

C O N T E N T S

**Sixteenth Series, Vol.XVI, Seventh Session, 2016/1937 (Saka)
No.11, Wednesday, March 9, 2016/Phalguna 19, 1937 (Saka)**

<u>S U B J E C T</u>	<u>P A G E S</u>
 ORAL ANSWERS TO QUESTIONS	
*Starred Question Nos.161 to 165	12-62
 WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS	
Starred Question Nos.166 to 180	63-107
Unstarred Question Nos.1841 to 2070	108-697

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

PAPERS LAID ON THE TABLE	698-702
ANNOUNCEMENT BY THE SPEAKER	703
MESSAGE FROM RAJYA SABHA AND BILL AS PASSED BY RAJYA SABHA	704
JOINT COMMITTEE ON OFFICE OF PROFITS 5th Report	705
BUSINESS ADVISORY COMMITTEE 27th Report	705
COMMITTEE ON PETITIONS Petition	705
STATEMENTS BY MINISTER	
(i) Status of implementation of the recommendations contained in the 6th Report of the Standing Committee on Information Technology on Demands for Grants (2015-16), pertaining to the Department of Electronics and Information Technology, Ministry of Communications and Information Technology.	706
(ii) Status of implementation of the recommendations contained in the 9 th Report of the Standing Committee on Information Technology on “Revival of Indian Telephone Industries (ITI) Limited”, pertaining to the Department of Telecommunications, Ministry of Communications and Information Technology.	706
(iii) Status of implementation of the recommendations contained in the 10th Report of the Standing Committee on Information Technology on “IT induction and modernization in the Department of Posts”, pertaining to the Department of Posts, Ministry of Communications and Information Technology.	
Shri Ravi Shankar Prasad	707

SUBMISSION BY MEMBER

Re: Alleged role of social media in defaming the personality
of a Member of Parliament

739-742

MATTERS UNDER RULE 377

747-778

- (i) Need to develop Mandawa in Jhunjhunu district,
Rajasthan as a film city and tourist centre

Shrimati Santosh Ahlawat

748

- (ii) Need to upgrade and modernise railway stations at
Dahanu Road, Vasai, Nalasopara, Virar, Palghar,
Boisar in Maharashtra

Shri Chintaman Navasha Wanga

749

- (iii) Need to run branch of Union Bank of India from
village Duari situated in Raipur Karchuliyan block
in Rewa district, Madhya Pradesh

Shri Janardan Mishra

750

- (iv) Need to set up a Sports Authority of India
Training Centre at Netarhat in Chatra
parliamentary constituency, Jharkhand

Shri Sunil Kumar Singh

751

- (v) Need to provide the benefits of Technology
Upgradation Fund Scheme for Textile Industry to
Embroidery Units of Surat, Gujarat

Shrimati Darshana Vikram Jardosh

752

- (vi) Regarding operation of two toll booths on
National Highway No. 8 between Vadodara and
Ahmedabad

Shri Devusinh Chauhan

753

- (vii) Need to put moratorium on interest payment on education loan till the employment of the students
Shri Om Prakash Yadav 754
- (viii) Need to conduct a fresh survey for identification of all the eligible beneficiaries under draft Andaman and Nicobar Islands Food Security Rules, 2016 under the National Food Security Act, 2013
Shri Bishnu Pada Ray 755
- (ix) Need to check the functioning of fraudulent travel agents and put in place a mechanism to ensure hassle-free transportation of dead bodies of Indian citizens who die abroad
Shri Janak Ram 756
- (x) Need to review the decision to deport families migrated from Pakistan and presently living in India
Shri Hukum Singh 757
- (xi) Need to improve BSNL mobile service in Ballia parliamentary constituency, Uttar Pradesh
Shri Bharat Singh 758
- (xii) Need to provide financial and other benefits as a mark of honour to veterans of JP movement during emergency
Shri Vinod Kumar Sonkar 759
- (xiii) Need to enact a law to provide social security benefits to domestic workers and other deprived sections of the country
Shri Ravindra Kumar Pandey 760

- (xiv) Need to regularise the services of daily wage and adhoc employees working in Guru Ghasi Das Vishwavidyalaya, Bilaspur, Chhattisgarh
Shri Lakhan Lal Sahu 761
- (xv) Need to cancel the circular on suspension of fresh registration of industrial units for claiming benefits under the schemes of North East Industrial and Investment Promotion Policy
Shri Gaurav Gogoi 762-763
- (xvi) Need to provide immediate financial help and relief material to the farmers distressed due to severe drought situation in Maharashtra
Shri Rajeev Satav 764
- (xvii) Need to lift the ban on fishing of sea cucumbers
Shri A. Anwhar Raajhaa 765
- (xviii) Need to resume work on the Tindivanam-Thiruvannamalai and Tindivanam-Nagari railway lines in Tamil Nadu
Shri V. Elumalai 766
- (xix) Need to address the problems faced by Micro, Small and Medium Enterprises
Dr. Ratna De (Nag) 767
- (xx) Regarding allocation made in Budget 2016 for welfare of Dalits and Adivasis
Dr. Tapas Mandal 768-769

- (xxi) Need to release the balance funds for construction of five new medical colleges in Odisha
Shri Nagendra Kumar Pradhan 770
- (xxii) Need to provide funds for development of cantonment areas in the country
Shri Shrirang Appa Barne 771
- (xxiii) Need to set up a Cancer Research Institute/Hospital at Rajahmundry, Andhra Pradesh
Shri M. Murli Mohan 772
- (xxiv) Need to set up a regulatory body for online startup and e-commerce sector in the country
Shri B. Vinod Kumar 773
- (xxv) Need to create a separate Ministry for the welfare of Other Backward Classes
Shrimati Anupriya Patel 774
- (xxvi) Need to implement the recommendations of the National Commission to review the working of the Constitution
Shri Prem Singh Chandudmajra 775-776
- (xxvii) Need to give two additional attempts to the candidates who have appeared at the Civil Services Examination between 2011 and 2015
Shri Dushyant Chautala 777
- (xxviii) Need to release funds for the Aligarh Muslim University off campus centres
Shri N.K. Premachandran 778

