय रेल गति पकड़ेगी। एक कहावत है - कहते हैं कि हम कुदरती अकाल को पहुंच पाते हैं, मगर सोच के अकाल को, हमारे विचारों के अकाल को हम कभी नहीं पहुंचेंगे। अगर विचारों का, नई सोच का अगर अकाल पड़ता है तो मनुष्य उसे पहुंच नहीं पाता है। हमारे प्रधान मंत्री जी ने और रेल मंत्री जी ने एक नई सोच के साथ भारतीय रेल में यात्रियों को और अधिक सुविधाएं देने का जो प्रस्ताव रेलवे मंत्री जी ने रखा है, मैं इसकी सराहना करती हूँ। इसके तहत रेलों में 65 हजार अतिरिक्त बर्थ और 25 हजार वेंडिंग मशीनें उपलब्ध कराई गई हैं। हमारे प्रधान मंत्री जी, नरेंद्र भाई के स्वच्छता अभियान के अंतर्गत रेलवे ने विश्व का प्रथम बायो वैक्युम टॉयलेट विकसित किया है और रेलों में 17 हजार बायो टॉयलेट प्रदान किए हैं। रेलवे में संपूर्ण देश में मोबाइल एप्प के साथ-साथ 1780 स्वचालित टिकट मशीनें लाने का जो प्रस्ताव रखा गया है, उसमें लोगों को अवश्य सुविधा होगी। वर्ष 2015-16 के लिए 139 बजट उद्घोषणाओं पर कार्य शुरू किया गया है।

माननीय सभापति महोदय, पहली बार ऐसा हुआ है कि सम्मिलित बजट में पिछले साल जो घोषणाएं की थीं, 139 योजनाएँ कार्यान्वित की गईं, यह पहली बार हुआ है। इसके लिए मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देती हूँ और वह प्रजा के प्रति जवाबदेहिता प्रतीत करता है। यह सिर्फ उद्घोषणा ही नहीं है, बल्कि क्रियान्वयन के प्रति प्रतिबद्धता है।

कांग्रेस के शासन में 30 सालों में, अभी हमारे माननीय संसद सदस्य ने बताया था, कि 99 परियोजनाएँ थीं, उनमें से 30 सालों में केवल एक ही परियोजना पूरी हुई है। वर्ष 2015-16 के लिए जीवन बीमा निगम के जरिए सुनिश्चित वित्तपोषण 2500 किलोमीटर बड़ी आमान लाइनों को चालू करना था तथा 1600 किलोमीटर का विद्युतीकरण किया जाएगा। यह सराहनीय कदम है। वर्ष 2016-17 में 2800 किलोमीटर रेल पथ को चालू करने का लक्ष्य निर्धारण, बड़ी आमान लाइनों पर कांग्रेस के शासन में पिछले 6 वर्षों में लगभग 4.3 किलोमीटर प्रतिदिन की औसत की तुलना में हमारी सरकार ने 7 किलोमीटर प्रतिदिन की गति से चालू करने का लक्ष्य भी रखा है, वह अभिनन्दनीय है। वर्ष 2017-18 में लगभग 13 किलोमीटर 19 करोड़ श्रम दिवस के रोजगार सृजन का लक्ष्य भी रखा गया है, वह सराहनीय है। भविष्य की संकल्पबद्धता पहली बार पिछली परियोजना के मुकाबले की गई है। वर्ष 2016-17 में सार्वजनिक निजी

भागीदारी के अन्तर्गत नारगोल और (हजीरा) गुजरात पोर्ट के लिए रेल कनेक्टिविटी का कार्यान्वयन किया गया है। इसके लिए मैं रेलवे मंत्री जी को धन्यवाद देती हूँ।

मेक इन इन्डिया के तहत दो लोको फैक्ट्रियों के लिए नीलामी को अन्तिम रूप दे दिया गया है। यात्रा को आरामदायक बनाने के लिए 65,000 अतिरिक्त शायिकाएं बनाने और 2,500 वाटर वैडिंग लगाने, साज-सज्जा के सवारी डिब्बों वाली महामना एक्सप्रेस चलाई जाएगी। इससे यह प्रतीत होता है कि चलो हम सब मिलकर कुछ नया करें और नया सोचें। बिना चौकीदार वाले 1,000 समपार समाप्त करके इस वर्ष में 820 आरओबी/आरयूबी का कार्य पूरा किया गया है तथा 1,350 पर कार्य चल रहा है। यह कार्य के प्रति प्रतिबद्धता है। प्रथम रेल यूनिवर्सिटी के लिए गुजरात के बडोदरा को तय किया गया है, उसके लिए मैं प्रधानमंत्री जी और रेल मंत्री जी को धन्यवाद देती हूँ। अंत्योदय एक्सप्रेस, दीन दयाल सवारी डिब्बे, हमसफर, तेजस, उदस, इन सबसे सारी यात्राओं में यात्रियों को बहुत सहूलियत मिलेगी तथा उनकी यात्रा आरामदायक भी होगी।

मैं कहना चाहती हूँ कि इतनी सहूलियतें कांग्रेस सरकार के राज में कभी भी जनता को नहीं मिली। पिछली सरकार से देश की जनता को केवल निराशा ही मिलती रही थी, इसकी मैं साक्षी हूँ। अभी हमारे भाई माननीय संसद सदस्य ने कहा कि देश की आधी आबादी महिलाओं को पूरा हक देने के लिए प्रधान मंत्री नरेन्द्र भाई मोदी जी की जो अवधारणा है, वह रेल बजट में भी दिखाई पड़ती है। कैटरिंग यूनिटों के ठेकों में महिलाओं को 33 प्रतिशत आरक्षण दिए जाने का प्रस्ताव किया गया है। इससे महिला उद्यमियों को आगे बढ़ाने और नारी सशक्तिकरण की मुहिम को बल मिलेगा। कोच के मध्य भाग में सुरक्षा के तहत महिलाओं को रिजर्वेशन दिया जाएगा। जो 24 घंटे हेल्पलाइन नम्बर 182 का प्रारम्भ किया गया है, वह सराहनीय कदम है। रेल मंत्री जी ने ग्रामीण क्षेत्रों में महिलाओं को रोजगार के अवसर मुहैया कराने के लिए स्वयं सहायता समूहों को कैटरिंग सेवाओं से जोड़ने की घोषणा की है। सरकार आईआरसीटीसी के माध्यम से उनके उत्पादों की ई-मार्केटिंग करने की सुविधा भी उपलब्ध कराएगी। यह सच्चे अर्थों में महिला आर्थिक सशक्तिकरण होगा। बच्चों के लिए दूध और खाने की सुविधा की भी चिंता को संज्ञान में लेकर उसका प्रावधान भी किया है। जापान सरकार की सहायता से अहमदाबाद से मुंबई तक एक हाई स्पीड पैसेंजर कॉरिडोर का कार्य किया जाएगा, इसके लिए मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देती हूँ। आगे पाँच रेलवे अस्पतालों में जो आयुष प्रणाली अपनाई जाएगी, वह भी एक सराहनीय कदम हमारी सरकार ने उठाया है।

खासकर के मैं यह कहना चाहती हूँ, उत्तर गुजरात की जो डिमांड है, इसमें विशेष रूप से मैं माननीय प्रधान मंत्री जी नरेन्द्र भाई मोदी जी का आभार प्रकट करती हूँ, क्योंकि वहाँ उनकी जन्मस्थली वडनगर है और मैं पिछले पाँच साल से डिमांड करती आई थी। आदरणीय मंत्री जी से भी मैं डिमांड करती

रहती थी, मगर पिछले पाँच साल में मेरी यह माँग यूपीए सरकार में पूरी नहीं हुई। पिछले पाँच सालों में कई बार मैंने चिट्ठियाँ लिखीं, पाँच-पाँच मंत्री बदल गए, पाँचों मंत्रियों से मैंने यही डिमांड दोहराई, लेकिन वह डिमांड उन्होंने नहीं मानी। हमारे प्रधान मंत्री और आदरणीय रेल मंत्री जी ने मेहसाना-तारंगा (57 किलोमीटर) के गेज परिवर्तन के लिए पहले 28 करोड़ और बाद में अभी 60 करोड़ रूपए का प्रावधान बजट में किया है। इसके लिए मैं अपनी जनता की ओर से प्रधान मंत्री और रेल मंत्री जी का तहे दिल से आभार मानती हूँ और उनके प्रति आभार प्रकट करती हूँ।

सभापति जी, बहुत सारी योजनाएँ जो इस बजट में दी हैं ...(व्यवधान) मैं अपनी डिमांड रख देती हूँ। जैसे कि अहमदाबाद-मेहसाणा गेज परिवर्तन के लिए, सर्वेक्षण के लिए, और कई सारी योजनाएँ इस बजट में गुजरात और हमारे क्षेत्रों की हैं, मगर मेरी डिमांड है कि गुजरात में सभी जगहों से लंबी दूरी की सूरत-मुम्बई-पूना ट्रेन चलती है। सिर्फ उत्तर गुजरात में मेहसाणा, पाटन, बनासकांठा, साबरकांठा, अरावली जिले पड़ते हैं। वहाँ से सूरत, मुम्बई, पूना और दक्षिण भारत में जाने के लिए कोई सीधी रेल सेवा नहीं है। सभी ट्रेनें अलग अलग राज्यों से आती हैं। उत्तर गुजरात के लोगों का मुम्बई, पूना, सूरत में कारोबार और सामाजिक तौर पर आना जाना लगा रहता है। मेरी रेल मंत्री जी से विनती है कि पाटन में जो रान की वाव वर्ल्ड हैरिटेज घोषित किया गया है, उसका समावेश हुआ है, वहाँ विदेशी पर्यटकों का भी आना जाना रहता है, हमारी मेहसाणा ऑइल सिटी है, मिल्क सिटी है, और एशिया की सबसे बड़ी ऊँझा मसाला मंडी है। मेहसाणा जो उत्तर गुजरात की राजधानी कहलाती है और ऊँझा जो सबसे बड़ी मसाला मंडी है, इनके लिए मैं चार गाड़ियों के स्टापेज के लिए विनती करती हूँ - अहमदाबाद-उधमपुर-अहमदाबाद, मुजफ्फरपुर-पोरबंदर-मुजफ्फरपुर, जयपुर-बांद्रा-जयपुर। इसके अलावा मेहसाणा जो ए दर्जे का रेलवे जंक्शन है, उसे देखते हुए वहाँ उपरोक्त चार गाड़ियों का स्टापेज मिलना बहुत ज़रूरी है। इस प्रकार की ट्रेनें जो सप्ताह में एक दिन चलती हैं, उसे रोज़ाना किया जाए जो मेहसाणा से गुज़रती है - ओखा-देहरादून-जयपुर-ओखा और जयपुर-ओखा, दिल्ली-राजकोट-दिल्ली। वलसाड़-अहमदाबाद को पाटन-मेहसाणा तक बढ़ाया जाए, ऐसी मेरी रेल मंत्री जी से विनती है।

इसके अलावा मेरी डिमांड है कि चंडीगढ़-बांद्रा-चंडीगढ़ जो सप्ताह में दो दिन चलती है, वह अप-डाउन करती है, उसे चंडीगढ़ से पूना या अमीन डोरा तक बढ़ाया जाए तो हिमाचल प्रदेश में स्थित हमारे क्षेत्र में जो गुरु गोविन्द सिंह का आनन्दपुर साहिब, माता नैना देवी, माता ज्वालामुखी, चिन्तपूर्णी माता जैसे जो धार्मिक स्थल पड़ते हैं, हमारे क्षेत्र में जो जनता रहती है, कई सारे सुरक्षा बल रहते हैं, ओ.एन.जी.सी. तथा निजी कंपनियों में काम करने वाले लोग रहते हैं, तो उनको भी इसका लाभ मिलेगा। मैं आशा करती

हूँ कि ये सारी जो मेरी मांगें हैं, उनको ध्यान में लिया जाएगा और पाटन भिल्ली का काम जल्दी पूरा होगा।

मैं आशा करती हूँ कि रेल मंत्री जी मेरी इन मांगों पर गौर करेंगे।

इन्हीं शब्दों के साथ रेल मंत्री जी द्वारा पेश किए गए रेल बजट का मैं समर्थन करती हूँ।

**श्री राजीव सातव (हिंगोली) :** सभापति जी, रेल बजट पर भाषण करने के लिए, मेरी बात रखने के लिए आपने मौका दिया, आपका बहुत बहुत धन्यवाद।

सभापति जी, जब सरकार ने जिम्मेदारी संभाली तो 2014 में रेल किराए में इन्होंने 14.5 प्रतिशत की बढ़ोतरी की, रेल के फ्रेट भाड़े में 12.5 प्रतिशत की बढ़ोतरी की। तत्काल बुकिंग पिछले 20 महीने में 33 प्रतिशत बढ़ी है, प्लेटफार्म टिकट में 100 प्रतिशत की बढ़ोतरी इन्होंने की और टिकट के कैंसेलेशन में भी इन्होंने 100 प्रतिशत की बढ़ोतरी की। जब बजट होता है, तब ये एक रुपया भी बढ़ाते नहीं हैं और जब बजट नहीं होता तो धीरे-धीरे एक एक चीज़ की कीमत बढ़ाने का काम इन्होंने किया है।

पिछले दो सालों से हम सुन रहे हैं कि बुलेट ट्रेन होगी। एक किलोमीटर की बुलेट ट्रेन के लिए 200 करोड़ रुपये का खर्चा लगता है जबकि साधारण ट्रेन अगर हम चालू करें तो 10-15 करोड़ रुपये में इसका काम हो सकता है। यानी 1 लाख करोड़ रुपये में करीब 7500 किलोमीटर रेलवे ट्रैक हम बना सकते हैं। इसलिए मेरी आपके माध्यम से विनती रहेगी कि मराठवाड़ा और विदर्भ का जो नैटवर्क है, उसके लिए यह 1 लाख करोड़ रुपया खर्च करने की सरकार के द्वारा ज़रूरत है।

सभापति जी, हमने जब सदानन्द गौड़ा जी का भाषण सुना था, रेल राज्य मंत्री यहाँ पर बैठे हैं। उन्होंने 13-14 बार कहा था कि हम पीपीपी के ज़रिये पैसे लाएँगे। अब दो साल हो गए। अब सुरेश प्रभु जी ने भाषण दिया और सुरेश प्रभु जी ने 6 बार पीपीपी का यहाँ पर उल्लेख किया। बड़ी अच्छी बात है, लेकिन पिछले दो साल पहले जो आपने 14 बार पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप का वहाँ पर मैनशन किया था, पिछले दो साल में कितनी पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप आई, यह तो थोड़ा बताइए। क्योंकि जो पिछला कदम है या पिछली जो घोषणा हुई है, उसका ही कोई इम्प्लीमेंटेशन नहीं हो रहा है और अगले वादे आप यहाँ पर करते जा रहे हैं और उसका कोई लाभ जनता को नहीं मिल रहा है। आपने पिछले बजट में कहा था कि स्टेशनों पर हम वाई-फाई कराएँगे। अब जो बजट का इम्प्लीमेंटेशन हमने देखा, सिर्फ 11 स्टेशंस पर आपका वाईफाई हुआ है। पचास प्रतिशत वादे भी आप पूरे नहीं कर पा रहे हैं। हमने पिछली बार कहा था कि हमारे महाराष्ट्र के नेता, देश के नेता गोपीनाथ मुंडे जी के नाम से हमें रेल यूनिवर्सिटी दीजिए। आदरणीय वेंकैया जी यहां पर बैठे हैं, मैंने कट मोशन भी लाया था, तब वेंकैया जी ने उठकर कहा था कि हम कंसीडर करेंगे। मुंडे जी के नाम से मांग रहे हैं। हम कोई कांग्रेस के नेता के नाम से नहीं मांग रहे हैं, फिर भी आपने वह कंसीडर नहीं किया। आप वड़ोदरा लेकर गए, ... (व्यवधान) निशिकांत जी कोई दिक्कत नहीं, आपकी स्टेट में नहीं वड़ोदरा लेकर गए, लेकिन कम से कम गोपीनाथ मुंडे जी का नाम तो उसको दे दीजिए, यह मेरी आपसे यहां पर विनती रहेगी। मैं इसलिए यह कहना चाहूंगा कि मुंडे जी हम सबके नेता रहे। रेलवे के द्वारा

जो रेल यूनिवर्सिटी है, उसको आपने नाम नहीं दिया, तो उसे गोपीनाथ मुंडे जी नाम दीजिए। यह कांग्रेस मांग कर रही है। इसलिए तो कम से कम इसकी तरफ आप गौर कीजिए, यह मेरा आपसे आग्रह रहेगा। ... (व्यवधान) आप तालियां बजा रहे हैं, बहुत-बहुत धन्यवाद।

यहां पर पूर्णा-खण्डवा रेलवे की बात हुई थी। पूर्णा-खण्डवा रेलवे के लिए कुछ नया करने की जरूरत नहीं है। जावडेकर जी और सुरेश प्रभु जी एक बार चाय पर चर्चा कर लें तो पूर्णा-खण्डवा रेलवे का हमारा काम हो सकता है। वहां ऑलरेडी रेलवे का ट्रैक है। वहां कुछ नया नहीं करना है। जो नैरोगेज है, उसका ब्रॉडगेज करना है। एक मीटर भी नई लैंड एक्विजिशन का मामला नहीं है। मेरी आपसे विनती रहेगी कि अगर यह करेंगे तो कम से कम दस सांसदों को फायदा होगा, दस क्षेत्रों को फायदा होगा, उनमें से नौ क्षेत्रों में शिवसेना और भाजपा के एमपीज हैं। मेरी विनती है कि मेरे लिए नहीं, लेकिन उन नौ सांसदों के लिए तो कम से कम आप इस पर ध्यान दीजिए। ... (व्यवधान) मेरी तरफ ध्यान मत दीजिए, लेकिन आपके सांसदों का भला कम से कम इसमें होगा।

मेरा दूसरी आपसे रिक्वेस्ट रहेगी, पिछली बार भी मैंने यह मांग की थी। शायद शिवसेना और बीजेपी के भी सभी सांसद मेरे साथ यहां पर होंगे, इसमें दानवे साहब भी हैं। मैंने मांग की थी कि शिवाजी महाराज की जीवन दर्शनी के लिए, पिछली बार जैसे आपने विवेकानंद जी की जीवन दर्शनी के लिए ट्रेन चलाने की बात की थी, छत्रपति शिवाजी महाराज इस देश के गौरव हैं, तो छत्रपति शिवाजी महाराज की जीवन दर्शनी पूरे देश में जाए, इसके लिए छत्रपति शिवाजी महाराज की जीवन दर्शनी का प्रदर्शन करते हुए एक ट्रेन पूरे देश में जानी चाहिए।

महाराष्ट्र के कई सारे तीर्थ क्षेत्र हैं। उन तीर्थ क्षेत्रों में जैसे 12 ज्योतिर्लिंगों में से एक आउंधा नागनाथ आता है, जैसे घृष्णेश्वर है, कई सारे तीर्थ क्षेत्र हैं। उन तीर्थ क्षेत्रों के लिए, आउंधा नागनाथ है, साढ़े तीन शक्तिपीठ में से एक माहुर की देवी है, तो इन सब जगहों पर ट्रेन के नेटवर्क का काम हो सकता है, अगर आप थोड़ा ध्यान देंगे। अगर वहां ट्रेन का नेटवर्क शुरू हो सकता है तो आने वाले समय में देश से जो यात्री आएंगे, उनको बहुत बड़ी तादाद में मदद मिलेगी।

एक बात मुझे यहां रखनी है, जो मेरे क्षेत्र की बात है। मेरा क्षेत्र नॉन इंडस्ट्रियलाइज डिस्ट्रिक्ट है। वहां पर न ट्रेन है, न वहां पर कोई बड़ा डेवलपमेंट का मामला है। मेरा आपके जरिए आग्रह रहेगा कि औरंगाबाद, पुणे और मुंबई के लिए जो ट्रेन का नेटवर्क है, उसमें हिंगोली से औरंगाबाद, हिंगोली से पुणे और हिंगोली से मुंबई के लिए भी आपकी तरफ से हमें मदद मिलेगी तो बहुत बड़ी आपकी कृपा इसमें होगी।



जो तपोवन एक्सप्रेस है, महाराष्ट्र का जो एक नक्सलाइट एरिया है, किनवट से वह जानी चाहिए। यह मांग भी हम आपके जरिए यहां पर करते हैं। आखिर में, प्रभू जी से और सरकार से हमारी विनती रहेगी कि वादे तो आप बहुत कर रहे हो, लेकिन उन वादों पर कब खरा उतरोगे? 20 महीने हो गए, करीब वन-थर्ड पीरियड आपका खत्म हो गया, लेकिन वन-थर्ड काम भी आप नहीं कर पाए। जो बोल रहे हो, वह तो कम से कम कीजिए।

महाराष्ट्र देश का 35 प्रतिशत रेवेन्यू आपको देता है, तो 35 प्रतिशत रेवेन्यू का खर्च भी ...(व्यवधान)

**श्री निशिकान्त दुबे (गोड्डा) :** रेलवे का 40 पर्सेंट रेवेन्यू हम देते हैं।

**श्री राजीव सातव (हिंगोली) :** आप अगर 40 पर्सेंट दे रहे हैं तो आपके यहां भी ज्यादा काम होना चाहिए। ...(व्यवधान) दूसरी भाषा में मैं बोलना चाहूंगा कि 48 में से 42 सांसद आपके हैं। अगर 42 सांसद आपके हैं तो थोड़ा सा ध्यान महाराष्ट्र की तरफ भी होना चाहिए। आपने बहुत समय दिया, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

**श्री जुगल किशोर (जम्मू) :** महोदय, मैं आपका आभार प्रकट करना चाहता हूँ कि आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का मौका दिया। मैं सबसे रेल मंत्री सुरेश प्रभू जी का और राज्य मंत्री सिन्हा जी का आभार प्रकट करना चाहता हूँ जिन्होंने देश के लोकप्रिय प्रधानमंत्री आदरणीय नरेन्द्र भाई मोदी जी की प्रेरणा से एक लोकप्रिय रेल बजट देश को दिया।

सभापति महोदय, जब हम जम्मू-कश्मीर के विषय के बारे में श्री सुरेश प्रभु जी और रेल राज्य मंत्री जी से मिलते थे, तो वे कहते थे कि आज जिन समस्याओं के बारे में हमें बता रहे हैं, उनके बारे में हम आपसे जम्मू में आकर बात करेंगे। मुझे यहां पर यह कहते हुए हार्दिक खुशी हो रही है कि उसके बाद सुरेश प्रभु जी जम्मू-कश्मीर के दौरे पर गये और वहां के लोगों की समस्याओं को खुद सुना, समस्याओं को देखा और उसके बाद वह रेलवे स्टेशन पर गये। वह जम्मू-कश्मीर के सबसे बड़े रेलवे स्टेशन पर भी गये, वहां सभी लोगों और यात्रियों से भी मिले। उन्हें उन समस्याओं की जानकारी मिली, जिन्हें हम अक्सर उनके सामने रखते थे। मुझे यह कहते हुए खुशी हो रही है कि इस रेल बजट में उन समस्याओं की तरफ खास ध्यान दिया गया है।

सभापति महोदय, सुरेश प्रभु जी और एनडीए ने यहां पर जो रेल बजट पेश किया है, केवल मैं ही उसकी सराहना नहीं कर रहा हूँ बल्कि पूरा देश उसकी सराहना कर रहा है। उसका कारण यह है कि पहली बार ऐसा रेल बजट देश को दिया गया है। जो बजट पहले पेश किये जाते थे, उनमें खासतौर पर प्रदेशों को ही तव्वज़ो नहीं दी जाती थी बल्कि किसी एक प्रदेश की तरफ ज्यादा तव्वज़ो दी जाती थी। लेकिन, इस बार जो रेल बजट पेश किया गया है, उसमें पूरे देश की तरफ तव्वज़ो दी गयी है। यह बजट नागरिकों का बजट है, गरीब आदमी का बजट है। मैंने यह देखा है कि आज गरीब आदमी खुश है। मातायें और बहनें सबसे ज्यादा खुश हैं क्योंकि पहली बार इस रेल बजट में उनकी तरफ ध्यान दिया गया है। मातायें और बहनें इसलिए भी खुश है कि उनके छोटे-छोटे बच्चों के लिए खाने और पीने के लिए दूध की व्यवस्था भी इस रेल बजट में आदरणीय मंत्री जी ने की है। देश की सभी मातायें और बहनें खुश हैं। उन्होंने हेलप लाइन के माध्यम से एक अच्छा कदम उठाया है। आज हर आदमी रेल से सफर करना चाहता है। रेल में सफर करने वाले लोग ही नहीं बल्कि उनके घर वाले लोग भी इस रेल बजट से खुश हैं। ऐसा ऐतिहासिक बजट देश में पहली बार पेश किया गया है, जिसमें सुविधाओं की तरफ ज्यादा ध्यान दिया गया है।

सभापति महोदय, मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि रेल का किराया नहीं बढ़ा कर, उन्होंने देश की जनता को एक बहुत बड़ा संकेत दिया है कि यह रेल बजट केवल दिखावा ही नहीं है बल्कि यह लोगों की

सुविधाओं का एक पिटारा है, जो हमने देश को समर्पित किया है। इसके साथ-साथ ही कुली भाइयों का जो मान-सम्मान किया गया है, मैं उसके बाद रेलवे स्टेशन पर गया तो पाया कि उनको 'सहायक' का जो नाम दिया है, उससे कुली भाई बहुत खुश थे। पहली बार देशवासियों को लगा कि यह बजट देश का बजट है। मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि यात्रियों की सुविधाओं के लिए रेल में जो सुविधायें दी गयी हैं, वह भी एक बहुत बड़ा कदम है। हम टॉयलेट की बात करें, या वाई-फाई की बात करें, इनसे भी लोग खुश हैं।

मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि कोई ऐसा प्रदेश नहीं रहा होगा जिस पर आदरणीय रेल मंत्री जी ने ध्यान नहीं दिया होगा। हमने यहां पर देखा है कि आरओबीज और आरयूबीज की हर प्रदेश में ऐसी समस्या थी कि वहां हर प्रदेश में एक्सिडेंट्स होते थे और लोग भी मारे जाते थे और देश का नुकसान भी होता था। लेकिन पहली बार यहां पर, रेल मंत्री जी ने आरओबीज और आरयूबीज की सुविधा देकर, बहुत बड़ा कदम उठाया है।

यह रेल बजट एक दूर-दृष्टि रेल बजट है। इसका असर आने वाले दिनों में दिखायी देगा, जिसे लोग आज भी महसूस कर रहे हैं। महिलाओं को 33 प्रतिशत आरक्षण देना, इसके साथ-साथ मैं आपका ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र की तरफ भी ले जाना चाहता हूँ। मैं एनडीए सरकार, नरेन्द्र भाई मोदी और रेल मंत्री सुरेश प्रभु जी का आभार प्रकट करना चाहता हूँ कि 50 वर्षों से डिमांड थी कि जम्मू से लेकर पूंछ तक रेलवे लाइन का सर्वे करवाया जाये ताकि वहां पर रेलवे लाइन बिछायी जाये, उसे भी इस बजट में अनुमति दी गयी है।

खास तौर पर जम्मू कश्मीर में 26 आरओबी, कश्मीर और जम्मू की तरफ बराबर तवज्जो दी गई है। मेरा रेल मंत्री जी का आभार प्रकट करना इसलिए भी जरूरी बनता है कि जम्मू रेलवे स्टेशन को ये सुविधाएं देनी चाहिए। वहां का आधुनिकीकरण, नवीनीकरण करना चाहिए, मॉडल स्टेशन बनाना चाहिए, उसकी ओर खास ध्यान रेल मंत्रालय ने दिया है।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपका आभार प्रकट करना चाहता हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। धन्यवाद।

**श्री कृपाल बालाजी तुमाने (रामटेक) :** सभापति महोदय, आपने मुझे रेल बजट 2016-17 पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए धन्यवाद। सरकार ने इस सदन में जो रेल बजट प्रस्तुत किया है, वह काफी सराहनीय है, विशेषकर वर्तमान कार्य संचालन, मूलभूत सुविधाएं तथा पूर्व में दी जा रही सुविधाओं में सुधार हेतु अग्रणी कदम उठाए गए हैं।

मैं आपके माध्यम से सरकार के समक्ष कुछ मांगें रखना चाहता हूं। पहले भी मैंने इन जनहित मांगों को लेकर माननीय रेल मंत्री जी को पत्र लिखे हैं। सन् 2013-14 के रेल बजट में नागपुर-नागबीट नैरोगेज रेलवे लाइन को ब्रॉडगेज रेलवे लाइन में परिवर्तित करने की घोषणा की गई थी। परन्तु इसका कार्य अभी तक शुरू नहीं किया गया है। अतः इसे जल्द से जल्द शुरू करने के साथ-साथ समय पर पूरा करने हेतु सरकार को काम करने की आवश्यकता है।

नागपुर जिला संतरा उत्पादन में अग्रणी है। वहां ज्यादातर किसान संतरों का उत्पादन करते हैं। अतः नागपुर सहित उसके आस-पास के रेलवे स्टेशनों पर संतरा स्टॉल लगाने की अनुमति केवल संतरा उत्पादक सोसाइटी को ही दी जानी चाहिए जिससे उन्हें लाभ होगा और आजकल विदर्भ में जो सबसे ज्यादा आत्महत्याएं हो रही हैं, उन्हें रोकने में मदद हो पाएगी।

नागपुर सहित उसके आस-पास के जिलों में अनेक उत्तर भारतीय नागरिक रहते हैं। नागपुर से वाराणसी जाने के लिए दिन में केवल एक ट्रेन होने से जनता को काफी असुविधा हो रही है। इसलिए मैं मांग करूंगा कि अगर नागपुर से गोरखपुर तक रेल शुरू की जाए तो काफी अच्छा होगा। उसका एक विकल्प भी है कि मुम्बई से गोरखपुर जो ट्रेन जाती है, अगर उसे वाया नागपुर डायवर्ट किया जाए तो नागपुर और विदर्भ की सारी जनता को काफी सुविधा हो सकेगी।

एक गंभीर मुद्दा है। प्रभु साहब इस विषय पर ज्यादा ध्यान देंगे, ऐसा मुझे लगता है। मैंने उन्हें भी चिट्ठी लिखी है। नागपुर डीआरएम ऑफिस में काफी घोलमाल चलता है। हाल ही में वहां डीआरएम के अंतर्गत जोन में एक ट्रांसफर आर्डर किया गया। वहां 22 लोगों के आर्डर में 20 केवल मराठी भाषी लोगों का ट्रांसफर आर्डर किया गया। मैंने डीआरएम को इस बारे में बताया। कई लोग 23 साल, 35 साल से एक ही जगह बैठे हुए हैं। उनका ट्रांसफर न करते हुए केवल मराठी भाषी लोगों पर अन्याय किया गया है।

प्रभु साहब, आप भी हमारे महाराष्ट्र से हैं। आप महाराष्ट्र से होने के नाते तथा माननीय बाला साहेब ठाकरे के फॉलोअर होने के नाते इस विषय को गंभीरतापूर्वक लेंगे। डीआरएम वहां जो कुछ भी कर रहे हैं, उस पर विशेष रूप से ध्यान देंगे क्योंकि नागपुर डीआरएम ऑफिस में काफी गड़बड़ है। आपके जीएम सूद

साहब को यदि हम फोन करते हैं तो वे फोन नहीं उठाते। अगर दुर्भाग्य से फोन उठा लिया तो ठीक से बात नहीं करते। सांसदों के साथ उनका बर्ताव बहुत ही निराशाजनक है।

पिछली बार जब सांसदों के साथ जीएम सूद साहब ने मीटिंग ली, तो सब सांसद नाराजगी जताकर उठ गए थे। जब उन्होंने जबरदस्ती बुलाया तब वे बैठे। इस तरह सांसदों की अवमानना न हो, इस पर आपको ध्यान देना चाहिए। मैं विशेष रूप से इस आर्डर को रद्द करने की विनती करता हूँ क्योंकि उन्होंने केवल मराठी लोगों के ट्रांसफर किए हैं।

मैं एक बात और बोलना चाहूंगा कि रामटेक से एक ट्रेन नागपुर के लिए चलती है। अगर इसे नागपुर से आगे बुटिवुरी तक बढ़ाया जाए, बुटिवुरी इंडस्ट्रियल एरिया, एसईजैड का एरिया है। वह ट्रेन नागपुर में आकर पांच-पांच घंटे तक रुकी रहती है। उसे बुटिवुरी तक एक्सटेंड किया जाए। इससे वहां के लेबर क्लास के लोगों को पैसेंजर्स ट्रेन से आने-जाने में काफी सुविधा हो सकती है, आप इस ओर ज्यादा ध्यान देंगे, ऐसी मेरी प्रार्थना है। माननीय नरसिंह राव जी जब रामटेक लोक सभा क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करते थे उस समय रामटेक से गोटेगांव के लिए एक सर्वे हुआ था। सर्वे के बाद कहा जा रहा था कि ट्रेन चालू होगी। मेरी सरकार से रिक्वेस्ट है कि रामटेक से गोटेगांव, जो मध्य प्रदेश में स्थित है, एक नई पैसेंजर्स ट्रेन चालू की जाए। मैं माननीय प्रभु साहब को धन्यवाद देना चाहता हूँ, आभार प्रकट करता हूँ। उनका एक पत्र परसों प्राप्त हुआ, कामठी एरिया जो कन्टोन्मेंट बेस है, वहां विदर्भ एक्सप्रेस ट्रेन का स्टॉपेज के संबंध में मेरी के संबंध में एक पत्र मिला है। गोंडवाना एक्सप्रेस बिलासपुर तक चलती है, कामठी का महत्व बताना चाहता हूँ वहां शिवनी से बालाघाट तक के लोगों को दिल्ली या बाम्बे जाने के लिए उनको नागपुर आना पड़ता है, नागपुर से ट्रेन पकड़ना होता है। अगर कामठी जो 20 किलोमीटर पहले है और वहां अच्छा टर्मिनल है, से ट्रेन को चालू किया जाए और स्टॉपेज दिया जाए तो इससे नागपुर का लोड कम हो सकता है, इसलिए गोंडवाना एक्सप्रेस को वहां पर स्टॉपेज देना चाहिए। समरसता एक्सप्रेस और पटना एक्सप्रेस नरखेड़ एरिया, जो नागपुर से 150 किलोमीटर दूर है, वहां पर 1 मिनट का स्टॉपेज दिया जाए तो दिल्ली या बनारस की ओर जाने वाले यात्रियों को सुविधा होगी। पिछले साल गोदनी रेलवे स्टेशन का विकास करने की बात हुई थी, नागपुर के बगल में होने से उसको टर्मिनल के रूप में बनाया जा सकता है उसी तरह बूटीबोरी स्टेशन काफी छोटा है लेकिन बूटीबोरी का पॉपुलेशन 90,000 है। वहां महाराष्ट्र का फाइव स्टार एमआरडीसी और मिहान है, जिसे हम एसईजेड भी कह सकते हैं, उस वजह से वहां बहुत बड़ी-बड़ी इंडस्ट्री भी आ सकती है। गडकरी जी नागपुर से आते हैं और मुख्यमंत्री भी वहीं से होने के कारण वहां पर 1,34,000 करोड़ का मेक इन इंडिया प्रोग्राम हुआ था, इसमें सबसे ज्यादा नागपुर को हिस्सा मिला है। माननीय रेल मंत्री जी से प्रार्थना है कि उस टर्मिनल को बनाया जाए और सुविधा दी जाए। नागपुर-अमरावती इंटरसिटी एक्सप्रेस