**STATEMENT RE: CORRIGENDUM/ADDENDUM
TO DOCUMENTS RELATING TO RAIL BUDGET
2016-17**

Shri Suresh Prabhu 779

**RAILWAY BUDGET(2016-17) – GENERAL DISCUSSION;
DEMANDS FOR GRANTS ON ACCOUNT (RAILWAYS),
(2016-17)**

AND

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

Shri Bahadur Singh Koli	781-782
Dr. A. Sampath	783-787
Dr. K. Kamraj	788-790
Shri Kaushalendra Kumar	791-795
Shri Ramsinh Rathwa	796-798
Shri Gajendra Singh Shekhawat	799
Shri Om Birla	800-806
Shri Subhash Chandra Baheria	807
Shri Sumedhanand Sarswati	808-811
Shrimati Kothapalli Geetha	812-814
Shri Rahul Kaswan	815-816
Shri Devji M. Patel	817-821
Shri Kanti Lal Bhuria	822-823
Shri Chandulal Sahu	824-825
Shri Ravindra Kushwaha	826-828
Shri Prabhubhai Nagarbhai Vasava	829-830
Shri A.T. Nana Patil	831-834
Dr. Ramesh Pokhriyal Nishank	835-845
Shri Mullapally Ramachandran	846-850
Shri R. Gopalakrishnan	851-853

Shri Ramcharan Bohra	854-856
Shrimati Butta Renuka	857-858
Yogi Adityanath	859-863
Shrimati P.K. Shreemathi Teacher	864-865
Shri Mallikarjun Kharge	866-874
Shri Hemant Tukaram Godse	875-876
Shri Ramdas C. Tadas	877-878
Shrimati Sakuntala Laguri	879-880
Shri Arjun Ram Meghwal	881
Shri Pralhad Joshi	882-886
Shrimati Pratyusha Rajeshwari Singh	887-888
Shrimati Rita Tarai	889-891
Shrimati Poonamben Maadam	892-895
Shri Birendra Kumar Choudhary	896-897
Shri B. Sriramulu	898-899
Shri Dilipkumar Mansukhlal Gandhi	900-902
Shri Suresh Prabhu	903-933
APPROPRIATION (RAILWAYS) VOTE ON ACCOUNT BILL, 2016	937-939
Motion to Consider	937
Clauses 2, 3 and 1	939
Motion to Pass	939
APPROPRIATION (RAILWAYS) BILL, 2016	940-941
Motion to Consider	940-941
Clauses 2, 3 and 1	941
Motion to Pass	941

STATUTORY RESOLUTION RE: DISAPPROVAL OF ENEMY PROPERTY (AMENDMENT AND VALIDATION) ORDINANCE,2016 AND ENEMY PROPERTY (AMENDMENT) AND VALIDATION BILL, 2016	942-1027
Motion to Consider	942
Shri Rajnath Singh	942
Shri N.K. Premachandran	943-949, 1022-1026
Yogi Adityanath	950-955
Kumari Sushmita Dev	956-960
Prof. Saugata Roy	961-966
Shri P.R. Senthilnathan	967-971
Shri Pinaki Misra	972-976
Shri Konda Vishweshwar Reddy	977-979
Shri Muthamsetti Srinivasa Rao (Avanthi)	980-983
Adv. Joice George	984-986
Shri Mekapati Raja Mohan Reddy	987-988
Shri P.P. Chaudhary	989-993
Dr. Shashi Tharoor	995-1000
Prof. Chintamani Malviya	1001-1004
Shri Asaduddin Owaisi	1005-1008
Shri Hukum Singh	1009-1011
Dr. Udit Raj	1013-1014
Shri Rajnath Singh	1015-1021
Resolution – Negatived	1026
Clauses 2 to 22 and 1	1027
Motion to Pass	1027

ANNEXURE – I

Member-wise Index to Starred Questions	1029
Member-wise Index to Unstarred Questions	1030-1035

ANNEXURE – II

Ministry-wise Index to Starred Questions	1036
Ministry-wise Index to Unstarred Questions	1037-1038

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

Wednesday, March 9, 2016/Phalguna 19, 1937 (Saka)

The Lok Sabha met at Eleven of the Clock

[HON. SPEAKER *in the Chair*]

माननीय अध्यक्ष : क्वेश्चन ऑवर लेने से पहले मैं आप सबको धन्यवाद दूंगी। Yesterday, the House was running up to 1150 pm. Only yesterday, more than 80 Members took part in the General Discussion on the Railway Budget. Hon. Chairman, Shri P. Venugopal presided over the House for more than 5 hours. इसलिए सबको बहुत-बहुत धन्यवाद।

11.01 hours**ORAL ANSWERS TO QUESTIONS**

HON. SPEAKER : Now Question Hour. Question no 161, Shri Prem Singh Chandumajra ji.

(Q.161)

श्री प्रेम सिंह चन्दूमाजरा : अध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी जानना चाहता हूँ कि क्या यह सच है कि हमारों लोग रोजी रोटी और नौकरियों के लिए विदेशों में जाते हैं और इल्लीगल एजेंट्स उनको लूटते भी हैं और ऐसी घटनाएं भी प्रकाश में आती हैं कि बहुत से लोगों को समुन्दर में डुबो दिया जाता है और उनके पासपोर्ट छीन लिए जाते हैं? जहां वे कंपनियों में जाते हैं, वहां की कंपनियां भी उनको बहुत परेशान करती हैं, उनको वेजेज वगैर नहीं देती हैं। उनको आने भी नहीं दिया जाता है, क्योंकि उनके पासपोर्ट वहां छीन लिए जाते हैं और उनको राष्ट्रीय शरणार्थी डिक्लेयर किया जाता है।

मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि क्या सरकार ने कोई ऐसी नियमित विधि बनाई है जिससे ये लोग परेशान न हों और उनकी ऐसी लूट न हो? इल्लीगल अफ्राडेंट एजेंट्स के विरोध में कंप्लेंट्स आई हैं, मैं देख रहा हूँ माननीय मंत्री ने डाटा दिया है कि कंप्लेंट्स तो बहुत आई हैं, किंतु प्रॉसिक्यूशन बहुत कम हुआ है। पहले वर्ष 2013 में 272 में से केवल 5 और वर्ष 2015 में 195 में से केवल 11 प्रॉसिक्यूट हुए। ऐसे जो राष्ट्रीय शरणार्थी वहां बना दिए जाते हैं, ये अपनी कंट्री में वापस नहीं आ सकते। मैं माननीय मंत्री जी से यह भी जानना चाहता हूँ कि क्या उनको आर्थिक शरणार्थी बनाकर पासपोर्ट दिए जा सकते हैं, जिससे वे देश वापस लौट आ पाएं? जो इल्लीगल है, जो कंसर्न्ड स्टेट एक्शन नहीं लेती है, उन स्टेट्स पर आप क्या कार्रवाई करते हैं?