नागपुर आने के बाद 7 घंटे तक नागपुर में खड़ी रहती है अगर उसे नरखेड़ तक बढ़ा दिया जाए तो अप-डाउन करने वाले सर्विस क्लास के लोगों को काफी सुविधा हो जाएगी, इसे करना बहुत जरूरी है ऐसा मैं महसूस करता हूं। अमरावती से एक ट्रेन बम्बे के लिए जाती है और दूसरा तिरुपति के लिए जाती है, इन दोनों ट्रेनों को नरखेड़ तक बढ़ा दिया जाए। मैं सभापति महोदय का ट्रेन को नहीं भगाना चाहता हूं लेकिन अगर उसे थोड़ा पीछे से कर दिया जाए तो विदर्भ की जनता को तिरुपति के लिए डायरेक्ट ट्रेन मिल जाएगी।

सभापति महोदय, एक बहुत ही गंभीर विषय है, इस बारे में तीन बार पत्र भी दे चुका हूं। एक ही जगह पर रेलवे अधिकारी कई वर्षों तक अलग-अलग पदों पर तैनात हैं जिससे भ्रष्टाचार को बढ़ावा मिलता है। इसी तरह का एक मामला मेरे संज्ञान में आया है जिसके लिए मैं माननीय मंत्री महोदय को पत्र भी लिखा है लेकिन इस पर कोई कार्रवाई नहीं हुई है। मुख्य वाणिज्य प्रबंधक, यात्री खान-पान सेवा इलाहाबाद जोन, उत्तर मध्य रेलवे में कई वर्षों से कार्यरत से हैं। अपनी मनमानी चलाते हैं और पद का दुरुपयोग करते हैं। जबकि सरकारी नियम के अनुसार कोई भी सरकारी कर्मचारी एक स्थान पर तीन वर्ष से अधिक तैनात नहीं रह सकता। यह अपने पद का फायदा उठाकर रेलवे को काफी नुकसान पहुंचा चुके हैं। ... (व्यवधान) रेलवे में जो टेंडर होते हैं, उसमें हमें काफी ज्यादा पैसा मिलता है, लेकिन इनके एरिया में कोई टेंडर नहीं होता। मेरा अनुरोध है कि आप इस बारे में उनके ऊपर कार्रवाई करें।

मैं एक बात सदन को बताना चाहता हूं कि जब मैंने माननीय मंत्री जी को पत्र लिखा तो उन्होंने वह पत्र विजिलेंस कमेटी को भेजा होगा। विजिलेंस कमेटी एक सांसद को लिखती है कि आपको विजिलेंस कमेटी के सामने हाजिर होना पड़ेगा। अगर हम कोई तकरार देते हैं, तो विजिलेंस कमेटी के सामने सांसद को जाना पड़ेगा, तो यह गंभीर बात है। मेरा कहना है कि आप इस ओर ध्यान दीजिए। धन्यवाद।

**डॉ. बंशीलाल महतो (कोरबा) :** सभापति महोदय, मैं छत्तीसगढ़ के कोरबा संसदीय क्षेत्र से चुनकर आता हूँ। यह एक बीहड़ इलाका है, आदिवासी और अनुसूचित क्षेत्र है। यहां पर 10 हजार मेगावाट बिजली का उत्पादन होता है और 35 कोयला खदानें हैं। यहां भारत एल्युमिनियम कम्पनी है। हम ऐसे स्थान पर रहते हैं। हमारे यहां से हर दस मिनट में एक कोयले की गाड़ी का लदान होता है। भारत में राजस्व के मामले में बिलासपुर जोन आर्थिक दृष्टिकोण से सबसे मजबूत जोन है। इसी प्रकार राजस्व की दृष्टिकोण से भारत सरकार, रेलवे विभाग को सबसे अधिक आय कोरबा देता है।

सभापति महोदय, मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ। मैं प्रधान मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ जिन्होंने हमारे यहां चार कॉरीडोर को स्वीकृति दी है। हमारे यहां कुछ वर्ष पहले एक इंटरसिटी एक्सप्रेस चल रही थी जिसे मैं चुनावी एक्सप्रेस के रूप में मानता हूँ। वह एक्सप्रेस 26 फरवरी से 26 मई तक ही चली थी। उस गाड़ी के बंद होने के बाद मैं जब भी कोरबा पहुंचता हूँ तो कोरबा और चाम्पा की जनता यही बोलती है कि इंटरसिटी एक्सप्रेस का क्या हुआ? मैं प्रभु जी से निवेदन करता हूँ कि हे प्रभु जी, हमारे ऊपर भी कृपा करो और इंटरसिटी एक्सप्रेस को जरूर चलाओ, ताकि हमारी इज्जत भी बची रहे। हम भी अपने बीहड़ क्षेत्र से चुनाव जीतकर आये हैं। आपने हमारे यहां बहुत सारे काम किये हैं। आपने रेलवे में महिलाओं को ज्यादा से ज्यादा सुविधाएं दी हैं। दीनदयाल उपाध्याय जी के नाम से आपने अंत्योदय एक्सप्रेस चलायी है। हर रेलगाड़ी में आपने एक-एक डिब्बा अलग से डाला है। इसके लिए भी मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ। विशेषकर जिन डिब्बों में गरीब, आदिवासी, पिछड़े वर्ग और, हैंडीकैप्ड लोग जाते हैं, उनके लिए आपने मोबाइल चार्जिंग भी लगाया है ताकि वे अपना मोबाइल चार्ज कर सकें।

मैं एक बात और बताना चाहता हूँ कि स्वच्छता अभियान में सबसे पहला कोई जिला है, तो वह बिलासपुर जिला है, क्योंकि यहां बहुत वर्षों से स्वच्छता अभियान चल रहा है। इसके लिए मैं आपको और रेलवे विभाग को फिर से धन्यवाद देता हूँ। आपके आने के बाद उसमें कुछ ज्यादा सुधार हुआ है। मेरा एक निवेदन है कि छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस को कोरबा टू अमृतसर कहा जाये, क्योंकि वह कोरबा से ही चलती है और कोरबा ही आती है। इसी प्रकार शिवनाथ एक्सप्रेस कोरबा टू नागपुर रहे और नागपुर टू कोरबा रहे, यह भी हमारी मांग है। विशेष कर हमारी सबसे महत्वपूर्ण मांग है कि आप हर हालत में इंटरसिटी एक्सप्रेस चलायें। हम चार कॉरीडोर मिले हैं, उसके लिए मैं प्रधान मंत्री जी, आपको, सिन्हा जी और हमारे मुख्यमंत्री डॉ. रमन सिंह जी भी धन्यवाद देता हूँ, जिन्होंने छत्तीसगढ़ के लिए आपसे मांग की थी। आपने छत्तीसगढ़ को सबसे ज्यादा ट्रेन और कॉरीडोर की सुविधा प्रदान की है। धर्मजयगढ़ से कोरबा, कोरबा से पेण्ड्रा दोहरी लाइन सहित गेवरा, पसान कोटमी है। झारसुगड़ा से कोरबा वाया चाम्पा है। डोंगरगढ़ से कवर्धा, मुंगेली होते

हुए कटघोरा है। आदर्श स्टेशन की कैटेगिरी में आपने कोरबा संसदीय क्षेत्र को सबसे ज्यादा उपहार दिया है। कोरबा, मनेन्द्रगढ़ और चिरमिरी, चिरमिरी में कोयला खदान वर्ष 1928 में पहली बार प्रारंभ हुई थी। यहां आज भी कोयले का उत्पादन होता है। हम चिरमिरी को नए हिमाचल प्रदेश के रूप में देखें तो भी कोई अतिशयोक्ति नहीं होगी। कोरबा की तरफ विशेष ध्यान देना चाहिए। मैंने एक फिल्म में देखा था - नदिया न पीती कभी अपना जल, वृक्ष न खाता कभी अपना फल। यही हाल कोरबा का है। इंटरसिटी एक्सप्रेस जरूर दीजिए, कम से कम मेरी इज्जत के लिए दीजिए, आम जनता की भलाई के लिए दीजिए। जय हिंद, जय भारत, जय छत्तीसगढ़।



SHRI JITENDRA CHAUDHURY (TRIPURA EAST): Thank you, Mr. Chairman, Sir, for giving me the opportunity to speak on the Railway Budget. I feel very much privileged that both the hon. Minister and the hon. Minister of State are present here; I believe, definitely, they will take note of our demands from the North East.

Sir, Tripura's struggle for railway network has a very long history. In the year 1952, our first Member of Parliament, Shri Dasarath Deb, in his maiden speech, demanded for a railway line up to Sabroom because unless railway network is extended, no other economic activity is possible. Now, it is being understood by every one of us. Not only that, more than 300 students and youth had to come all the way from Tripura to stage *dharna* here in Delhi demanding this railway line. So, as a result of a prolonged struggle since 1952, and in between, now the broad-gauge line has been extended up to Agartala. The work on extending it up to Sabroom, the last end of the State, is going on. Definitely, I would like to thank both the Ministers, especially Shri Manoj Sinha Ji who recently visited Tripura. We are hearing that by the end of this March or in April, it is going to be inaugurated. So, I would like to invite both the Ministers along with Shri Venkaiah Naidu Ji. He should also come to Tripura.

Apart from inaugurating the broad-gauge line, there will be our demand that you should flag off one Superfast train from Agartala to New Delhi. We also have some other legitimate demands. In the North East, if you deploy railway staff from other parts of the country, it will not work. Earlier, when there was metre-gauge line, we have seen that it was not working well. That is why we are requesting the Minister that a Railway Recruitment Board should be set up here. Earlier, we met you, Sir, in your office and you have assured us that one Railway Recruitment Board would be set up. Agartala may be declared as one of the new Railway Divisions. It will help not only in the development of Tripura, but also all the other seven neighbouring States in the North East.

Sir, your Government is kind enough to accord sanction to connect with Akhoura in Bangladesh. Unfortunately, no fund has been allocated by the Ministry in this Budget. Now, the DONER Ministry has been asked to arrange the fund for that project. That should be done.

Fourthly, for the North East, the nearest sea port is the Chittagong. When our hon. Prime Minister visited Bangladesh, there has been some dialogue on how to optimally utilize that opportunity. One project may be initiated there. I am not saying that he should sanction funds this year itself. But there should be some initiative so that this Chittagong Port is also connected with the railway track. That will help the entire Eastern region as also development of the entire Eastern part of the country.

Lastly, I would like to say that there is some road under bridge on the earlier track. I had written to the Ministry. It has also come before the Petitions Committee. It has been said by the Ministry that the State Government has to bear the expenditure. How can the State like Tripura bear this? I would like to request him that the proposal to construct the road under-bridge may be sanctioned out of the fund of the Ministry.

**श्री कपिल मोरेश्वर पाटील (भिवंडी) :** माननीय सभापति जी, आपने मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया, वर्ष 2016-17 का जो रेल बजट है, यह देश के सभी वर्गों के नागरिकों की आकांक्षा को पूरा करने वाला है। यह आम आदमी का रेल बजट है जिसमें गरीब जनता की यात्रा पर विशेष ध्यान दिया गया है। अनारक्षित ट्रेन्स और माल भाड़े में कोई बढ़ोतरी नहीं हुई है। इस बजट में ठोस कार्यक्रम के साथ ठोस काम का रोड मैप पेश किया गया है जबकि गत रेल बजट में अल्पकालीन घोषणाएं की जाती थीं। इस बजट में किराये में कोई बढ़ोतरी नहीं की गई है जिससे आम आदमी को राहत मिलेगी। इस विकासोन्मुख बजट से रेलवे का पूरा कायापलट करने के सरकार के प्रयासों के कारण जनता को और अधिक गाड़ियां मिलेंगी। यह रेल बजट पुनर्गठन, ढांचागत विकास और रेलवे में नयी जान डालने का काम करता है जिससे रेलवे में नयी प्रक्रिया, ढांचों, नियमों और राजस्व के स्रोतों को पेश किया गया है। हरेक आदमी ऐसा बोलता है, हरेक सांसद बोलता है कि प्रभु की कृपा है। हमारे रेल मंत्री जी का सर नेम प्रभु है। उनका नाम सुरेश है। मराठी में सुरेश का अभिप्राय है- सु यानी अच्छी और रेश यानी लाइन। जो रेलवे इतने सालों से पटरी से उतर गई थी, हमारे सुरेश प्रभु जी ने अपने नाम के जैसी दो साल के रेलवे बजट में रेल को पटरी पर लाने का काम किया है। इसलिए मैं दो लाइनें उनके लिए कहूंगा कि दिया कभी अपना परिचय नहीं देता है। उसका प्रकाश ही उसका परिचय देता है। रातरानी कभी अपना परिचय नहीं देती है, उसकी सुगंध ही उसका परिचय देता है। वैसे ही प्रभु जी आपको बोलने की जरूरत नहीं है।

आपका यह रेल बजट और जनता ही आपके काम का परिचय देगी, ऐसा मैं विश्वास के साथ कहता हूं। इस बजट में विजन 2020 रेलवे की क्षमता का विस्तार करेगा जिसमें हाइ स्पीड ट्रेन, समयबद्ध सुरक्षा पर अधिक ध्यान दिया गया है। देश में पूर्ववर्ती कई राजनैतिक दलों द्वारा दशकों तक रेलवे को अपनी राजनीति चमकाने का जरिया बनाया जा रहा था जिसके कारण भारतीय रेल न सिर्फ आईसीयू में पहुंच गई थी बल्कि देश के आर्थिक विकास में भी रुकावट पैदा कर रही थी। गत वर्ष रेल बजट से यह प्रथा समाप्त हुई है। अगर हम गत वर्ष और इस वर्ष दोनों बजट को देखें तो पता चलता है कि बड़े पैमाने पर सुविधाएं देने का वादा किया गया है। दरअसल यात्री चाहते हैं कि उन्हें समय पर और आसानी से कंफर्म टिकट मिले। यात्रा से जुड़ी सारी सूचनाएं भी समय पर मिल जाएं। ट्रेनों और स्टेशंस पर साफ-सफाई की व्यवस्था हो और इसके साथ ही उनकी यात्रा सुरक्षित तरीके से सम्पन्न हो। यात्री को इन सभी जरूरतों को पूरा करने हेतु इस रेल बजट में न सिर्फ ध्यान केन्द्रित किया गया है बल्कि आने वाले दिनों में इसमें कैसे सुधार किया जाए, इसकी पूरी कोशिश नज़र आ रही है। सामान्य नागरिक की पहुंच से सस्ती दर पर सुपर ट्रेन चलाने की घोषणा स्वागत योग्य है। हालांकि अगले चार साल में...(व्यवधान)

सर, मैं पहली बार बोल रहा हूँ। आप बैल मत बजाइए लेकिन आज माननीय प्रधान मंत्री जी ने कहा कि जो नये सांसद पहली बार आए हैं, उनको बोलने का मौका दीजिए और हमारी पार्टी ने भी प्रधान मंत्री की बात सुनने के बाद हमें मौका दिया है। हालांकि अगले चार साल में माल गाड़ियों की औसत गति 50 कि.मी.प्रति घंटा और यात्री गाड़ियों की औसत गति 80 कि.मी. प्रति घंटा करने, स्टार्टर बढ़ावा देने, गैंगमैन के लिए वॉयरलैस सुविधा उपलब्ध कराने, ट्रेन चालक के कैबिन में ए.सी. लगाने की घोषणा की गई है।

इसके साथ ही ट्रेन की पटरियों के किनारे सोलर पैनल, पेड़-पौधे लगाने की भी योजना है। इस रेल बजट की सबसे अच्छी बात यह है कि इन सभी पर यदि अमल होता है तो रेलवे एक नए रूप में देश के सामने उभरेगी और सही मायने में देश के विकास का ईंजन बन सकेगी। रेलवे के सामने आज कई तरह की चुनौतियां हैं। वित्तीय संसाधन की भारी कमी है। लागत की उच्च दर एक अलग समस्या है। भारतीय रेल की माल ढुलाई की क्षमता प्रभावित हो रही है। भविष्य की जरूरत को पूरा करने लायक रेलवे के पास संरक्षण के पर्याप्त उपाय नहीं हैं। रेलवे के पास अभी जो क्षमता है, वह यात्रियों के मुफीद नहीं है। रेलवे ने साढ़े छह दशकों से ऐसा नया कोई ढांचा खड़ा नहीं किया है जिससे लोकल यात्री उत्साहित हों। रेलवे को लम्बे समय से सुधारों का इंतजार था जो इस रेल बजट में पूरा होने की आशा है। रेलवे अस्पताल और सरकारी अस्पतालों के बीच में आदान-प्रदान सुनिश्चित करने के लिए स्वास्थ्य मंत्रालय के साथ समझौता करना, पांच रेलवे अस्पतालों के साथ आयुष प्रणाली शुरू करना स्वागत योग्य है। कौशल विकास मंत्रालय के साथ भागीदारी कर रेलवे परिसर के विकास कौशल विकास पर्यटन के साथ गाड़ी चलाना अच्छा कार्य है। राज्य सरकार के साथ भागीदारी करने का विशेष प्रयत्न किया गया है। इससे देशी तथा विदेशी पर्यटकों को बढ़ावा मिलेगा।