माननीय अध्यक्ष : अभी आप एक ही प्रश्न पूछिए। आपके पास सप्लीमेंट्री प्रश्न का भी अवसर है।

श्री प्रेम सिंह चन्दूमाजरा : अध्यक्ष जी, मैं यही जानना चाहता हूँ।

श्रीमती सुषमा स्वराज : अध्यक्ष जी, यह एक बहुत ही महत्वपूर्ण प्रश्न है, जो हमारे सांसद महोदय ने पूछा है। मैं आपके माध्यम से सबसे पहले सांसद जी को और सदन को बताना चाहूंगी कि प्रवासी भारतीयों की सुरक्षा इस सरकार की सर्वोच्च प्राथमिकता है और उसमें भी भारतीय श्रमिक सबसे ऊपर आते हैं। मैं यह भी कहना चाहूंगी कि माननीय प्रधानमंत्री स्वयं इसमें बहुत रूचि रखते हैं और मेरे खुद के लिए तो यह बहुत ही प्रिय विषय बन गया है। यहां जितने सांसद उन राज्यों के बैठे हैं, जिन राज्यों से श्रमिक बाहर जाते हैं, वे साक्षी होंगे इस बात के कि हर सांसद के राज्य से पांच, सात, दस लोगों को हम रोज निकालकर लाते हैं।

जो बात चन्दूमाजरा जी ने कही है, वह बिल्कुल सही है कि हजारों की संख्या में लोग बाहर जाते हैं और जो शिकायतें आती हैं वे यही आती हैं कि पासपोर्ट रख लिया, वेतन नहीं दिया, खाना नहीं दिया, न वे यहां आने के रहते हैं और न वे यहां अपनी जिन्दगी बसर कर सकते हैं। मैं आपको कहना चाहूंगी कि यह बहुत जटिल समस्या है, लेकिन हम चारों ओर से घेरकर इसमें सुधार करने का प्रयत्न कर रहे हैं। हम व्यवस्था को पारदर्शी भी बना रहे हैं और व्यवस्था को जवाबदेह भी बना रहे हैं। हमारे दो पोर्टल बने हैं। चन्दूमाजरा जी को इस बारे में मालूम होगा। एक है ई-माइग्रेट पोर्टल जो पूरी व्यवस्था को पारदर्शी कर रहा है। अब एक भी फॉरेन इंप्लायर ऐसा नहीं है जो ई-माइग्रेट पर हमारे पास न हो। एक भी रजिस्टर्ड रिक्रूटमेंट एजेंट ऐसा नहीं है, जो ई-माइग्रेट पर हमारे पास न हो। यह सारा का सारा झगड़ा रिक्रूटमेंट एजेंट के माध्यम से होता है। हम जिनको रिक्रूटमेंट एजेंट बनाते हैं, अब एक-एक का पूरा बायोडाटा एक क्लिक पर आपको ई-माइग्रेट पर मिल जाता है। सारे फॉरेन इंप्लायर्स मिशन से अटेस्ट होने के बाद ई-माइग्रेट पर आ रहे हैं। यह एक बहुत बड़ा क्रांतिकारी कदम है। जो हमने व्यवस्था को पारदर्शी बनाने के लिए बनाया है।

जहां तक जवाबदेही का सवाल है, हमने दूसरा पोर्टल मदद बनाया है। मदद पर कोई भी अपनी शिकायत डाल सकता है और वह शिकायत तब तक वहां बना रहती है, जब तक उसका आखिरी समाधान नहीं हो जाता। यह जो आपने आंकड़ों की बात की है, आपके प्रश्न का भाग है अनरजिस्टर्ड रिक्रूटमेंट एजेंट, अनस्कूपलस रिक्रूटमेंट एजेंट। ये जो अनरजिस्टर्ड रिक्रूटमेंट एजेंट हैं, ये हमारे मंत्रालय के नीचे नहीं आते हैं। ये राज्य सरकारों के नीचे आते हैं और प्रॉसिक्यूशन सैंक्शन राज्य सरकारें जब मांगती हैं, तब हम उनको प्रॉसिक्यूशन सैंक्शन देते हैं, ये आंकड़े उसके हैं। आपका जो प्रश्न था, वह अनस्कूपलस, फ्राडुलेंट एजेंट्स के बारे में था। हमारे रिक्रूटमेंट एजेंट, उनके अगेंस्ट हम डॉयरेक्ट कार्रवाई करते हैं। ये जो आंकड़े हैं, चूंकि कानून व्यवस्था राज्य का मसला है, यह उनके आंकड़े हैं, जो राज्य सरकारों को हम देते हैं। जैसा मैंने कहा कि हम चारों तरफ से घेर रहे हैं। हमने ई-माइग्रेट के माध्यम से रिक्रूटमेंट एजेंट्स को घेरा। हमने मदद के माध्यम से कार्रवाई करने की एक व्यवस्था की। इसके अलावा हमने दूतावासों को सेंसेटाइज किया। हमने अपने राजदूतों को संवेदनशील बनाया। हमारे सांसद अंतर महसूस करते होंगे। पहले जब वे राजदूतों से बात करते थे और आज जब राजदूतों से बात करते हैं, उनमें बहुत संवेदनशीलता आई है।

चौथी चीज, मैं स्वयं इसको देख रही हूँ, एक ट्विटर पर अगर एक केस आ जाता है और वह एसओएस या इमरजेंसी का होता है, तो मेरी कोशिश होती है कि 24 घंटे के अंदर उसका समाधान कर दूं। चारों तरफ से हम इसका निदान करने में लगे हैं। मुझे लगता है कि हम बहुत जल्दी ऐसी परिस्थिति तक ले आएं कि ये शिकायतें पूरी तरह दूर हो जाएंगी।