मैं महाराष्ट्र के भिवंडी लोकसभा क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूँ। हमारे क्षेत्र में मुरवाड़ तहसील है जहां चालीस साल से लोग रेल की मांग कर रहे हैं। मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद दूंगा कि इस बजट में उन्होंने टिटवाला से मुरवाड़ तक रेल का सर्वेक्षण करने का प्रावधान किया है इसलिए मैं अपने क्षेत्र की जनता की तरफ से उन्हें धन्यवाद देता हूँ। मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि देश के टैक्सटाइल उद्योग का 20 प्रतिशत कारोबार मेरे भिवंडी शहर में होता है। एशिया की दृष्टि से भी यहां बहुत ज्यादा कारोबार होता है। इस उद्योग के कारण मुम्बई से बहुत लोगों का यहां आना-जाना होता है लेकिन भिवंडी में लोकल ट्रेन नहीं है। अगर मुम्बई से यहां लोकल ट्रेन चलाई जाए तो रेलवे को बहुत आमदनी हो सकती है। मेरी मंत्री जी गुजारिश है कि आने वाले दिनों में भिवंडी को मुम्बई से रेल द्वारा जोड़ेंगे तो रेलवे को अच्छी आमदनी हो सकती है। भारतवर्ष के हर कोने का आदमी भिवंडी शहर में बसता है। वहां से जो ट्रेनें गुजरती

हैं, उसके लिए साठ किलोमीटर पीछे मुम्बई में जाकर सफर करना पड़ता है। अगर भिवंडी में स्टापेज दिया जाए, तो लोगों को बहुत आसानी होगी।

अंत में मैं कहना चाहता हूं कि किसी ने पूछा था कि सबसे महंगी जगह कौन-सी है। कोई कहता है कि मुम्बई में है या दिल्ली में कनाट प्लेस है लेकिन मैं रेलवे मंत्री जी के लिए इतना ही कहना चाहूंगा कि सबसे महंगी जगह अगर कोई है तो दूसरों के दिल में हम अपनी जगह बना पाए, वही जगह सबसे महंगी है। धन्यवाद।

SHRI R. DHYUVANARAYANA (CHAMARAJANAGAR): Mr. Chairman, Sir, it was asserted during the presentation of the Rail Budget that the allocation for extending railways to backward and far-flung areas with greater access for poorer sections is a priority. But given that no new trains for ordinary passengers were announced and the Railways will henceforth only prioritize unfinished projects, its social objective will not be fulfilled. In fact, it will increase the miseries of the ordinary passengers by not introducing new trains despite the huge pressure on existing trains.

Sir, it is not too big a surprise that passenger fares were not raised this year since the passenger earning was short by Rs.968 crore proving that the earlier fare hikes were counter productive. While the operating ratio was 2.7 per cent less, it was mainly on account of reduction in the international crude oil prices and not due to improvement in efficiency on the Railways.

Sir, the freight hike will cause rise in the prices of all essential commodities and also the freight hikes of coal, cement, iron and steel will badly affect infrastructure development within the country and also will put Indian steel out of competition in the export market. The budget is also threatening the jobs of railway workers in catering, cleaning and maintenance service due to outsourcing of these services.

**20.00 hours**

I request the hon. Minister that there are thousands of vacancies in Railways, especially for Scheduled Castes and Scheduled Tribes. Please give direction for filling up the backlog vacancies of Scheduled Castes and Scheduled Tribes.

Regarding my constituency, the Bengaluru-Sathyamangalam railway project was sanctioned during the year 2013 by the then Minister of Railways Shri Mallikarjun Kharge. Our State Government has already given consent and taken a Cabinet decision to give 50 per cent cost share. The State Government is also ready to acquire land for this project. Further, I request the hon. Minister of

Railways that we require higher allocation of funds for this project. Bengaluru - Chamarajanagar is the first phase of the project which is also sanctioned. We require the allocation of funds for this project.

I had given a letter for extension of two trains from Mysuru to Chamarajanagar but it was not announced in the Budget. I request you to kindly extend the Bengaluru and Hubli trains from Mysuru to Chamarajanagar from  
Thank you.

**श्रीमती रीती पाठक (सीधी) :** सभापति महोदय, आप पहली बार मुझे रेल बजट पर बोलने का अवसर प्राप्त हुआ है, इसके लिए मैं हृदय से आपका धन्यवाद करती हूँ। मैं अपने सरकार के उस कार्य और कार्यावधि से गौरवान्वित हूँ, जिसने देश में एक अनोखा इतिहास बनाया है चाहे वह रेल बजट के माध्यम से हो, चाहे वह उनकी कार्य-प्रणाली के माध्यम से हो।

रेल हमारे देश के आवागमन की अनिवार्य व प्रभावी व्यवस्था है। इसके साथ ही यह हमारे देश की आर्थिक समुन्नति की एक आधारशिला भी है। इतना ही नहीं, हम यह कह सकते हैं कि रेल हमारे देश की कई संस्कृतियों का मिलन भी है, एक चलता-फिरता आशियाना है। हमारी राष्ट्रीय अस्मिता व गौरव का बोध है।

अंतर्राष्ट्रीय महिला दिवस आने वाला है। आज मैं बोलते हुए प्रसन्नता का अनुभव कर रही हूँ कि इस बजट में महिलाओं पर भी विशेष रूप से ध्यान दिया गया है। 25 फरवरी को वित्तीय वर्ष 2016-17 का रेल बजट प्रस्तुत किया गया। यदि हम इस रेल बजट पर दृष्टि डालें, तो हम पाएंगे कि हमारी सरकार महिलाओं की सुरक्षा व उनके उत्थान हेतु कितनी संवेदनशील है। इसका श्रेष्ठ उदाहरण व प्रभाव इस रेल बजट में स्पष्ट रूप से दिखायी देता है। कभी-कभी हमारे विपक्ष के साथी हमारी सरकार को कटघरे में खड़ा करते हुए दिखायी देते हैं। किन्तु इस रेल बजट में महिलाओं की समस्याओं को निराकृत करने का प्रयास जितनी गंभीरता से किया गया है, मुझे याद नहीं है कि पहले कभी ऐसा हुआ हो। हमारी सरकार ने महिलाओं के लिए लोअर बर्थ में एक-तिहाई आरक्षण, बच्चों के लिए बेबी फुड की व्यवस्था करने सहित महिलाओं की सुरक्षा के लिए भी व्यापक कदम उठाये हैं। महिलाओं की सुरक्षा के लिए 182 नम्बर की हेल्पलाइन जारी की गयी है, जो निश्चित रूप से एक प्रशंसनीय कदम है। एक महिला होने के नाते महिलाओं की सुरक्षा व उत्थान के लिए उठाये गये कदमों के पीछे महिलाओं के प्रति हमारी सरकार की सहृदयता को मैं भलीभांति महसूस कर पा रही हूँ। विकलांगों के लिए उनके अनुकूल टायलेट बनवाना, बुजुर्गों के लिए निचले बर्थों में 50 प्रतिशत आरक्षण की व्यवस्था करना जैसे अन्य कई कदम दर्शाते हैं कि हमारी सरकार ने बच्चों महिलाओं, बुजुर्गों और विकलांगों के लिए सहृदयतापूर्ण एक अनूठी पहल की है। रेल सुविधा हमारे देश की लाइफ लाइन है और जिन क्षेत्रों में रेल सुविधा उपलब्ध है, उन क्षेत्रों ने गुरुत्तर विकास किया है, किन्तु देश का एक बड़ा हिस्सा आज भी रेल सुविधाओं से वंचित है, जिनके लिए हमारे बजट में इस तरह की अनूठी पहल की गयी है कि उन क्षेत्रों को रेल सुविधा से जोड़ सकें। हमारी सरकार ने नई रेललाइन बिछाने के लक्ष्य में दोगुनी बढ़त प्राप्त की है। आज लगभग सात किलोमीटर प्रतिदिन नया ट्रैक बिछाने की दिशा में कार्य किया जा रहा है और आने वाले वर्षों में लक्ष्य है कि प्रतिदिन 13



किलोमीटर और धीरे-धीरे बढ़कर प्रतिदिन 20 किलोमीटर नया ट्रैक बिछाने का काम होगा, जो निश्चित ही सराहनीय है।

मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत आने वाला जिला रेल सुविधा से वंचित है। जिला मुख्यालय के दोनों पड़ोसी जिलों में रेल सुविधा उपलब्ध है। सीधी जिले से रेल गुजरने के लिए लगभग 18 वर्ष पूर्व ललितपुर सिंगरौली परियोजना घोषित की गयी, किन्तु पिछली सरकारों ने बजट में धन जारी नहीं किया, जिससे इन 18 वर्षों में भी 80 किलोमीटर तक भी ट्रैक नहीं बन पाया। हमारी सरकार के आते ही, मेरे अनुनय पर वर्ष 2015-16 में 380 करोड़ रुपये और वर्ष 2016-17 में 400 करोड़ रुपये का बजट जारी किया गया है और अन्य परियोजना के लिए 225 करोड़ रुपये का बजट जारी किया गया। इसके लिए मैं आदरणीय प्रभु जी को सहृदय धन्यवाद देती हूं। आशय यह है कि पिछली सरकारों ने जहां नई रेल लाइन की घोषणा करके जनता को लुभाने का प्रयास किया, उसके अगेन्स्ट हमारी सरकार ने पुरानी लम्बित परियोजनाओं को पूर्ण करने का साहसिक कदम उठाया है, जो देश के पिछड़े क्षेत्रों के विकास के प्रति माननीय मंत्री जी के दृष्टिकोण को प्रदर्शित करता है। इसके अलावा हमारी सरकार में ट्रेनों की एक कैटेगरी बनाने का निर्णय लिया गया है, जैसे लम्बी दूरी के लिए अनारक्षित कोच की ट्रेन अन्त्योदय रेल चलाने का निर्णय किया गया। अन्त्योदय रेल से मुझे याद आया, माननीय सदस्य कह रहे थे कि अन्त्योदय रेल क्या होती है, परन्तु मैं मानती हूं कि यह उनकी गलती नहीं है। अन्त्योदय शब्द को महसूस करना और संवेदनाओं के साथ उस शब्द को परिणत करना बहुत बड़ी बात होती है, जिसे हमारी सरकार ने किया है। इसलिए भारतीय जनता पार्टी जिस तरह से अन्त्योदय शब्द को लेकर, उसकी संवेदनाओं के साथ चलने का प्रयास कर रही है, वह आज इस रेल बजट में सामने आ रहा है और सामने दिखाई दे रहा है। प्रत्येक रेल में आवश्यकता के अनुसार आरक्षित डिब्बे बढ़ाने का निर्णय लिया गया है, जो आम जनता को ध्यान में रखकर उठाया गया कदम है। प्रत्येक ट्रेन में अनारक्षित डिब्बों की संख्या कम होने के कारण, अगर आप कभी इन डिब्बों में सफर करके देखिए तो महसूस होगा कि देश में लोग कितनी पीड़ा के साथ सफर करते हैं। इन परिस्थितियों में आम जन मानस को उबारने के लिए अगर किसी ने पहल की है तो हमारी सरकार ने की है। माननीय रेल मंत्री महोदय ने समस्त पैसेंजर ट्रेन्स को 80 किलोमीटर की औसत गति प्राप्त करने का लक्ष्य रखा है। यह भी आने वाले समय में रेल के क्षेत्र में बड़ी उपलब्धि बनाने वाली है क्योंकि पैसेंजर ट्रेन की कम स्पीड से लोग परेशान हैं और रेलवे की छवि खराब होने के साथ लोगों को काफी समस्याओं का सामना करना पड़ रहा था। कुछ अन्य सुविधाएं जैसे भारत स्वच्छ मिशन को चरितार्थ करने हेतु कोच की साफ-सफाई, एसएमएस के माध्यम से त्वरित व्यवस्था करना, डिस्पोजल बिस्तर उपलब्ध कराना आदि निश्चित रूप से प्रशंसनीय हैं। ये योजनाएं रेलवे व्यवस्थाओं को नई दिशा प्रदान करेंगी। रेलवे काउंटर पर लिए गए टिकट

को हेल्पलाइन 139 के माध्यम निरस्त करने की व्यवस्था एक महत्वपूर्ण पहल है, जो जनता जनार्दन के लिए राहत और परेशानियों से मुक्त करने वाली साबित होगी।

सभापति महोदय, मैं कहना चाहूंगी कि माननीय रेल मंत्री जी ने मध्य प्रदेश में हबीबगंज रेलवे स्टेशन को बर्लिन की तर्ज पर परिष्कृत करने का निर्णय लिया है। यह देश का पहला ऐसा परिष्कृत व पूर्ण विकसित स्टेशन होगा। इस पहल से रेल मंत्री जी ने मध्य प्रदेश को जो सम्मान दिया है, उसके लिए मैं अपने प्रदेशवासियों की ओर से धन्यवाद ज्ञापित करती हूँ। हमारी सरकार ने देश भर में 400 स्टेशनों पर वाई-फाई की सुविधा के साथ निजी भागीदारी के माध्यम से सुविधाओं का विकास कर आधुनिक बनाने की दिशा में फैसला किया है, जो डिजीटल इंडिया के सपने को पूरा करने के लिए एक महत्वपूर्ण कदम है। साथ ही साथ, देश के बड़े तीर्थ स्थलों को, रेलवे स्टेशनों को तीर्थ सर्किट में जोड़कर वहां सुविधाओं की बढ़ोतरी करना, तीर्थयात्रियों को ध्यान में रखकर व्यवस्थाएं सुदृढ़ करने जैसे महत्वपूर्ण कदम उठाए हैं। इस बजट में केन्द्र सरकार की सभी महत्वपूर्ण योजनाओं जैसे भारत स्वच्छता मिशन, डिजीटल इंडिया, मेक इन इंडिया, जिसका कल मजाक उड़ाने का प्रयास किया गया, आदि के तहत का कार्य करते हुए देश की गरीब जनता, महिलाओं, बुजुर्गों व दिव्यांगों को सुविधा देने का समेकित प्रयास माननीय रेल मंत्री जी द्वारा किया गया है। वह दर्शाता है कि यह समग्र मानवता का बजट है, यह सबको साथ लेकर चलने वाला बजट है। सभापति जी, मैं आज ज्यादा कुछ न मांगते हुए केवल एक-दो डिमांड ही रेल मंत्री जी से करना चाहूंगी। वैसे तो प्रभु जी ने निश्चित रूप से प्रभु की तरह ही हमारे संसदीय क्षेत्र को आशीर्वाद दिया है। मैं सिर्फ इतना कहना चाहती हूँ कि हमारे सिंगरौली जिले की जनता को अत्यंत कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। मैंने पहले भी इस बात को सदन में रखने का प्रयास किया था और आज फिर कहना चाहती हूँ कि उस स्टेशन के लिए एक नई ट्रेन भोपाल के लिए और एक नई ट्रेन दिल्ली के लिए चलाने की व्यवस्था की जाए।

इसी मांग के साथ मैं अपने उन्मुक्त कंठ से आदरणीय रेल मंत्री प्रभु जी को, आदरणीय प्रधान मंत्री जी को और रेल राज्य मंत्री आदरणीय मनोज सिन्हा को धन्यवाद देती हूँ। मैं इतना ही कहना चाहूंगी कि यह रेल बजट सृष्टि के सर्जक मातृ शक्ति की सुरक्षा, विश्वास और उत्थान का बजट है। यह बजट हमारे भविष्य दुधमुंहे बच्चों के संरक्षण हेतु आश्वस्त करता हुआ बजट है। यह बजट हमारे बुजुर्गों के प्रति हृदयपूर्ण उत्थान का बजट है। यह बजट 'मेक इन इंडिया' को मूर्त रूप देता हुआ भारत के समग्र निर्माण का बजट है। यह बजट हमारी सरकार की मौलिक उद्भावना- सबका साथ, सबका विकास को आत्मसात करता बजट है। फिर तो हमारी सरकार और प्रभु जी को धन्यवाद। देश की एक-एक माँ, बहन और बेटा की ओर से

धन्यवाद। सदा ही आशीर्वाद के लिए उठते हुए बुजुर्गों के हाथ की ओर से धन्यवाद। पालने में किलकारी मार रहे उन दुधमुंहे बच्चों की ओर से धन्यवाद। हमारे संसदीय क्षेत्र की जनता-जनार्दन की ओर से धन्यवाद। माँ भारती के एक-एक बेटे की ओर से धन्यवाद।

**\*SHRIMATI APARUPA PODDAR (ARAMBAG):** The Railway Minister has said that this Budget is not his own, but it reflects the aspirations of the people of this country.

I don't find any relief for the common man as per the Railway Minister. The Railway Minister and the Govt. Say that they have not hiked Rail fares and it is passenger- friendly Budget; but before the Budget they hiked the fares. It is clear that keeping in the mind of the State assembly elections in the next few months they have not hiked rail fares. After the Five State Election there is a possibility of fare hike.

In November 2015; 4% was hiked in Upper Class, in addition to 14% service Tax and 0.5% Swachh Bharat Cess. Service Tax of 14% and Swachh Bharat Cess of 0.5 % are chargeable on 30% total passenger fare equivalent to 4.35% of the total fare on 1<sup>st</sup> Class and all AC fares.

Railway Ministry statement said that by implementing these taxes it is expected to get about Rs 1,000 crore in a year and its annual earning is estimated to be around Rs.35,000 crores. They imposed heavy burden on the people. Citizens who expected a populist Rail Budget were disappointed with the Rail Budget and no announcement of new trains were made. The Railway Minister did not seek any suggestions from M Ps across Party lines and did not seek suggestions from Zonal Railways.

Railways handled 1,100 million tonnes of freight in 2014-15; and 1,190 million tonnes in 2015-16. The overall growth in the passenger segment was negative leaving very little scope for improvement in 2016-17. Reliable sources say that the people should be ready to face increase in passenger fares and freight fares.

South Eastern Railway, which primarily handled 134 million tonnes in 2013-14, came down to 120 million tonnes in 2014-15. Only happy thing is that the operating ratio will be improved from 92% to the current 90%

---

\* Speech was laid on the Table.

No clear vision to bring passenger safety and improvement is seen in the Budget. In the mission of cleanliness, the recently launched 'Mahamana Express', between Varansi to Delhi said to be designed with modern facilities, was a total failure. Poor lack of safety and maintenance led to this.

Regarding passenger security, the Minister has said that 311 major stations will be brought under CCTV surveillance, but list of the stations and the time limit has not been mentioned.

Establishing Rail University is a welcome move. It should be first brought in all the main Metros, or in some main cities; but the 1<sup>st</sup> National Academy of Indian Railways is to be set up in Vadodara and there is no specific reason is mentioned about this.

In my constituency, the Kamarekundu rail over-bridge and Chandapur over bridge is long waiting project.

**\*श्री नाना पटोले (भंडारा-गोंदिया):** माननीय रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु द्वारा सदन के समक्ष वर्ष 2016-17 के लिए भारतीय रेल का आय और व्यय से संबंधित लेखा-जोखा यानी बजट रखा गया, जिसका सभी उद्योग संघ, यात्री संघ ने स्वागत किया है। सबसे बड़ी बात बजट की यह रही कि इसमें न तो यात्री किराया बढ़ाया गया है और न ही माल भाड़ा बढ़ाया गया है। वैसे भी यात्री संघ की चाहत रहती है कि किराया भाड़ा न बढ़े। मा. मंत्री जी द्वारा रखा गया बजट भारत की प्रगति और आर्थिक विकास में सहायक सिद्ध होगा। मैं इसका भरपूर स्वागत करता हूँ। बजट में नई योजनाओं की घोषणाओं के साथ पिछले वर्ष की 139 घोषणाओं पर हुई कार्यवाही में प्रगति व तेजी पर बल दिया है।

बजट में काफी नई योजनाओं की घोषणा हुई है। मैं मा. मंत्री जी का ध्यान महाराष्ट्र के विदर्भ क्षेत्र के दुर्गम व ग्रामीण इलाकों की तरफ खींचना चाहता हूँ, जहाँ के स्टेशनों पर यात्रियों की सुविधाओं का अभाव है। जैसे मेरे संसदीय क्षेत्र में आने वाले स्टेशन भंडारा रोड, तुमसर रोड, तिरोड़ा, गोंदिया इत्यादि स्टेशनों पर एक्सप्रेस गाड़ियों के स्टॉपेज न होने से यहाँ के स्थानीय नागरिकों को काफी समस्याओं का सामना करना पड़ता है। इन स्टेशनों की साफ-सफाई व विकास के लिए काफी कोशिश करने के बाद भी समस्या की दशा नहीं सुधरी है, न ही एक्सप्रेस गाड़ियों के स्टॉपेज हेतु कोई सुनवाई हुई है। मैं मंत्री महोदय से आग्रह करना चाहूंगा कि पिछड़े इलाकों में मौजूद स्टेशनों का भी ध्यान देने व कार्य के लिए निर्देश जारी करें।

भंडारा पिछड़ा आदिवासी जिला होने के कारण इसका रेलवे (ए ग्रेड स्टेशन) से संबंधित विकास होना अति आवश्यक है। भंडारा खासदार क्षेत्र के 6 आमदार में से 5 भाजपा के एवं 1 कांग्रेस (गोंदिया) के हैं। इसलिए भंडारा जिले की जनता प्रधानमंत्री से निम्न मांग कर रही है। निम्न गाड़ियों का स्टॉपेज भंडारा रोड रेलवे स्टेशन पर दिया जाये:-

1. बिलासपुर-हाफा, 2. 12102 हावड़ा-एल.टी.टी.-ज्ञानेश्वरी, 3. 12906 हावड़ा-पोरबंदर, 4. 12152 हावड़ा-मुंबई समरसता, 5. 12950 संतरागाछी-पोरबंदर, 6. 12849 बिलासपुर-पुणे, 7. पुरी-शिर्डीनगर, 8. 17005 दरभंगा-हैदराबाद, 9. हटिया-एल.टी.टी., 10. माला-सूरत, 11. बिलासपुर-बीकानेर, 12. कुर्ला-भुवनेश्वर, 13. 12879 एल.टी.टी.-भुवनेश्वर, 14. 12811 एल.टी.टी.-हटिया, 15. 12745 लो.ति.-पुरी, 16. 12151 एल.टी.टी.-हावड़ा, 17. 12905 पोरबंदर-हावड़ा, 18. 12101 कुर्ला-हावड़ा-ज्ञानेश्वरी, और 19. 12850 पुणे-बिलासपुर।

---

\* Speech was laid on the table.

1. भंडारा रोड रेलवे स्टेशन ए ग्रेड होने पर वाशिंग यार्ड, रनिंग स्टाफ, लोको स्टाफ, टी.टी. स्टाफ बढ़ाये/बनाये जाये/प्लेटफॉर्म बढ़ाये जाये।
2. भंडारा रोड रेलवे स्टेशन से ऑर्डिनेंस फैक्ट्री भंडारा के लिए रेलवे लाईन गई है। इसलिए खात रोड पर भंडारा टाउन रेलवे स्टेशन बनाकर भंडारा टाउन से तुमसर टाउन तक (तुमसर टाउन स्टेशन बना है) मेमो चलाई जाये। खात रोड रेलवे क्रॉसिंग/भंडारा रोड स्टेशन से लगे रेलवे क्रॉसिंग पर अंडर ब्रिज बनाया जाये।
3. जबलपुर-बालाघाट-गोंदिया ट्रेन को भंडारा रोड रेलवे स्टेशन तक बढ़ाया जाये।
4. भंडारा रोड से भंडारा टाउन सुकड़ी साकोली बी.एच.ई.एल. (भेल कारखाना) होते हुए वड़सा गड़चिरौली (वड़सा गड़चिरौली सर्वे चालू है) होते हुए सिंरोचा (आदिवासी नक्सलाईट एरिया) तक सर्वे कर लाइन एवं इलेक्ट्रीफिकेशन कर भंडारा रोड सिंरोचा वाया भंडारा टाउन सुपरफास्ट एक्सप्रेस ट्रेन चलाई जाये।
5. भंडारा रोड से भंडारा टाउन होते हुए रामटेक तक सर्वे कर लाइन बिछाकर इलैक्ट्रीफिकेशन कर ट्रेन चलाई जाये।
6. नागपुर-नागभिर छोटी लाईन को बड़ी लाईन में परिवर्तित कर इलेक्ट्रीफिकेशन कर उसे नागपुर-बिलासपुर (इंटरसिटी) वाया नागभिर-गोंदिया-बिलासपुर ट्रेन चलाई जाये।
7. तुमसर रोड के तुमसर टाउन पोस्ट ऑफिस एवं साकोली पोस्ट ऑफिस में रेलवे रिजर्वेशन सुविधा दी जाये।
8. भंडारा जिले से बड़ा महादेव वाया पिंपरिया-छिंदवाड़ा जाने वाले धार्मिक लोग बहुत हैं। इनके लिए भंडारा रोड से भंडारा टाउन होते हुए पिंपरिया-छिंदवाड़ा डायरेक्ट बड़ा महादेव के लिए सर्वे कर डायरेक्ट बड़े महादेव तक ट्रेन चलाई जाये।
9. भंडारा रोड रेलवे स्टेशन के प्लेटफॉर्म नं. 1,2 एवं 3 में शेड का विस्तार किया जाये। लंबी गाड़ियों के स्टॉपेज होने से शेड नहीं होने के कारण गर्मी/बरसात/ठंड में परेशानी होती है।
10. प्लेटफॉर्म 1,2 एवं 3 में वाटर कूलर और सादे पानी एवं बिजली की व्यवस्था की जाये।
11. प्लेटफॉर्म 3 में डिस्पले और टी.वी. की व्यवस्था की जाये। टी.वी. केवल के माध्यम से ट्रेन पोजिशन भंडारा रोड बस्ती, भंडारा टाउन एवं भंडारा टाउन के हेड पोस्ट ऑफिस में टी.वी. द्वारा ट्रेन पोजिशन की व्यवस्था की जाये। गोंदिया एवं गोंदिया शहर में यह सुविधा है।
12. सीनियर सिटीजन के लिए सभी गाड़ियों में जनरल कोच लगाये जाये।

13. सीनियर सिटीजन महिला/पुरुष के लिए समान 50-50 प्रतिशत रेलवे किराये में छूट दी जाये। उसके साथी को भी 50 प्रतिशत छूट दी जाये। वर्तमान में विकलांग को मिलती है।

14. सीनियर सिटीजन एवं उसके साथी (कम्पेनियन) को लंबी दूरी यात्री के दौरान किसी भी तीन जगह उतरने की (ब्रेक जर्नी) छूट दी जाये। उस ब्रेक जर्नी को दिखाकर अगले सफर के लिए रिजर्वेशन करने की सुविधा दी जाये/पूर्व में थी।

15. सीनियर सिटीजन का रिजर्वेशन में कोटा तय कर (उस कोटे में साथी का भी कोटा तय है) चलती ट्रेन में टी.टी. उस कोटे को अन्य को न दे।

मा. मंत्री जी से निवेदन है कि आमगाँव से गोंदिया के लिए सुबह 9.30 बजे पैसेंजर ट्रेन जाने के बाद शाम को 5.00 बजे पैसेंजर ट्रेन है। उसी तरह आमगाँव से डोंगरगढ़ जाने के लिए सुबह 11.00 बजे पैसेंजर ट्रेन है, उसके बाद शाम को 6.00 बजे पैसेंजर ट्रेन है। दोपहर में 7 से 8 घंटे तक कोई पैसेंजर ट्रेन नहीं है। डोंगरगढ़ से गोंदिया के बीच पनियाजोब, बोरतलाव, दरेकसा, सालेकसा, धनौली, आमगाँव, गुदमा इतने स्टेशन हैं। इसमें सालेकसा और आमगाँव नगर पंचायत है तथा बाकी ग्राम पंचायत क्षेत्र हैं। सालेकसा और आमगाँव की जनता गोंदिया या डोंगरगढ़ की ओर जाने के लिए महंगे साधनों का उपयोग कर सकते हैं परंतु पनियाजोब, बोरतलाव, दरेकसा, धनौली, गुदमा जैसे ग्रामीण क्षेत्र में रहने वाली आदिवासी जनता को आवागमन के सस्ते साधन उपलब्ध कराना जरूरी है। ग्रामीण जनता को नगरों से संपर्क बनाने के लिए पैसेंजर ट्रेन की जरूरत है, इसलिए डोंगरगढ़-गोंदिया-डोंगरगढ़ पैसेंजर ट्रेन दोपहर में शुरू कराने की प्रार्थना है।

मेरी रेलवे बाबत समस्या निम्न प्रकार है-

1. तुमसर में माल धक्का बनाने बाबत।
2. तुमसर रेलवे स्टेशन पर बोगी नंबर डिस्पले नहीं है।
3. गीतांजलि एक्सप्रेस व पुरी-अहमदाबाद एक्सप्रेस को तुमसर स्टेशन पर स्टॉपेज देना चाहिए।
4. तुमसर स्टेशन के प्लेटफॉर्म बदलने के लिए केवल एक फुट ऑवर ब्रिज की सुविधा है। इस कारण यात्रियों को बड़ा चक्कर काटना पड़ता है, इससे निज़ात दिलाने के लिए एक और फुट ऑवर ब्रिज की जरूरत है।
5. तुमसर स्टेशन फिलहाल 'डी' क्लास में माना जाता है, इसे डी क्लास से निकालकर 'बी' क्लास में करने की आवश्यकता है।
6. बिलासपुर से आने वाली सभी गाड़ियों का तुमसर स्टेशन पर स्टॉपेज होना अनिवार्य है।



गोंदिया में सफाई कामगारों के बच्चों को सब्सिट्यूट में लाया जाये। प्लेटफॉर्म नं. 5 पर फूड स्टॉल एवं डिस्पले लगाया जाये। प्लेटफॉर्म नं. 9 को मेन लाईन से जोड़ा जाये। विदर्भ एक्सप्रेस व महाराष्ट्र एक्सप्रेस को प्लेटफॉर्म नं.1 से छोड़ा जाये। गोंदिया रेलवे स्टेशन पर रेल टोली वाली जगह पर यात्री प्रतीक्षालय तथा सुलभ शौचालय बनाया जाये, जिससे कि यात्रियों को काफी सुविधा और राहत मिलेगी।

रेलवे में रनिंग डिपार्टमेंट को एक मान्यता दी हुई है कि पिता अपने बच्चों को नौकरी दे सकता है। यह मान्यता केवल कुछ ही डिपार्टमेंट के लिए है। अगर यह मान्यता कॉमर्शियल डिपार्टमेंट में भी लागू की जाए तो वर्ग 4 के लोगों की काफी समस्या हल हो जाएगी।

हावड़ा-पुणे एवं हावड़ा-मुंबई दुरंतो एक्सप्रेस का स्टॉपेज गोंदिया रेलवे स्टेशन पर भी होना चाहिए। नागपुर डिवीजन में एक भी स्टॉपेज नहीं है।

सभी छूटने वाली पूजा स्पेशल और समर स्पेशल यात्री गाड़ियों का स्टॉपेज गोंदिया तथा भंडारा स्टेशनों पर होना चाहिए। प्रतिवर्ष यह देखा जाता है कि समय-समय पर छोड़ी जाने वाली विशेष ट्रेनों का नागपुर डिवीजन में एक भी स्टॉपेज नहीं रहता।

---

HON. CHAIRPERSON : Hon. Members, hon. Speaker has allowed only nine Members plus extra five Members to raise matters of urgent public importance during 'Zero Hour'. I will go one-by-one as per the List.

First of all, as committed, I will call Shri Rajesh Ranjan to speak for two minutes only.