श्री प्रेम सिंह चन्दूमाजरा : मंत्री जी, धन्यवाद। मैं एक और सवाल इसके साथ ही जुड़ा हुआ आपसे जानना चाहता हूँ। हम सबको यह परेशान कर रहा है, आप तो बहुत चिन्तित हैं और आपने कोशिश भी बहुत की है, हम उसके लिए आपके आभारी भी हैं, मगर कोई अभी तक उसका समाधान नहीं ढूँढ़ पाए। इराक में हमारे पंजाब के लोग फँसे हुए हैं। आज भी अखबारों में, समाचार पत्रों में हमने पढ़ा, उनके परिवारजनों की फोटो लगी हुई है, वे परेशानी में हैं। हम जानना चाहते हैं, देश जानना चाहता है कि क्या स्थिति है? जो एक लड़का वहाँ से बचकर आया था, क्या उसकी स्टेटमेंट सही थी या गलत थी, यदि गलत थी तो अब सच्चाई क्या है, देश इस बारे में जानना चाहता है। इस पर इतना समय हो गया है, कोई भी बात सामने नहीं आ रही है। इसके लिए मैं आपसे निवेदन करना चाहूँगा।

दूसरी बात, जो रेशियल अटैक्स होते हैं, वे भी हमारे लिए चिन्ता की बात है। इसके लिए भारत सरकार की ओर से कैसे उनके सामने पक्ष रखा जाए? खास तौर से सिख सम्प्रदाय के लोगों पर बहुत अटैक होते हैं। उसके लिए भारत सरकार क्या कोशिश कर रही है?

श्रीमती सुषमा स्वराज : महोदया, इन्होंने दो अलग-अलग प्रश्न पूछे हैं, मैं दोनों का जवाब देना चाहूँगी। जहाँ तक इराक का सवाल है, आप जानते हैं कि वे बंधक हैं और बंधक भी आतंकवादियों के द्वारा बनाए गए हैं। अगर वे स्ट्रेंडेड होते तो हम लोग कब का उनको ले आते, लेकिन वे बंधक हैं और आतंकवादियों द्वारा बंधक बनाए गए हैं। आपने कहा कि जो लड़का आ गया है, वह जो कह रहा है, वह सच है या नहीं, अगर उसको हम सच मानते तो मैं संसद में खड़े होकर कह देती कि वे मार दिए गए हैं, लेकिन हम उसको सच नहीं मान रहे हैं, इसीलिए उनकी तलाश कर रहे हैं।

मैं लेटेस्ट जानकारी आपको देना चाहती हूँ। अभी अरब देशों के तमाम विदेश मंत्रियों की बैठक भारत के साथ हुई। 15 विदेश मंत्री उसमें आए। दो बड़े राष्ट्रों के अध्यक्षों ने मुझे यह कहा कि वे जीवित हैं। वहाँ एक डिक्लरेशन, मनामा डिक्लरेशन के नाम से एक घोषणा-पत्र जारी हुआ, जिसमें उन्होंने यह लिखा कि हम सभी देश उनको छुड़वाने की पूरी कोशिश करेंगे। यह अभी की बात है, तीन महीने पहले की बात है। इसलिए मैं यह बिल्कुल नहीं मानती कि वे जीवित नहीं हैं। मैं कह देती, अगर वे मर गए होते तो फिर उनकी तलाश मुझे करने की आवश्यकता नहीं थी, लेकिन पूरी कोशिश करके मैं उनकी तलाश कर रही हूँ। हम सभी मिल कर उनकी तलाश कर रहे हैं। इसका मतलब है कि वह जीवित हैं। जहाँ तक रेशियल डिस्क्रिमिशन का सवाल है, उससे संबंधित विषय कभी फ्रांस का आता है, कभी यू.के. का आता है, लेकिन ये विषय जब आते हैं तब भी और वैसे भी अपनी बाइलैटरल टॉक्स में, जब हम द्विपक्षीय वार्ता करते हैं तो

हम इन विषयों को उन तमाम देशों के साथ उठाते हैं, जहां इस तरह के रेशियल डिस्क्रिमिनेशन के अटैक्स होते हैं।

DR. RATNA DE (NAG): Thank you, Madam. We often come across recruitment agencies, which are fraudulent and fake. Complaints of cheating against them are in large number. Functioning of these agencies needs to be streamlined. There is a need to take stringent action against these fraudulent and fake agencies so that they do not dare to take gullible persons for a ride by giving false hopes of jobs, which never exist.

Madam, I would like to ask this from the hon. Minister. It looks very odd to go through the answers given by the Minister because the number of complaints is huge, but the prosecution sanction sought or issued is just five. As regards the efforts of the Ministry to come out with a shelter home for the distressed Indian nationals in Malaysia, Kuwait, Bahrain and Kingdom of Saudi Arabia, what is the waiting period of repatriation of the Indian nationals?

श्रीमती सुषमा स्वराज : अध्यक्ष जी, पहले जो चन्दू माजरा जी ने सवाल पूछा था, इनका भी वही सवाल है, मैंने उसका जवाब दिया है कि ये आंकड़े उन एजेंट्स के हैं जो हमारे मंत्रालय के अधीन नहीं आते हैं, ये राज्य सरकारों के अधीन हैं। ये रजिस्टर्ड नहीं हैं और इसलिए जब राज्य हमसे प्रॉसिक्यूशन का सैक्शन मांगती है तब हम प्रॉसिक्यूशन का सैक्शन देते हैं। आपने देखा होगा कि उन्होंने जितनों की प्रॉसिक्यूशन सैक्शन मांगी, हमने उतनों की प्रॉसिक्यूशन सैक्शन उन्हें दे दी, लेकिन यह प्रॉसिक्यूशन हम नहीं कर सकते हैं, हम केवल सैक्शन देते हैं, जब राज्य सरकारें मांगती हैं। इसका जवाब मैं दे चुकी हूँ।

जहां तक बाकी बात है कि हम इंडियन नेशनल को कैसे निकाल रहे हैं, मैंने आपको बताया है कि जब हमारे पास कोई विषय आता है, चाहे वह ट्वीटर पर आये, हम न जात देखते हैं, न धर्म देखते हैं न भाषा देखते हैं और न प्रदेश देखते हैं, मेरे लिए वे केवल भारतीय होते हैं और वे मेरे देश के नागरिक हैं, इसलिए उनको निकालना है, यही एक दृष्टि रख कर हम उनको वहां से निकालते हैं।

श्री भगवंत मान : अध्यक्ष महोदया, मैं मंत्री को धन्यवाद देना चाहता हूँ।... (व्यवधान) उन्होंने 20 लड़कों को सऊदी अरब से बाहर निकाला है।... (व्यवधान)

DR. RATNA DE (NAG): Madam, I had asked a different question from the hon. Minister. What is the waiting period of repatriation of the Indian nationals?