**श्री राजेश रंजन (मधेपुरा) :** सभापति महोदय, स्वतंत्रता के बाद लगातार हमारी लोकतांत्रिक व्यवस्था की जड़ें मजबूत होती गई हैं। लेकिन आजादी के 67 साल के भीतर लगातार कुछ न कुछ ऐसी घटनाएं कभी जातीय उन्माद, कभी धार्मिक, सामाजिक, आर्थिक कारणों से शैक्षणिक रूप से समाज में जो कुरीतियां और बुराईयां आती गई हैं, जिसके चलते असहिष्णुता विकसित हुई है। जिसके तहत अभी हाल ही में हरियाणा में घटना घटी। हरियाणा की इस घटना के बारे में मैं इतना ही कहना चाहता हूं कि जब 1984 में देश में जो दंगे हुए थे या मुम्बई तथा अन्य जगहों पर घटनाएं घटीं, उनसे कम नहीं, बल्कि बड़ी ही घटना है और दर्दनाक भी है। मुझे समझ में नहीं आता कि जिस तरीके से हरियाणा में समाज में तनाव पैदा हुआ इस घटना के बाद, खासतौर पर जातीय उन्माद को जिस तरह दिखाया गया, बढ़ाया गया है जाटों और गैर जाटों के बीच वह कई सवाल छोड़ देती है। राजनीति और वोट के कारण जिस तरीके से इस तरह की घटनाएं इस देश में बढ़ रही हैं। आदरणीय मंत्री जी यहां मौजूद हैं। इस घटना का रिपरकेशन क्या होगा, कितना समाज तनाव पैदा हुआ, कितने राजनैतिक व्यक्ति आगे-पीछे जाएंगे, मालूम नहीं। कभी किसी सांसद का नाम आता है, किसी बड़े व्यक्ति का नाम आता है। इस घटना की आड़ में मुख्तल में बलात्कार की घटना का भी सवाल उठा। इसमें हाई कोर्ट ने कुछ कहा, सरकार ने कुछ कहा, पुलिस ने कुछ कहा और समाज कुछ कह रहा है। यदि ऐसा हुआ है कि मुख्तल में बलात्कार हुए हैं या नहीं, तो इसकी एक जांच होनी चाहिए। इस घटना का सूत्रपात कैसे हुआ, किन कारणों से हुआ, यह भी कहा गया कि जे.एन.यू. के आंदोलन में लाठी से पिटाई के कारण शुरूआत हुई हरियाणा में और उसने उग्र रूप ले लिया। फिर उसके बाद आरक्षण का सवाल आया। गुजरात में भी पटेदार आंदोलन के जरिए जिस तरीके से गुजरात को ध्वंस करने की कोशिश की गई, वह तो मैं धन्यवाद देता हूं कि कैसे वह आंदोलन कमजोर पड़ गया, यह मुझे नहीं पता। लेकिन इस तरह की चीजें देश में हो रही हैं। अभी बीरभूम में गोली चली। कोई पोस्ट कर देता है या फेसबुक पर ऐसी बातों को पोस्ट कर दिया गया, किसी भगवान के बारे में, मोहम्मद साहब के बारे में और उसके बाद जिस तरीके से समाज में तनाव होना, गोलियां चलना, राख कर देना, ये चीजें हमारी लोकतांत्रिक व्यवस्था को कमजोर करती हैं।

मेरा आपसे आग्रह है कि जिस तरीके से समाज में तनाव पैदा हो रहा है, बराबर घटनाएं, चाहे वह वैमुला की घटना हो या हरियाणा की घटना हो या जेएनयू की घटना हो, गलत हो या सही, देशद्रोही हो या देशद्रोही न हो, हमारे प्रधानमंत्री जी को इस देश के लोकतांत्रिक व्यवस्था और मूल्यों की रक्षा के लिए इन सारे छोटे-बड़े सवालों पर गम्भीरता से विचार करना चाहिए कि लगातार यदि हरियाणा की तरह की घटना घटती रहेगी, समाज में तनाव बढ़ा है, मैं आग्रह करना चाहूंगा कि हरियाणा की पूरी घटना की जांच हो, मुख्य घटना की जांच हो और वहां जो स्थिति विदारक हुई है और दुकानों को जलाया गया है, सरकार पीड़ित लोगों को मुआवजा दे।

**माननीय सभापति:** श्री भैंरो प्रसाद मिश्र को श्री राजेश रंजन द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

**श्री कपिल मोरेश्वर पाटील (भिवंडी) :** महोदय, मेरे लोक सभा क्षेत्र भिवंडी तथा महाराष्ट्र राज्य में भारी मात्रा में कपड़ा उद्योग, चमड़ा उद्योग और लघु उद्योग सक्रिय हैं। भिवंडी शहर को कपड़ा उद्योग का मंचेस्टर कहा जाता है। कपड़ा उद्योग देश का दूसरा सबसे बड़ा रोजगार उपलब्ध करवाने वाला उद्योग है, जिसमें भारी मात्रा में देश के नागरिक कार्यरत हैं। पूरे देश के हिसाब से 21 फीसदी कपड़ा उद्योग सिर्फ भिवंडी और परिसर में विकसित होता है। महाराष्ट्र राज्य तथा भिवंडी लोक सभा क्षेत्र की ओर से मैं केंद्र सरकार से मांग करता हूँ कि कपड़ा उद्योग और महाराष्ट्र के लघु उद्योग और अन्य उद्योगों के लिए जो पानी लगता है, उस पानी को सामूहिक सीवरेज ट्रीटमेंट प्लांट चलाने वाले घटकों को शून्य तरल निर्वहन जेडएलडी मानक से छूट दी जाए। संबंधित विषय पर विपणन और वस्त्रोद्योग मंत्रालय, महाराष्ट्र राज्य द्वारा दिनांक 15.12.2015 को पर्यावरण, वन एवं जलवायु मंत्रालय से मांग की है कि शून्य तरल निर्वहन में सामूहिक सीवरेज ट्रीटमेंट प्लांट्स को छूट दी जाए। हाल ही में इस उद्योग को चलाने हेतु हमारे प्रधानमंत्री जी भी विशेष ध्यान दे रहे हैं।

अतः सदन के माध्यम से संबंधित मंत्रालय से नम्र निवेदन है कि सामूहिक सीवरेज ट्रीटमेंट प्लांट सीईटीपी चलाने वाले घटकों को शून्य तरल निर्वहन जेडएलडी मानक से छूट देने की कृपा करें।

**श्री छेदी पासवान (सासाराम) :** महोदय, मुझे लोक महत्व के विषय को सदन में उठाने की अनुमति दी गयी है, जिसका स्वागत करते हुए मैं विशेष आग्रह करना चाहता हूँ कि जयप्रकाश नारायण की जन्मस्थली सिताबदियारा, सारण जिला के अन्तर्गत है एवं वर्षों से घाघरा नदी के कटाव से सिताबदियारा का अस्तित्व ही विलीन होते जा रहा है। राज्य सरकार द्वारा विगत पांच वर्षों से कटाव निरोधी कार्य किए जा रहे हैं, परन्तु सिताबदियारा गांव के पास घाघरा नदी कटाव करते-करते पहुंच चुकी है। कटाव उत्तर प्रदेश की सीमा

से प्रारम्भ होकर बिहार के इस भू-भाग को प्रभावित कर रहा है। जे.पी. सेनानियों द्वारा दिनांक 5.4.2015 को जे.पी. की जन्मस्थली ग्राम सिताबदियारा को घाघरा नदी से हो रहे कटाव का स्थल निरीक्षण किया गया जिसमें सारण जिला में पदस्थापित जल संसाधन विभाग के अभियन्ता भी साथ थे एवं स्थल निरीक्षण प्रतिवेदन भारत सरकार एवं बिहार सरकार को भी दिया गया था। 24 जून, 2015 को केन्द्रीय मंत्रिपरिषद् द्वारा जयप्रकाश नारायण की स्मृति में उनके जन्मस्थली सिताबदियारा में राष्ट्रीय संग्रहालय स्थापित करने का निर्णय लिया गया है। जे.पी. की जन्मस्थली में राष्ट्रीय स्तर का संग्रहालय की स्थापना के लिए सर्वप्रथम आवश्यक है कि उनकी जन्मस्थली को घाघरा नदी के कटाव से बचाया जाए क्योंकि जब गांव का अस्तित्व ही नहीं रहेगा तो राष्ट्रीय स्तर का संग्रहालय की परिकल्पना ही व्यर्थ है। अतः उपरोक्त परिप्रेक्ष्य में आपसे मेरा विनम्र अनुरोध है कि लोकनायक जयप्रकाश नारायण की जन्म स्थली सिताब दियारा को घाघरा नदी के कटाव से बचाया जाए, जिससे वहां प्रस्तावित राष्ट्रीय स्तर के संग्रहालय की स्थापना हो सके। धन्यवाद।

**माननीय सभापति :** श्री अश्विनी कुमार चौबे, श्री भैरो प्रसाद मिश्र, श्री गजेन्द्र सिंह शेखावत, श्री सी.पी.जोशी, कुंवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल, श्री रामचरण बोहरा, को श्री छेदी पासवान द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

**श्रीमती रंजीत रंजन (सुपौल) :** सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से प्रधान मंत्री आदर्श ग्राम योजना की बात करना चाहती हूं कि सत्ता पक्ष ने इस बार नई योजना में प्रधान मंत्री आदर्श ग्राम योजना को शुरू करवाया, जिसमें हर जिले में तीन पंचायतों को सांसद को गोद लेना था, जिसके तहत उन गांव में कोई फंड तो रिलीज नहीं किया गया, लेकिन हम लोगों को वहां पर अच्छी तरह से काम कराना था। पहला सवाल यह था कि एक डिस्ट्रिक्ट में एक सांसद के लोक सभा क्षेत्र में कम से कम 200, 250 पंचायतें आती हैं। उसके बावजूद हम लोगों के लिए एक बहुत बड़ी सिरदर्दी थी कि किस पंचायत को लिया जाए और किसे न लिया जाए, उसके बावजूद हम लोगों ने पंचायतों का चयन किया। आज दो साल हो रहे हैं, हम लोगों ने एक पंचायत का चयन किया था। लेकिन वहां हम लोगों के साथ जिला पदाधिकारी, एसडीएम और डीएम आदि ने मीटिंग की, लेकिन एक भी काम वहां जमीन पर नहीं उतारा जा सका।

दूसरा सवाल यह है कि जब हम लोग जिला पदाधिकारी से कहते हैं कि दो पंचायतें और लेनी हैं तो उनका स्पष्ट कहना है कि मैडम एक पंचायत में काम पूरा नहीं हुआ है तो दो पंचायतें लेकर आप क्या करेंगे। हर सांसद के लिए योजना आपकी है, लेकिन सिरदर्दी सांसद के कोटे में चली गई है। हम लोगों को यह नहीं समझा पाते कि यह सेंटर की योजना है, इसमें फंड कुछ नहीं है। उन लोगों को लगता है कि अगर सांसद ने पंचायत को गोद लिया है तो उन्हें स्पेशल काम करना है।

मैं आपके माध्यम से सदन में सरकार से यह पूछना चाहती हूँ कि मेरी नॉलिज में बिहार में किसी भी पंचायत में कोई काम नहीं हुआ, जिन्हें हम लोगों ने गोद लिया है। क्या पूरे देश के अन्य प्रदेशों में भी यही हाल है? क्या कहीं पर पंचायतों में काम हुआ है? अगर हुआ है तो कहां-कहां हुआ है, क्या काम हुआ है। अगर कहीं नहीं हुआ है तो क्या इसकी दोबारा समीक्षा होगी। क्योंकि इस बार बजट में भी प्रधान मंत्री आदर्श ग्राम सड़क योजना की कोई चर्चा भी नहीं की गई। इसलिए हम चाहते हैं कि प्रथम इसकी समीक्षा हो और इसे अलग से स्पेशल फंड दिया जाए, अन्यथा इस योजना को बंद कर दिया जाए, ताकि प्रधान मंत्री आदर्श ग्राम सड़क योजना जो सांसदों की सिरदर्दी बन चुकी है, उससे उन लोगों को छुटकारा मिले। धन्यवाद।

**माननीय सभापति :** श्री मौहम्मद फैजल, श्री आर. धुवनारायण, श्री भैरों प्रसाद मिश्र, श्री दुष्यंत चौटाला, श्री राजीव सातव को श्रीमती रंजीत रंजन द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

**कुँवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल (हमीरपुर):** सभापति महोदय, मैं बुंदेलखंड क्षेत्र से आता हूँ। हमारा बुंदेलखंड पूरे हिंदुस्तान का मध्य क्षेत्र है, यह एकदम सेंटर का बहुत बड़ा भूभाग है। पहले वहां पर जल के बहुत स्रोत थे, जो आठवीं शताब्दी से लेकर 11वीं शताब्दी तक जब वहां चंदेल शासक थे तो उन्होंने उस बुंदेलखंड क्षेत्र की स्थिति को समझते हुए 7200 बड़े-बड़े तालाबों का निर्माण कराया था और वहां बहुत बड़ी मात्रा में खाद्यान्न पैदा होता था और मध्य भारत होने के कारण हिंदुस्तान के कोने-कोने में वहां से खाद्यान्न जाने में कम समय और कम खर्च लगता था। लेकिन बड़े दुर्भाग्य के साथ मुझे यह कहना पड़ रहा है कि पिछले दो दशकों से हमारे बुंदेलखंड में बारिश की कमी के कारण वहां सूखे की नहीं बल्कि अकाल की स्थिति है। वहां पानी का बहुत गंभीर संकट है। वहां जितने भी बड़े-बड़े जलाशय थे, वे सब सूख चुके हैं, अब बड़े-बड़े तालाबों में इस समय लोग क्रिकेट खेल रहे हैं, वे अब क्रिकेट ग्राउंड बन गये हैं। जानवरों के पानी पीने के लिए भी वहां कोई व्यवस्था नहीं हो पा रही है।

मेरा आपके माध्यम से भारत सरकार से निवेदन है कि पिछले दस वर्षों से वहां जो अकाल की स्थिति पैदा हुई है, उसे ध्यान में रखते हुए वहां बगल में हमारे क्षेत्र से मध्य प्रदेश में जो रिवर लिंकिंग प्रोजेक्ट केन-बेतवा नदी जोड़ने का प्रोजेक्ट है, वह हमारे संसदीय क्षेत्र के करीब 20 किलोमीटर दूर से निकल रहा है। आदरणीय उमा भारती जी ने अभी वहां का दौरा किया और सेंट्रल वाटर कमीशन और रिवर लिंकिंग प्रोजेक्ट के लोगों से जाकर मैंने सम्पर्क भी किया और उनसे वहां एक कैनल की डिमांड की है, ताकि मेरे संसदीय क्षेत्र के सभी बांध वहां पर भर दिये जाएं।

अंत में मैं सरकार से निवेदन करना चाहता हूँ कि सबसे पहले हमारे बुंदेलखंड के सभी जिलों को प्रधान मंत्री कृषि सिंचाई योजना से संतुष्ट किया जाए। वहां इतना बड़ा भूभाग है, अगर वहां पर जल का इंतजाम हो जायेगा तो हिंदुस्तान के खाद्यान्न के भंडार भरने में देर नहीं लगेगी और 125 करोड़ की आबादी वाले देश में कभी खाद्यान्न का संकट पैदा नहीं होगा। धन्यवाद।

**माननीय सभापति :** श्री जगदम्बिका पाल, श्री शरद त्रिपाठी, श्री भैरो प्रसाद मिश्र, श्री सी.पी.जोशी, श्री रामचरण बोहरा, श्री गजेन्द्र सिंह शेखावत, श्रीमती रीती पाठक एवं डा.मनोज राजोरिया को कुंवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

**SHRI N.K. PREMACHANDRAN (KOLLAM):** Sir, my submission in the 'Zero Hour' is regarding the crisis being faced by the cashew industry in India.

More than ten lakhs employees are working in the cashew industry. Out of this, 95 per cent of the workers are women who are from the vulnerable sections in the society. Non-availability of raw cashew is the crisis in the industry. Most of the cashew nuts are imported from African countries and Indonesia. In recent years, the price of imported raw nuts has gone up to abnormal level. The reason behind the abnormal increase in the price of imported cashew nuts is that the black money used to procure raw cashew nuts from the originating African countries. The traders themselves imported the nuts often under the benami names and sold at much higher price to the processor. Since the volumes are high, considerable sums of money get laundered. An import at very high prices facilitates *havala* transactions and these enable huge sums of money to be taken out of the country to be parked in safe havens abroad. Immediate intervention of the Government is required in this matter.

I would also like to state that in the Budget, 2016-17, five per cent of import duty is also imposed upon the import of raw cashew nuts. That is also aggravating the problem.

Hence, I urge upon the Government to initiate action to impose such restrictions as deemed fit on the import of raw cashew nuts to India and to put an

end to the fraudulent unfair practices so as to protect the cashew industry, cashew workers and the economy of the country as a whole.

**माननीय सभापति:** श्री राजीव सातव को श्री एन.के.प्रेमचन्द्रन द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

**श्रीमती रीती पाठक (सीधी) :** सभापति महोदय, आज मैं जिस विषय को उठाने जा रही हूँ, वह बेहद संवेदनशील विषय है। यह मेरे जैसे पिछड़े क्षेत्र से आने वाले सांसदों का ही विषय नहीं है, वह देश के उन सभी क्षेत्रों से आने वाले सांसदों का विषय है, जो पिछड़े क्षेत्रों से भी आते हैं और जो आधुनिक क्षेत्रों से भी आते हैं। क्योंकि आज मैं जिसके लिए बात करने जा रही हूँ, वह दिल्ली में स्थित अखिल भारतीय आयुर्विज्ञान संस्थान (एम्स) के बारे में है।

सभापति महोदय, जब ऐसे व्यक्ति जो बीमार होते हैं, जिनको डॉक्टर्स ने अपने क्षेत्र से दिल्ली में रेफर किया होता है कि अपना इलाज वहां जा कर अच्छा होगा, आप स्वस्थ हो जाएंगे, अच्छे हो जाएंगे। जब उन उम्मीदों से वह मरीज दिल्ली में एम्स जैसी संस्था में आता है और वहां पर प्रवेश करने के बाद जब उसके जाने की बारी आती है, तो उसके हाथ में तारीख के अलावा कुछ नहीं होता है। मुझे बेहद कष्ट के साथ कहना पड़ रहा है, क्योंकि मैंने एक सांसद होने के नाते मैं खुद कई मरीजों की जान नहीं बचा पाई जो मेरे बस में नहीं था, क्योंकि उनके हाथों में सिर्फ और सिर्फ तारीख थी। इसलिए यह बेहद संवेदनशील मामला है और इस विषय को केंद्र सरकार को, स्वास्थ्य विभाग को बेहद संवेदनशील ढंग से लेने की आवश्यकता है, क्योंकि लोगों की जानें, उनकी मौतें, उनके निर्णय पर आधारित होंगी। मैं इस माध्यम से आज सिर्फ इतना कहना चाहती हूँ कि एम्स की व्यवस्था को, जो देश का प्रसिद्धात्मक संस्थान है, विदेशों में भी इसका नाम जाना जाता है, इसकी व्यवस्था को सुधारा जाए, डॉक्टरों की व्यवस्था की जाए जिससे मरीज वहां से तारीख न ले, बल्कि इलाज करा कर और दवा ले कर अपने घर वापस आए, अपने परिवार के साथ आए।

**माननीय सभापति :** श्री राजीव सातव, श्री भैरों प्रसाद मिश्र, डॉ. मनोज राजोरिया, कुँवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल एवं श्री रामचरण बोहरा को श्रीमती रीती पाठक द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

**श्रीमती अंजू बाला (मिश्रिख) :** सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान अपने लोक सभा निर्वाचन क्षेत्र मिश्रिख के सण्डीला रेलवे स्टेशन की ओर आकर्षित करना चाहती हूँ। सण्डीला एक औद्योगिक क्षेत्र है तथा यहां के व्यापारियों को अपने व्यापार के संबंध में अक्सर दिल्ली आना-जाना

रहता है। लेकिन सण्डीला रेलवे स्टेशन पर दिल्ली आने-जाने वाली रेल गाड़ियों का ठहराव न होने के कारण यहां के व्यापारियों को दिल्ली की यात्रा के दौरान काफी दिक्कतों का सामना करना पड़ता है, जिस कारण सण्डीला के व्यापारी बहुमत परेशान हैं।

अतः मेरा माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि सण्डीला के व्यापारियों की समस्याओं को देखते हुए सण्डीला से दिल्ली आने-जाने हेतु सण्डीला रेलवे स्टेशन पर सद्भावना एक्सप्रेस का ठहराव सुनिश्चित करने का कष्ट करें।

**श्री बलभद्र माझी (नबरंगपुर):** महोदय, आपने मुझे मौका दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। मैं एक बहुत ही संवेदनशील विषय पर बोलने जा रहा हूँ। कुछ दवाईयाँ मेरे हाथ में आई हैं, जिसमें मैक्सिम रिटेल प्राइस इंकलूसिव ऑफ ऑल टैक्सेज लिखा कुछ और है और जब ये बाजार में बिकती हैं तो उसकी एक चौथाई, एक बटे पाँचवें रेट में बिकती हैं। मैं इससे हैरान हूँ। मैं कुछ दवाईयों के नाम ले रहा हूँ और वे किस रेट पर बिकती हैं, यह बता रहा हूँ। यह है Mahacef Plus, Mankind company नई दिल्ली-110020 इसका एमआरपी लिखा गया है 108 रूपया 90 पैसा, बाजार में 40 रूपए में उपलब्ध है। Diclogal-plus, Galpha Laboratories Limited, Mumbai-400018 इसका एमआरपी 24 रूपए है, मिलती है चार रूपए में। Aldigesic-SP Forte, Shivalik Remedies pvt. Ltd. इस पर 90 रूपया लिखा है, मिलती है 40 रूपए में। Troygesic Red. कम्पनी का नाम बहुत छोटे-छोटे अक्षरों में लिखा है, पढ़ा भी नहीं जाता है और Marketed by Troika Pharmaceuticals Ltd., Thol-382728 गुजरात, इसका रेट 20 रूपया लिखा है, मिलता है चार रूपए में। Zether इंजेक्शन Zee Laboratories Limited. Behind 47, Industrial Area, Paonta sahib-173025 एमआरपी 99 रूपए है, मिलता है 40 रूपए में। Zincotop, Noel Pharma (India) Pvt.ltd. 90 रूपए इसका एमआरपी है, 30 रूपए में मार्केट में बिक रहा है। E Mal (injection) Themis Medicine limited, Sector 64, Plot No 16,17,&18 11 E, BHEL, Haridwar-249403, Uttrakhand एमआरपी 115 रूपए है, मार्केट में 40 रूपए में बिकता है।

**माननीय सभापति:** आपका विषय सरकार के ध्यान में आ गया है।

**श्री बलभद्र माझी:** महोदय, मेरे कहने का मतलब यह है कि मेरे पास सैम्पल है, आप कहें तो मैं सैम्पल को जमा कर सकता हूँ। इसमें हैरानी की बात यह है कि जब एक रेट लिखा है और इतने कम दाम में मिल रहा है तो यह क्या चीज है, क्या यह जनेरिक मेडिसिन है या कोई फर्जी मेडिसिन है, जनेरिक मेडिसिन है



तो इतने हाई रेट में क्यों बिक रही है, अगर फर्जी मेडिसिन है तो कैसे मार्केट में आ गई, लाइसेंस कैसे मिल गया। फाइनली सरकार को जब टैक्स लेना होता है, किस रेट पर टैक्स ले रहे हैं।

**माननीय सभापति :** हेल्थ मिनिस्टर इसका संज्ञान लेंगे और समाधान करेंगे।

**श्री बलभद्र माझी :** महोदय, इन कम्पनियों से टैक्स मिल भी रहा है या नहीं मिल रहा है। इन सारी चीजों की जाँच करने की जरूरत है। आप कहें तो मैं सैम्पल को जमा कर दूँ।

**माननीय सभापति :** उसकी कोई जरूरत नहीं है। हेल्थ मिनिस्टर इसे देखेंगे।

कुँवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल, श्री रामचरण बोहरा, डॉ. मनोज राजोरिया और श्री गजेन्द्र सिंह शेखावत को श्री बलभद्र माझी द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

**श्री लक्ष्मी नारायण यादव (सागर):** महोदय, देश की सीमा सुरक्षा में लगे सेना जवानों पर हर भारतीय गर्व करता है। ये जवान विषम परिस्थितियों में, दुर्गम क्षेत्रों में देश की सीमाओं की रक्षा करते हैं। वहाँ पर ऑक्सीजन की कमी वाले क्षेत्रों में, भयानक जंगलों में, जानलेवा मौसम में वे अपने साहस का परिचय देते हुए मातृभूमि की रक्षा में संलग्न रहते हैं। भारत के रक्षा मंत्रालय के नियमों के अनुसार युद्ध के दौरान शत्रु देश की सेना की गोली लगने पर शहीद का दर्जा दिया जाता है। देश के बर्फीले इलाके सियाचीन, जो भारत का एक बार्डर है, वहाँ पर किसी जवान की मौत बीमारी से हो जाती है तो भी उसे शहीद का दर्जा दिया जाता है। मैं सदन का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूँ कि पूर्वोत्तर राज्य, जो चीन की सीमा के साथ लगे हुए हैं, जिनकी जलवायु एवं प्रकृति सियाचीन जैसी है और 19000 फीट की ऊँचाई पर है। इस सीमा के क्षेत्र भी अत्यंत दुर्गम हैं, यहाँ पर भी जो सैनिक रहते हैं, उन्हें भी ऑक्सीजन की कमी का सामना करना पड़ता है। अगर यहाँ पर किसी जवान की मौत देश की रक्षा करते हुए हो जाती है तो उसको शहीद का दर्जा नहीं दिया जाता। देखा जाए तो युद्ध के दौरान दुश्मन देश की सेना की गोली से हुई मौत एवं देश की सीमा की रक्षा करते हुए बीमारी की वजह से हुई मौत एक जैसी है। यह भी एक शहादत की ही तरह है। इन मौतों में शहीद का दर्जा दिये जाने का पक्षपात करना भारतीय सेना के जवानों के साथ अन्यायपूर्ण कार्य है। ऐसी कई घटनाएँ पूर्व में हुई हैं, जिनमें शहीद का दर्जा नहीं दिया गया, जिसके कारण इस प्रकार की मौत प्राप्त करने वाले जवानों के परिवार एक सदमे में रहते हैं। ऐसा ही एक प्रकरण मेरे समक्ष आया था।

सभापति जी, 18 अक्टूबर, 2014 को अरुणाचल प्रदेश की चीन से लगी सीमा पर 19000 फीट की ऊँचाई पर स्थित एवं -15 डिग्री सैल्सियस तापमान वाले एक दुर्गम क्षेत्र में रक्षा करते हुए एक जवान सुनील कुमार यादव की अचानक मौत हो गई। उसको शहीद का दर्जा नहीं दिया गया जिसके कारण उसका परिवार आज भी दर-दर घूम रहा है, सेना भवन के चक्कर काट रहा है। अतः सदन के माध्यम से मैं

सरकार से मांग करता हूँ कि देश की सीमा की सुरक्षा करते हुए ड्यूटी के दौरान अगर कोई जवान किसी भी वजह से मौत का शिकार हो जाता है तो उसे शहीद का दर्जा दिया जाए। इसके लिए नियमों को बदला जाए।

**माननीय सभापति :** श्री भैरों प्रसाद मिश्र, डॉ. मनोज राजोरिया, कुँवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल, श्री रामचरण बोहरा, श्री राजीव सातव, श्री शरद त्रिपाठी एवं श्री जगदम्बिका पाल को श्री लक्ष्मी नारायण यादव द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

**श्री सुशील कुमार सिंह (औरंगाबाद) :** माननीय सभापति जी, मेरे संसदीय क्षेत्र बिहार के औरंगाबाद के गया जिला अंतर्गत गाँव का नाम मुंडेरा, पुलिस स्टेशन कोंच के अंतर्गत एक नौजवान सिकूराज जिसके पिता का नाम अमरेन्द्र प्रसाद शर्मा है, वह पिछले वर्ष 1 जुलाई, 2015 को बिहार के किशनगंज जिले में सीमा सुरक्षा बल द्वारा आयोजित एक नियुक्ति शिविर में गया। वहाँ किसी कारणवश कुछ हंगामा हुआ, भगदड़ मची। उस नौजवान को सीमा सुरक्षा बल के लोगों ने पकड़ लिया। उनका कहना है कि हम लोगों ने उस नौजवान को बिहार पुलिस के स्थानीय थाने के जिम्मे कर दिया। इसके साथ इतनी दर्दनाक घटना होती है और उसकी इतनी पिटाई की गई और उसको अंदरूनी मारा गया। वहाँ इस घटना की दैनिकी भी दर्ज है जो 1773/2015, दिनांक 6 जुलाई, 2015 है, जो किशनगंज थाना में दर्ज है और इसकी एफ.आई.आर. भी उसी थाने में दर्ज है जो 257/2015, दिनांक 6 जुलाई 2015 की है। महोदय, मामला इतना संगीन है कि एक 19-20 साल के नौजवान को इस दर्दनाक मौत का सामना करना पड़ा। उसका परिवार बहुत दुखी है। सबसे दुखद यह है कि कोई इस मौत की जिम्मेवारी लेने को तैयार नहीं है। एक परिवार का तो बच्चा गया ही, देश ने एक जनधन को खोया। जो लड़का सीमा सुरक्षा बल में जाकर अपनी सेवा देना चाहता था, उसको मौत मिली। मैंने इस घटना की जाँच के लिए अध्यक्ष, मानवाधिकार आयोग को भी लिखा कि इस घटना की जाँच कराई जाए। दोषी कौन है, चाहे वे सीमा सुरक्षा बल के लोग हों या बिहार पुलिस के लोग हों, उसका पता लगाया जाना चाहिए और उनके खिलाफ उचित कानूनी कार्रवाई की जानी चाहिए।

दूसरी बात यह है कि इस परिवार को आज तक कोई मुआवज़ा नहीं मिला, न ही मानवाधिकार आयोग के अध्यक्ष की तरफ से मुझे कोई जवाब मिला कि इस पर क्या जांच हो रही है या क्या कार्रवाई हो रही है। मैं आपके माध्यम से भारत सरकार से मांग करना चाहता हूँ कि इस घटना की जांच हो और दोषियों को सज़ा मिले।

**माननीय सभापति :** श्री भैरों प्रसाद मिश्र, श्री रामचरण बोहरा एवं कुँवर पुष्पेन्द्र सिंह चंदेल को श्री सुशील कुमार सिंह द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

**श्री दुष्यंत चौटाला (हिसार) :** सभापति जी, शून्यकाल में मैं एक बड़ा गंभीर विषय सदन के सामने रखना चाहता हूँ। 1976 में हरियाणा, पंजाब, राजस्थान, दिल्ली और केन्द्र सरकार द्वारा मिलकर सतलुज यमुना लिंक का नींव पत्थर रखा गया था। उसके बाद 2002 में सुप्रीम कोर्ट द्वारा पंजाब सरकार को आदेश दिया गया था कि हरियाणा, राजस्थान और दिल्ली को उसके हिस्से का पानी दिया जाए। 2003 के अंदर पंजाब सरकार ने वह जो ट्रीटी थी, उसको तोड़ने का काम किया और सुप्रीम कोर्ट के आदेश का उल्लंघन करने का काम किया। उसके बाद 2004 में सुप्रीम कोर्ट द्वारा आर्टिकल 143 के तहत हमारे संविधान का प्रैज़िडेंशियल रेफरेंस इस मुद्दे पर लगाया गया। अगली 8 तारीख को सुप्रीम कोर्ट में इस विषय पर हरियाणा, पंजाब और केन्द्र सरकार अपने पक्ष रखने का काम करेगी। मैं यह आग्रह करता हूँ कि जहाँ आज हमें डाक्टर की, वकील की या किसी प्रीस्ट की एकाध बार ज़रूरत पड़ती है, वहाँ आज हमें हर रोज़ दिन में तीन बार किसान की ज़रूरत पड़ती है। किसान के खेत के लिए सबसे अहम चीज पानी है। मैं यही मांग केन्द्र सरकार से करता हूँ कि केन्द्र सरकार 8 तारीख को जब सुप्रीम कोर्ट में अपना जवाब दायर करे तो हरियाणा का, राजस्थान का और दिल्ली के किसानों का भी पक्ष रखे। उनकी आवाज बनकर उनके अधिकारों को, उनके पानी को उनके खेतों तक पहुंचाने का काम करे और एसवाईएल का निर्माण जो पिछले लगभग 35 से 40 साल से बाकी पड़ा है, उसे पूरा करवाने का काम करे। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

HON. CHAIRPERSON : Shri Chandra Prakash Joshi, Kunwar Pushpendra Singh Chandel, Shri Gajendra Singh Shekhawat, Shri Sharad Tripathi, and Dr. Manoj Rajoria are permitted to associate with the issue raised by Shri Dushyant Chautala.

SHRI C. MAHENDRAN (POLLACHI): Hon. Chairman, Sir, I thank you for giving me this opportunity.

Our hon. Chief Minister of Tamil Nadu *Puratchi Thalaivi Amma* has already insisted on construction of two dams with a capacity of 9.5 TMC at Nallar and Anamalaiar at a cost of Rs. 1,600 crore and by utilizing the water received from Upper Nirar and from Lower Nirar Dams.

The water received from South West Monsoon in the Upper Nirar Dam is now diverted through Solayar Dam, Parambikulam Dam and Thunakkadavu Dam and finally reaches Thirumoorthy Dam through Contour Canal after passing through a long distance of 120 kms. Due to this lengthy exposure, loss due to evaporation, seepage and percolation of water is high. At times, during rainy seasons, the water flow will be in excess. To avoid such losses and for managing the water effectively, another canal should be constructed under the tunnel at a length of 14.4 km. which is necessary. Hence, a dam is the need of the hour at Nallar which is situated above the level of Thirumoorthy Dam.

By constructing a Dam at Nallar, it is easy to install 2 Sub-Stations with a capacity of 175 MW each to generate 350 MW of electricity. An additional 5,000 acres of dry land will be converted into cultivable land which will help agriculture in a big way. It will also increase the drinking water availability to the nearby public residing in surrounding villages.

Therefore, I request the Central Government to execute the Nallar and Anamalaiar Water projects immediately by allocating a sum of Rs. 1,600 crore as suggested by the hon. Chief Minister of Tamil Nadu *Puratchi Thalaivi Amma*.

श्री रोड़मल नागर (राजगढ़) : सभापति महोदय, आपने मुझे अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

पश्चिम-मध्य रेलवे का मक्सी-गुना ट्रैक जो कि रेलवे के लिए काफी राजस्व उत्पन्न करने वाला क्षेत्र है, मगर इस ट्रैक पर रेलगाड़ियों का आवागमन काफी कम होता है, जिससे आम जनता को काफी दिक्कतों का सामना करना पड़ता है। इस क्षेत्र में लगभग एक करोड़ से ज्यादा जनता निवास करती है। उनके लिए रेलवे यात्रा का एक सुगम माध्यम है। इसके साथ ही रेलवे के राजस्व के लिहाज से भी यह काफी महत्वपूर्ण है। मेरे संसदीय क्षेत्र राजगढ़ की जनता की समस्याओं को ध्यान में रखते हुए गोंडवाना एक्सप्रेस की तर्ज पर इंदौर से जम्मूतवी के मध्य चलने वाली मालवा एक्सप्रेस को दो भागों में बांटकर एक भाग को मक्सी-गुना ट्रैक से चलाना चाहिए, ताकि यहां की जनता की यात्रा सुगम हो सके। इस प्रकार का प्रयोग रेलवे पूर्व में कर चुका है। जैसे दिल्ली के निजामुद्दीन से चलकर बिलासपुर पहुंचने वाली ट्रेन बीना में आकर दो भागों में बंट जाती है और उस ट्रेन का एक भाग बीना, कटनी, जबलपुर होते हुए बिलासपुर पहुंचता है और दूसरा भाग बीना, नागपुर होते हुए बिलासपुर पहुंचता है।

महोदय, इसी प्रकार इंदौर से चलकर जम्मू जाने वाली मालवा एक्सप्रेस को दो भागों में बांटकर उसके एक भाग को मक्सी, सारंगपुर, पंचोर, ब्यावरा, चांचौड़ा-बीनागंज, कुंभराज, रूठियाई, गुना होते हुए बीना तथा दूसरा भाग मक्सी से शुजालपुर, भोपाल होते हुए बीना पहुंचकर दोनों भागों को जोड़कर एक रेलगाड़ी के रूप में बनाते हुए जम्मू तक पहुंचाया जाए तो मक्सी-गुना रेलखंड की समस्त जनता को काफी सुविधा होगी और इसके लिए रेलवे को कोई अतिरिक्त संसाधन भी नहीं जुटाने होंगे और हर तरह से राजस्व की आमदनी बढ़ेगी, जनता को फायदा होगा।

HON. CHAIRPERSON: Kunwar Pushpendra Singh Chandel and Shri Sharad Tripathi are permitted to associate with the issue raised by Shri Rodmal Nagar.