HON. SPEAKER: Dr. Ratna De, she has given the answer for it. Please sit down.

श्री जगदम्बिका पाल: अध्यक्ष महोदया, मैं आपका बहुत आभारी हूँ कि आपने मुझे प्रश्नकाल में बोलने का अवसर दिया है। इस दिशा में हमारी सरकार और विदेश मंत्री, एक सरकार के रूप में जो दायित्व निर्वहन कर रहे हैं और जितनी संवेदनशीलता है, स्वाभाविक है कि सभी संसद सदस्य, हम लोगों के राज्यों से बड़ी संख्या में लोग विदेश जाते हैं। जिनकी वहां डेथ हो जाती है, अभी हमारे संसद सदस्य के क्षेत्र में आठ महीने बाद एक बॉडी आयी है, जो निश्चित तौर से एक सराहनीय कार्य है।

मैं आपके माध्यम से जानना चाहता हूँ कि क्या हमारी सरकार जो इस तरह के लोगों को विदेश भेजने का काम कर रही है, जिस काम के लिए पासपोर्ट-वीजा देकर और बड़ी फीस लेकर उनको वहां भेजते हैं, मान लीजिए कारपेंटर्स हों, वेल्डर्स हों या स्किल्ड लेबर्स हैं, वहां उनका पासपोर्ट और वीजा रख लेने के बाद उनसे उंट चरवाने का काम कराते हैं। उनसे इनट्यूमन तरह के डोमेस्टिक काम लिये जाते हैं। क्या इस संबंध में भी कोई एग्रीमेंट बनाने की या कोई नीति बनाने की तैयारी सरकार कर रही है, ताकि जिस परपस और उद्देश्य के लिए हमारे राज्यों के लोग जिस कामों के लिए वहां जायें, उनसे वही काम लिया जाये? अगर उससे कोई इतर काम लिया जाता है तो वहां की भी सरकार उसमें हस्तक्षेप करे। हमारे साइन और एग्रीमेंट के व्यू से इसमें चाहे गल्फ कंट्रीज के छः देशों से इनके समझौते हुए हैं, चाहे अन्य और हों?... (व्यवधान)

श्रीमती सुषमा स्वराज : अध्यक्ष जी, जगदम्बिका जी ने जो बात कही है, वह सच है। जब ऐसी शिकायतें आती हैं तो उनमें ये शिकायतें काफी होती हैं कि जिन कामों के लिए उनको ले जाया गया था, उसके अलावा उनसे कोई और काम करवाया जा रहा है, जैसे उन्होंने कहा कि भेड़ें चरवाने का काम करवा रहे हैं। यह भी है कि उनसे पासपोर्ट और वीजा, वे लोग रख लेते हैं। मैंने अभी कहा कि हम चारों तरफ से घेर कर इसको ठीक करने की कोशिश कर रहे हैं, वह उसी की तरफ एक प्रयास है। ये जो एग्रीमेंट्स हैं, उन एग्रीमेंट्स में भी हम लोग लिखवा रहे हैं कि जिस काम के लिए उनको ले जाया जा रहा है, अगर उससे इतर उनसे काम लिया जायेगा तो, वायलेशन ऑफ कॉन्ट्रैक्ट माना जायेगा, जब वायलेशन ऑफ कॉन्ट्रैक्ट आ जायेगा तो हम वहां भी कार्रवाई कर सकेंगे।

SHRI K.C. VENUGOPAL : Madam, due to the falling prices of crude oil in the international market, a serious situation is arising in foreign countries, especially in the Arab Countries. A lot of companies have started sending back their employees to India. One company has sent back 2,000 employees and 80 per cent of those employees belong to India.

The hon. Minister has merged the Ministry of Overseas Indian Affairs with the Ministry of External Affairs. The Ministry of Overseas Indian Affairs was looking into the problems of NRIs. Without informing the Parliament, the Minister has already merged it with the Ministry of External Affairs.

I am coming from Kerala where the majority of households have NRIs. Therefore, there is a serious problem arising due to this international economic crisis.

What sort of action is going to be taken by the Government to address this issue?

श्रीमती सुषमा स्वराज : अध्यक्ष जी, जहां तक मर्जर का सवाल है, कल सांसद जी अपने 15-16 लोगों को लेकर मेरे यहां आए थे। मुझे लगता है कि मैंने बहुत अच्छी तरह उन्हें कनविस किया था कि यह मर्जर प्रशासनिक एफिशिएंसी, कार्यकुशलता को बढ़ाने के लिए किया गया है, किसी और वजह से नहीं किया गया है। यह दोनों मर्जर होने के बाद कहीं ज्यादा बेहतर ढंग से वह मिनिस्ट्री काम कर रही है। यह जो उन्होंने बात की है, यह अपने आप में भविष्य की चिन्ता का विषय है। अभी ऑयल प्राइसेज कम होने के कारण कोई बड़ा एक्सोडस या पलायन वहां से नहीं हुआ है। कतर से जरूर एक हजार प्रोफेशनल्स भेजे गए थे, बाकी किसी जगह से कोई बड़े नम्बर की बड़ी संख्या वापिस नहीं आई है। लेकिन हम इस पर घात लगाए हुए हैं, नजर बनाए हुए हैं कि अगर ऑयल प्राइसेज फॉल करते हैं और वहां की कंस्ट्रक्शन एक्टिविटीज कम होती हैं और कहीं हमारे लोग ज्यादा आए तो क्या होगा। यह भविष्य की चिन्ता का एक विषय जरूर है जिसे हमने अपने संज्ञान में ले रखा है। लेकिन वर्तमान में कोई बहुत बड़ा पलायन इस कारण नहीं हो रहा है।... (व्यवधान)

श्री भगवंत मान : मैडम, मुझे थैंक्स करना है।... (व्यवधान)

श्री धर्म वीर गांधी : मैडम, हमें भी थैंक्स करना है।... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आप हॉफ एन आवर मांगिए। प्रश्न इस तरह का है, मैं समझ सकती हूँ।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : मैं देख लूंगी।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : प्लीज़ ऐसे नहीं करते।

... (Interruptions)

HON. SPEAKER: The interruptions will not go on record.