Shri Om Birla – not present.  
Mohammed Faizal.

MOHAMMED FAIZAL (LAKSHADWEEP): Thank you very much, Chairman, Sir. Today I was very keenly listening to the speech of hon. Prime Minister and he was emphatically reiterating that we should try to give more importance to the essential requirements of our country. All my learned friends were talking about brining water for agriculture and all those things but I am talking about water for existence in my constituency, Lakshadweep.

You may be aware that Lakshadweep is surrounded by saline water. The fresh water storage, which is ground water, is diminishing day by day due to

increase in population. The saline water has already made its stream to the underground water. Now the situation has reached such an alarming level that 45 per cent of the area of the island, precisely six islands, are completely saline and not fit for drinking. People are very much suffering. Taking into consideration this issue, the Lakshadweep Administration has taken up the matter with the Drinking Water Ministry. So many times, Ministry of Drinking Water returned the file due to one or the other small issues. Even when I came into this temple of democracy, I met Shri Nitin Gadkari when he was holding the charge of Drinking Water Ministry. I met him and even I met the Prime Minister Narendra Modi *ji*. The day before yesterday, I met Chaudhary Birender Singh who is now holding the charge.

So my request to the Government is this. We have proposed for starting of six Low Temperature Thermal Desalination (LTTD) plants which can purify the saline water and bring in potable water. The six-island project is costing around Rs. 280 crore. I would urge upon the Government to kindly look into the matter. This is a matter of existence of people living there. Kindly sanction those six plants as quickly as possible. Thank you very much.

HON. CHAIRPERSON: Shri Rajeev Satav and Shri Chandra Prakash Joshi are permitted to associate with the issue raised by Mohammed Faizal.

SHRI K. ASHOK KUMAR (KRISHNAGIRI): Thank you, Chairman, Sir. In my constituency, Krishnagiri, the Indira Awas Yojana (IAY) houses were constructed some 20 years back. The IAY houses are in 10 unions of Krishnagiri, Kaveripatnam, Veppanapalli, Burgur, Mathur, Uttankarai, Hosur, Soolagiri, Kelamangalam and Thali.

There are 1985 tiled houses and 10,015 RCC houses in the above 10 union villages. The tiled and RCC houses are not in a habitable condition and it is worse in the rainy season. This being the condition of the houses, they are going for repairing. The cost of repairing has been estimated as Rs. 20,000 to Rs. 25,000

per house. The poor daily wage people do not have such a huge amount to repair these houses.

Therefore, I urge upon the Government, through your good office, to take proper steps and allocate fund for repairing the IAY houses.

Thank you, Sir.

**श्री चन्द्र प्रकाश जोशी (चित्तौड़गढ़) :** सभापति महोदय, मैं अपने संसदीय क्षेत्र चित्तौड़गढ़ के उन किसानों के बारे में बोलना चाहता हूँ, जिन्हें पिछले वर्ष भी बेमौसम मार की वजह से नुकसान हुआ था। मैं सरकार को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि सरकार ने एनडीआरएफ ने नियमों में बदलाव करते हुए, वहां के किसानों को करोड़ों रुपये की मदद की है। इस वर्ष भी बेमौसम बारिश और सर्दी के कारण, वहां के किसानों को बहुत नुकसान हुआ है। चाहे वह मेथी हो, लहसून हो या इसबगोल हो, ओला वृष्टि और बारिश के कारण वहां के किसानों को नुकसान हुआ है। मेरे संसदीय क्षेत्र में अफीम की खेती करने वाले भी बहुत किसान रहते हैं। मंसौर और राजस्थान के कई जिलों में अफीम की खेती होती है, जो हिन्दुस्तान में औषधियों के निर्माण के काम में आती हैं, जिनसे मार्फिन और कोडीन का निर्माण होता है। मैं उन किसानों का दर्द आपके सामने बयां करना चाहता हूँ। वह निराई, ढुलाई और खुदाई का काम करते हैं और खेतों में पैसा भी लगाते हैं। लेकिन, जब वे बारिश के कारण अपना औसत भी पूरा नहीं कर पाते हैं तो वे नारकोटिक्स विभाग में जा कर आवेदन देते हैं कि मुझे अपनी फसल को नष्ट कराना है।

मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ कि उस खेती से ओपियम पैदा होता है, पॉपी सीड्स निकलता है और पॉपी हस्क भी निकलता है। उन किसानों को उनका पॉपी हस्क लेने दिया जाए ताकि उनका खाद और बीज का जो पैसा लगा है, उनकी मेहनत लगी है, वह निकल जाए क्योंकि किसान खेती करता है तो सोचता है कि मैं अपने बच्चों को पढ़ाऊंगा, लिखाऊंगा, मकान बनाऊंगा, कर्ज उतारूंगा। वह उस आशा के साथ खेती करता है। लेकिन बेमौसम बारिश या कम सर्दी के कारण उसकी फसल नष्ट हो जाती है। ऐसे में मैं आपके माध्यम से सरकार से आग्रह करना चाहता हूँ कि उन किसानों को राहत दी जाए।

**माननीय सभापति :** श्री गजेन्द्र सिंह शेखावत, श्री भैरों प्रसाद मिश्र, कुंवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल, श्री रामचरण बोहरा और डा. मनोज राजोरिया को श्री सी.पी. जोशी द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

**श्री गजेन्द्र सिंह शेखावत (जोधपुर) :** सभापति महोदय, मैं सुदूर पश्चिमी राजस्थान में रेत के टीलों में जोधपुर और जैसलमेर जिले का प्रतिनिधित्व करता हूँ। देश के अन्य लोक सभा क्षेत्रों की तुलना में क्योंकि

हमारे यहां जनसंख्या का घनत्व कम है, इसलिए लोक सभा क्षेत्रों का साइज़ बहुत बड़ा है। मेरा लोक सभा क्षेत्र लगभग 40 हजार स्कवायर किलोमीटर में आता है। रासायनिक खाद की आपूर्ति जो सरकारी स्तर पर की जाती है, उसका रैक प्वाइंट अनेक वर्षों से जोधपुर शहर में है। मेरे लोक सभा क्षेत्र का विस्तार जोधपुर से आगे लगभग 400 किलोमीटर तक है। मैं आपके माध्यम से किसानों के हित में ताकि उन्हें इस बात की सुविधा मिल सके, भारत सरकार से आग्रह करता हूं कि फलौदी रेलवे स्टेशन पर एक और रैक प्वाइंट बनाया जाए ताकि किसानों को फलौदी से रासायनिक खाद मिल सके। उनका जो किराया लगता है, जोधपुर से तीन सौ-साढ़े तीन सौ किलोमीटर ढोकर ले जाना पड़ता है, उससे उन्हें निजात मिल सके। बहुत-बहुत धन्यवाद।

**माननीय सभापति :** श्री भैरों प्रसाद मिश्र, श्री रामचरण बोहरा, कुंवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल और श्री सी.पी. जोशी को श्री गजेन्द्र सिंह शेखावत द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

**श्री राजन विचारे (ठाणे) :** सभापति महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे शून्यकाल में एक महत्वपूर्ण विषय पर अपनी बात रखने का अवसर दिया। ठाणे से मुम्बई एवं कल्याण के बीच चलने वाली लोकल ट्रेनों के बढ़ते हुए हादसों के कारण केन्द्र सरकार द्वारा मुम्बई उपनगरीय रेलवे प्रणाली में हो रही आकस्मिक मौतों की बढ़ती प्रवृत्तियों की समीक्षा नाम की एक कमेटी का गठन किया गया था जिसका मैं भी एक सदस्य हूं। दिनांक 12.12.2015 की कमेटी मीटिंग में सदस्यों द्वारा मुम्बई लोकल ऐक्सीडेंट में कमी लाने हेतु कुछ सुझाव दिए गए थे एवं उन कामों को पूरा करने के लिए 21 हजार करोड़ रुपये का प्रावधान रेल बजट में करने हेतु सरकार को सिफारिश की गई थी। लेकिन मुझे खेद है कि ऐसा नहीं हो पाया। मैं इस सदन के माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करता हूं कि वे उपर्युक्त कमेटी के सदस्यों द्वारा उठाए गए मुद्दों एवं उन कामों को पूरा करने के लिए 21 हजार करोड़ रुपये का प्रावधान रेल बजट में करने की कृपा करें। धन्यवाद।

**श्री जुगल किशोर (जम्मू) :** सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान विशेष तौर पर गृह मंत्रालय का ध्यान जम्मू क्षेत्र के उन लोगों की तरफ दिलाना चाहता हूं जो इस समय बहुत गंभीर समस्या में हैं। वे अपने इन्साफ के लिए कई बार धरने और प्रदर्शन भी कर चुके हैं। भारत-पाक सीमा पर अखनूर और बलवाल के नजदीक दो गांव हैं। कारगिल युद्ध के दौरान वहां कांटेदार तार बंदी की गई। वहां समुआ और चपयाल दो गांव ऐसे हैं जो पाकिस्तान की सीमा की ओर तार बंदी के अंदर हैं। उन दोनों गांवों में 60 घर हैं। गांव वाले लोग अपने घरों में नहीं जा सकते, वहां नहीं रह सकते क्योंकि बीएसएफ उन्हें इजाजत नहीं



देती। उन्हें उन घरों की कीमत भी नहीं दी जाती। इसके अलावा कांटेदार तार के उस पार पाकिस्तान की तरफ कई हजार कैनल भूमि ऐसी है जिसकी फसल का मुआवजा भी सरकार उन्हें नहीं देती।

मेरा आपके माध्यम से गृह मंत्रालय और सरकार से कहना है कि ये वे देशभक्त लोग हैं जो बार्डर पर रहते हैं और बार्डर की रक्षा भी करते हैं। इनकी जमीन तार के उस पार है और घर भी तार के उस पार है, न इनको घर की कीमत दी जाती है न ही फसल का मुआवजा दिया जाता है, इन लोगों ने क्या गुनाह किया है? मेरा आपके माध्यम से गृह मंत्रालय से प्रार्थना है कि इनको तुरंत घरों की कीमत और मुआवजा दिलाया जाए। गृह मंत्री जी इस क्षेत्र में प्रवास करें और अपनी आंखों से देखें तो उन्हें मालूम हो जाएगा कि ये लोग कितने दुःख दर्द का सामना कर रहे हैं।

**माननीय सभापति :** श्री चन्द्र प्रकाश जोशी, श्री भैरों प्रसाद मिश्र, श्री रामचरण बोहरा और डॉ. मनोज राजोरिया को श्री जुगल किशोर शर्मा द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

**\*SHRI R.K. BHARATHI MOHAN (MAYILADUTHURAI):** Hon. Chairman Sir, Vanakkam. In the current Union Budget it was announced that 60 % of the Employees Provident Fund (EPF) contribution, to be provided at superannuation, will be taxable and the remaining 40% of corpus to be tax free. This will apply in respect of corpus created out of contributions made on or from 1.4.2016. The AIADMK party led by Hon. *Puratchithalaivi* Amma strongly condemns this anti-employee and anti-labourer decision of the Union government for allowing the EPF contribution subjected to tax liability. This is a life-time saving of the employees and labourers. At the time of withdrawal of money from EPF by labourers and employees, the Union government does not have any right to put restrictions of such nature. I urge upon the Union government to find a solution to this pertinent issue during the current Budget Session itself. Thank you.

**HON. CHAIRPERSON:** Shrimati V. Sathyabama is permitted to associate with the issue raised by Shri R.K. Bharathi Mohan.

---

\* English translation of the Speech originally delivered in Tamil.

**श्री राजीव सातव (हिंगोली) :** महोदय, मैं शून्यकाल में एक महत्वपूर्ण मामला उठाना चाहता हूं। मराठवाड़ा और विदर्भ पिछले दो सालों से अकाल की मार झेल रहा है और सरकार द्वारा जिस प्रकार की मदद मिलनी चाहिए वह नहीं मिल पाई है। मैं जिस क्षेत्र से आता हूं वह देश के सबसे अधिक आत्महत्या वाला क्षेत्र है। चार दिन पहले मेरे क्षेत्र में बारिश हुई और ओलावृष्टि भी हुई इसकी वजह से महागांव, उमरखेड़, सेनगांव, हिंगोली, कलमदुंडी, औंधानागड़, बसमत, हिमायत के ब्लॉकों में किसानों की खेती का नुकसान हुआ है। गेहूं, चना, केला, संतरा, तरबूज, गन्ना, सोयाबीन, कपास, ज्वार, मूंगफली, मौसमी और अनार जैसे फसलों का बहुत नुकसान हुआ है। मेरी सरकार से मांग है कि किसानों की मदद के लिए 50,000/- रुपये प्रति एकड़ के हिसाब से और बैंकों द्वारा कर्ज माफी की जाए और नया कर्ज उपलब्ध कराया जाए।

**श्री शरद त्रिपाठी (संत कबीर नगर):** सभापति महोदय, आज मैं बहुत ही गंभीर विषय को देश के सामने लाना चाहता हूं। अभी बीते दिनों रोहित वेमुला पर बहुत चर्चा हुई। हमें भी पीड़ा है कि देश का एक कर्णधार परिस्थितिवश चला गया। उसी समय 27 फरवरी को लखनऊ में लवकेश मिश्रा नामक एक छात्र ने वहां के प्रशासन अर्थात् हेड ऑफ डिपार्टमेंट के प्रडताड़ना से मजबूर होकर सुसाइड कर लिया। वह बी.एन.कॉलेज ऑफ इंजीनियरिंग में पढ़ता था। चार पन्नों का सुसाइड नोट इतना हृदयविदारक है कि हेड ऑफ डिपार्टमेंट ने फीस नहीं जमा करने के कारण इतना प्रडताड़ित किया गया कि उसे सुसाइड करना पड़ा। यह अत्यंत पीड़ा का विषय है कि अगर उसके नाम के आगे अखलाख, खालिद या रोहित वेमुला की तरह उसके ऊपर वोट की राजनीति की जाती और देश के सामने तमाशा खड़ा किया जाता कि हम बहुत ही गंभीर हैं तो शायद वह भी देश के परिदृश्य पर लोगों के सामने आ जाता। यह आश्चर्य की बात है कि वह लड़का आजमगढ़ का रहने वाला था, इस समय उत्तर प्रदेश में जिनकी सरकार है उसके सर्वेसर्वा आदरणीय मुलायम सिंह यादव जी, समाजवादी पार्टी के राष्ट्रीय अध्यक्ष भी हैं और वह लड़का उनके संसदीय क्षेत्र का रहने वाला है। मैं आपके माध्यम से जानना चाहता हूं कि देश इस बारे में भी समझे और जाने क्या अब धर्म, जाति और मजहब के आधार पर पीड़ा का आकलन किया जाएगा। आज पीड़ा को भी वोट का व्यापार बनाया जा रहा है। पीड़ा पर जो वोट की राजनीति कर रहे हैं उनको इस पर सोचना चाहिए। यह बहुत ही गंभीर विषय है और इस पर कठोर कार्रवाई करनी चाहिए।

**माननीय सभापति :** श्री चन्द्र प्रकाश जोशी, श्री भैरों प्रसाद मिश्र, श्री जगदम्बिका पाल और डॉ. मनोज राजोरिया को श्री शरद त्रिपाठी द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

**21.00 hours**

**श्री सुभाष चन्द्र बहेड़िया (भीलवाड़ा) :** सभापति महोदय, मैं अपने संसदीय क्षेत्र भीलवाड़ा की पेयजल समस्या के बारे में बताना चाहता हूँ। वहाँ पेयजल की स्थिति ऐसी है कि रेलवे के टैंकों द्वारा चम्बल से पानी भीलवाड़ा में आ रहा है और चार दिनों में एक बार, यानी 96 घंटों में केवल आधा घंटा ही पानी आता है। राजस्थान सरकार ने चम्बल पेयजल योजना स्वीकृत की, लेकिन जो पाइप लाइन चम्बल-कोटा से भीलवाड़ा तक डालनी थी, उसकी स्वीकृति वन एवं पर्यावरण मंत्रालय द्वारा नहीं मिली। इस कारण भीलवाड़ा जिले की 26 लाख जनता को पेयजल में भारी दिक्कत हो रही है। वहाँ 96 घंटों में पानी मिल रहा है।

मेरा आपके माध्यम से यही आग्रह है कि वन विभाग, भारत सरकार द्वारा जो स्वीकृति दी जानी है, उसे जल्द से जल्द दिलायी जाये। बहुत-बहुत धन्यवाद।

**माननीय सभापति :** श्री सी.पी. जोशी, कुंवर पुपेन्द्र सिंह चन्देल और श्री रामचरण बोहरा को श्री सुभाष चन्द्र बहेड़िया द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

The House stands adjourned to meet again tomorrow, the 4<sup>th</sup> March, 2016 at 11 a.m.

**21.01 hours**

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock  
*on Friday, March 4, 2016/Phalguna 14, 1937 (Saka).*

---