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

SHRI BAIJAYANT JAY PANDA: Madam Speaker, over the last 20 months, I have had more than a dozen occasions to take up with the hon. Minister and the Foreign Ministry for return of people, from my constituency and from Odisha, from various countries like Malaysia, Kuwait, Saudi Arabia, Congo and so on. I must say, Madam, uniformly and without exception, the response from the hon. Minister, her entire Ministry and all our Ambassadors in this country had been outstanding. I thank the hon. Minister for the personal interest she has taken and the dramatic improvement in terms of providing safety and safe return to our citizens.

Madam, the hon. Minister has distinguished between these recruitment agencies who are centrally screened and those who are authorized by State Governments over which they do not have any control. My question to the hon. Minister is whether they can implement some system of blacklisting agencies which may be from a State because there is a system of emigration approval for blue-collar workers, who may not be fully literate also. Even if they are not screened properly by the Central Government because they are the State subjects, at least, if we can prevent some of these agencies from sending vulnerable workers outside, it would be very useful.

श्रीमती सुषमा स्वराज : अध्यक्ष जी, सबसे पहले मैं जे पांडा जी का धन्यवाद करना चाहूंगी कि उन्होंने कार्य की सराहना की है। मैं दूसरी बात यह कहना चाहूंगी ...(व्यवधान)

श्री भगवंत मान : हमने भी सराहना की है।...(व्यवधान)

श्रीमती सुषमा स्वराज : आपने भी सराहना की है। लेकिन आपको सराहना करने का मौका नहीं दिया गया।...(व्यवधान) बहुत-बहुत धन्यवाद भगवंत जी, बहुत-बहुत धन्यवाद गांधी जी।...(व्यवधान) अध्यक्ष जी, मैंने जो डिस्टिंक्शियन किया है, मैं जे पांडा जी को बता दूँ। वह यह नहीं किया कि वे राज्य द्वारा रजिस्टर्ड हैं। वे कहीं रजिस्टर्ड नहीं हैं। वे राज्य द्वारा भी औथोराइज़्ड नहीं हैं। इसीलिए वे लॉ एंड आर्डर का सब्जेक्ट

* Not recorded.

बन रहे हैं। अगर वे राज्य द्वारा औथोराइज्ड होते फिर कोई न कोई सिस्टम होता। वे सिस्टम में ही नहीं हैं। वह फ्रॉडुलेंट हैं, वह अपने आप भेज रहे हैं उनके पास किसी तरह का कोई प्रमाण नहीं है, न राज्य द्वारा न हमारे द्वारा। अब हम यह कर रहे हैं कि शायद हमारे ही एजेंट के सब-एजेंट बने हुए हैं इसीलिए हम राज्य सरकारों को तुरंत लिख रहे हैं। हम डीजीपी का एक सम्मेलन बुलाने की भी बात सोच रहे हैं। देखा जाए तो यह एक तरह ह्यूमन ट्रेफिकिंग कर रहे हैं। शायद एक अमेंडमेंट में सदन में लेकर आऊंगी क्योंकि यह कहीं से ऑथराइज्ड नहीं है यह लोगों को भेज रहे हैं और पैसा बना रहे हैं, ह्यूमन ट्रेफिकिंग कर रहे हैं। अगर हम इस कार्रवाई को ह्यूमन ट्रेफिकिंग में ले आए तो बहुत ही ज्यादा सख्त और कठोर कार्रवाई इन पर की जा सकेगी। ये राज्य द्वारा ऑथराइज्ड नहीं है बल्कि टोटली फ्रॉडुलेंट हैं न ये राज्य सरकार द्वारा अधिकृत हैं न हमारे द्वारा अधिकृत हैं।

SHRIMATI RAKSHATAI KHADSE: Madam Speaker, many cases have been reported of torture and exploitation of Indian women workers abroad especially in the Middle East and Gulf countries. Will the hon. Minister inform this House whether Government proposes a mechanism wherein women workers will be allowed to go to these countries for employment only through government recruiting agencies and will the Government ensure that they are not deputed by private recruiting agencies?

श्रीमती सुषमा स्वराज : अध्यक्ष जी, यह उसी प्रयास की श्रृंखला में किया गया प्रयास है। हमारी जो डोमेस्टिक वर्कर्स जा रही थीं उनमें सबसे ज्यादा महिलाएं थीं, आरएस उन्हें टूरिस्ट वीजा पर भेज देते हैं, वहां वर्क परमिट में बदलवा देते हैं, इसका रैकेट चल रहा है। सबसे ज्यादा इनका शोषण होता है, यौन शोषण भी होता है, उत्पीड़न भी होता है इसलिए हम लोगों ने तय किया है कि रिक्रूटमेंट एजेंट के द्वारा महिलाएं नहीं जाएंगी अगर महिलाएं जाएंगी तो केवल सरकारी एजेंसी के माध्यम से जाएंगी। मुझे खुशी है कि हमारे कन्सल्टेटिव कमेटी के लोगों ने भी कहा है कि केवल गवर्नमेंट एजेंसी के माध्यम से ही महिलाओं को जाने की इजाजत दीजिए आरएस के माध्यम से नहीं।

माननीय अध्यक्ष : भगवंत मान, अब जल्दी तारीफ करो।

श्री भगवंत मान: पिछले दिनों सोशल मीडिया पर दो विडियो आए, 13 लड़के सऊदी अरब में फंसे हुए थे, उनको स्लेव बना दिया गया था, उनसे मार-पीट करके काम करवाया जा रहा था। 8 लड़के एक जगह थे। मैं इनके पीएस से मिला, पासपोर्ट तो एजेंट रख लेते हैं, मैंने उनकी फोटो कॉपी दी, इमिडिएटली उनके साथ कंटैक्ट किया गया और 10 दिनों में वे लड़के पंजाब वापस आ गए। मैं इस बात की सराहना करता

हूं कि इमिडिएटली एक्शन लिया गया और गांधी जी ने 6 आदमियों की लिस्ट दी थी, मैं अपनी पार्टी की तरफ से इनकी भी हाजिरी लगवा देता हूं। मैं जो पूछना चाहता था उसका जवाब ऑलरेडी दे दिया गया, जो अनऑथराइज्ड एजेंसी हैं उन पर सख्ती की जाए।

माननीय अध्यक्ष : क्या गांधी जी को भी तारीफ करनी है?

श्री धर्म वीर गांधी : मैं सुषमा स्वराज जी को धन्यवाद देना चाहता हूं। जो राजदूत हैं उनका एमपीज के प्रति जो रवैया है वह बहुत ही जिम्मेवारपूर्ण है वह बहुत ही रिस्पॉन्सबली जवाब देते हैं, उनसे अक्सर बात होती रहती है। जब भी कोई दिक्कत आती है तो विदेश मंत्रालय से पूरा सहयोग मिला है। एक डेड बॉडी आई है, मैंने 13 लोगों को वापस बुलाया है। मैडम ने बहुत ही जल्दी एक्ट करके पंजाब का बहुत भला किया है।
...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आपकी केवल तारीफ ही तारीफ हो रही है।

श्रीमती सुषमा स्वराज : मैं धन्यवाद करने के लिए धन्यवाद करती हूं।

(Q.162)

श्री राजेश रंजन : महोदया, सबसे पहले मैं आदरणीय सुषमा स्वराज जी, जो देश की काफी उत्कृष्ट और काबिल महिला हैं, सभी लोगों ने जिन बिन्दुओं के लिए आपको धन्यवाद दिया है उसके लिए मैं आपको धन्यवाद नहीं दूंगा। मैं इसके लिए धन्यवाद दूंगा, ...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आज रंजीता जी उनको बाइक दे देगी।

श्री राजेश रंजन : बहुत ही उत्कृष्ट इंगलिश जानने और समझने के बावजूद भी प्रश्न जिस तरीके से इंगलिश में किया जाता है लेकिन आप राष्ट्र की सबसे लोकप्रिय भाषा हिन्दी में जवाब देती हैं। उसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। लोग हिन्दी जानने के बावजूद भी इंगलिश में बोलते हैं, इसलिए मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ। ...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : राजेश जी, आप प्रश्न पूछिये। अब आप हिन्दी में प्रश्न पूछिये, जिसका जवाब मंत्री जी अंग्रेजी में बहुत अच्छा देंगे।

...(व्यवधान)

श्री राजेश रंजन : अध्यक्ष महोदया, हाल में आये आर्थिक सर्वे की रिपोर्ट में कहा गया है कि देश भर में दो करोड़ घरों की कमी है। देश की कुल आबादी, यानी 120 करोड़ में से 37.7 करोड़ लोग शहरों में रहते हैं और हर साल एक करोड़ लोग गांव से शहरों में पलायन कर रहे हैं। अनुमान है कि वर्ष 2012 तक शहरों की आबादी 60 करोड़ हो जायेगी। इकोनॉमिक सर्वे की रिपोर्ट के अनुसार शहरों में आर्थिक रूप से गरीब एवं कम आय वाले लोगों के लिए 95 फीसदी मकानों की कमी है। वर्ष 2011 की जनगणना के अनुसार देश में 6.5 करोड़ लोग शहरों की मलिन बस्तियों में रहते हैं और यह संख्या लगातार बढ़ रही है। अगले साल, यानी वर्ष 2017 तक भारत में स्लम डेवलर्स की संख्या 10 करोड़ पार कर जायेगी, जबकि वर्ष 1981 में इनकी संख्या मात्र ढाई करोड़ थी।

अध्यक्ष महोदया, यहां विद्वान मंत्री बैठे हैं। वर्ष 2011 का सेन्सस रिकार्ड बताता है कि 1.3 करोड़ परिवार स्लम में रहते हैं। सेन्सस के आंकड़े बताते हैं कि दिनोंदिन स्लम्स में रहने वाले लोगों की संख्या बढ़ती जा रही है। अर्बन डेवलपमेंट विभाग का सकारात्मक रवैया नहीं है। दस लाख से कम आबादी वाले शहरों में 62 फीसदी आबादी स्लम में रहती है और दस लाख से ऊपर की आबादी वाले शहर, जिनमें दिल्ली और मुम्बई जैसे महानगर शामिल हैं, उनमें 38 फीसदी लोग स्लम्स में रहते हैं जैसे आरिफ नगर, अर्जुन सिंह पारा, बेगनबारी मुम्बई, चांदबारी चौधरी मोहल्ला, धारावी मुम्बई, गांधी नगर, गोडाऊपर, हरिजन मोहल्ला, इंदिरा एकता नगर, कठपुतली स्लम आदि। ...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : राजेश जी, आप कृपया प्रश्न पूछिये।

...(व्यवधान)

श्री राजेश रंजन : मैं माननीय विद्वान मंत्री महोदय से कहना चाहता हूँ कि स्लम की स्थिति दिनोंदिन बिगड़ती जा रही है। सदन में लगातार 62 सालों से स्लम पर कोई न कोई प्रक्रिया जारी है। मैं मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि क्या कारण है कि आज तक इस तरह की प्रक्रिया को रोकने की कोई कारगर व्यवस्था नहीं की गयी?

श्री एम. वैकैय्या नायडू : अध्यक्ष महोदया, कल के इंटरनैशनल वूमैन्स डे का प्रभाव हमारे राजेश रंजन पर अभी भी है। यह अच्छा है। उन्होंने सवाल से ज्यादा स्थिति का वर्णन किया है। मैं उसी के संदर्भ में कहना चाहता हूँ कि सरकारी आंकड़ों के हिसाब से देश में स्लम पापुलेशन 6.55 करोड़ है और स्लम हाउस होल्ड 1.37 करोड़ हैं। हमारे अनुभव के हिसाब से इसमें प्रॉब्लम यही आ रही है। मैंने इसका गहराई से अध्ययन किया है, यह देश के सामने बहुत बड़ी चुनौती है और लज्जा की बात भी है, मगर क्या करें? पहला कारण यह है कि लोग गांव छोड़कर शहर में आ रहे हैं। शहर में उनको पर्याप्त जगह नहीं मिल रही, इसलिए स्लम्स की संख्या बढ़ रही है। अब स्लम्स को डेवलप करने के लिए एक मात्र उपाय यह है कि स्लम में वर्टिकल बिल्डिंग्स बनाना है, क्योंकि वे लोग उसे छोड़कर दूसरी जगह यानी शहर के बाहर जाकर बसने के लिए तैयार नहीं हैं। इसलिए उसे वहीं बनाना पड़ेगा। जमीन स्टेट का सब्जेक्ट है। जब तक स्टेट्स जमीन दिखाकर प्रपोजल नहीं भेजेंगे कि उसे ऐसा डेवलप करना चाहिए तब तक हम कुछ नहीं कर पायेंगे। मगर हमने एक ओपन ऑफर दिया कि जो भी स्टेट स्लम डेवलपमेंट के लिए, इंस्टीट्यूट डेवलपमेंट के लिए प्रपोजल भेजेगा, उसमें से हर एक मकान के लिए सेंट्रल गवर्नमेंट द्वारा एक लाख रुपये की सब्सिडी दी जायेगी और वह सब्सिडी भी शुरुआत में देंगे। नार्मली यह होता है कि कभी लोन नहीं दिया तो बाद में किश्तों में देते हैं। ऐसा नहीं है, हम उसे शुरु में देंगे। यह प्रस्ताव हमने स्टेट्स को भेजा है। जो-जो स्टेट सामने आ रही है, वह आगे बढ़ रही हैं और हम उन्हें मदद कर रहे हैं। जिन स्टेट्स ने प्रपोजल नहीं भेजा है, वहां जमीन को अधिग्रहण करके मकान बनाना संभव नहीं है। यह प्रैक्टिकल प्रॉब्लम है।

श्री राजेश रंजन : अध्यक्ष महोदया, विगत पांच वर्षों में चालू वर्ष के दौरान मलिन बस्तियों को निवासियों के पुनर्वास और विकास के लिए सरकार द्वारा आवंटित और खर्च की गयी राशि का संघ राज्यवार ब्यौरा क्या है? बिना योजना के शहरीकरण के कारण झुग्गियों की संख्या लगातार बढ़ रही है, तब इस काम को करने के लिए क्या स्थानीय निकायों को आर्थिक तौर पर सशक्त किया जायेगा, जैसे आपने राज्य की मलिन बस्तियों के निवासियों के पुनर्वास की बात कही है। जब स्लम बस्ती में जाते हैं तब इस बात का पता

चलता है। आपने कहा है कि प्रधानमंत्री आवास योजना, अमृत, स्वच्छता आदि के द्वारा मलिन बस्तियों के लिए काम कर रहे हैं। क्या केंद्र सरकार द्वारा निगरानी की कोई योजना है? क्या इस तरह का कोई सिस्टम है ताकि केंद्र से भेजी जा रही प्रायोजित धनराशि में सांसद की निगरानी की भूमिका सुनिश्चित की जा सके? खास तौर से बिहार, जहां से मैं आता हूं, आपने प्रधानमंत्री आवास योजना में मलिन बस्तियों की स्वच्छता के लिए लगातार जो पैसा भेजा है, उसका बंदरबाट हो रहा है, लूट हो रही है और इस कारण सही तरीके से कोई योजना काम नहीं कर रही है। यदि राज्य नहीं देता है तो क्या केंद्र सरकार इस तरह की कोई योजना बनाएगी जिससे स्लम बस्ती में रहने वाले गरीबों के लिए राहत के उपाय हो सके?

SHRI M. VENKAI AH NAIDU: Hon. Speaker Madam, we are in a federal system. We can formulate a plan or programme and then we can also sanction money for the programme. But the implementation at the end of the day has to be taken up by the State Government or the urban local body. I totally agree with Shri Rajesh Ranjan on his suggestion of having some sort of monitoring system. Madam Speaker, you remember that earlier also a lot of Members expressed their grievances and made complaints. That is why, as Minister of Parliamentary Affairs, I am also holding discussion with all my colleagues and I will shortly be coming with some sort of arrangement where all the Centrally sponsored schemes to the extent possible will be monitored by a Committee presided over by the seniormost Member of Parliament.

With regard to Saharsa or with regard to specific instances which the hon. Member has mentioned to me, if he writes to me, then I can ask for the explanation from the State Government. Taking *suo motu* action is not in the interest of the federal structure of the Constitution. If the hon. Member makes a specific complaint to me, then I will definitely order an inquiry and find out from the State Government what has happened and what is happening. That much I can do.

Thirdly, as for the proper growth of the cities, at the end of the day the city plan has to be approved by the city-elected council. The State Government, which is there in the field, has to coordinate the efforts and guide the State. From time to

time, we have been issuing guidelines from the Centre. We have also come out with a new policy of incentives and disincentives. If they don't follow the advice or reforms, then there is a disincentive. If they follow them, there is incentive. That is the only way. Otherwise, if we stop releasing money because somebody has not followed the guidelines, ultimately the sufferers will be the people of that region. That has to be kept in mind.

SHRI GAURAV GOGOI : Hon. Speaker Madam, the housing scheme was launched in June 2015 and has a target of two crore houses for the urban poor by 2022. If you want to achieve the target of two crore houses, you will, on an average, need to build 33 lakh houses each year for the next six years. Now these slums of course would need land. The KPMG Report said that the land required runs into thousands and lakhs of hectares. In some States, this land which is needed for slum rehabilitation or development is quite unsafe, prone to disaster, prone to earthquakes and prone to landslides. So, my question is whether the Ministry has undertaken any survey as to the quality of land which is available for the slum projects. Secondly, has the Ministry given out any data that if 33 lakh houses each year are required to achieve the target of two crore houses, what is the percentage of target that we have achieved? How many houses have been sanctioned so far?

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: Madam Speaker, 'Housing for All' is an initiative of the hon. Prime Minister. It was launched last year.

As rightly said by the hon. member, after that we held consultations with the States and sensitised them about the broad contours of the Scheme and asked the States to send proposals because land has to be identified by the States and the beneficiaries have to be identified by the States. So far, 28 States have signed a Memorandum of Agreement with the Central Government including the Assam State to which the hon. Member belongs. So far, whatever proposals are coming from the States, without changing them, we are only seeing whether the guidelines have been followed or not. There is a Committee headed by my Secretary, Urban

Development including the Chief Secretary of the particular State. They sit together, scrutinise the proposals and then sanction them. So far, whichever States have sent proposals, all of them have been sanctioned.

As asked specifically by the hon. Member, 5,08,902 houses have been sanctioned so far. At this rate, it will not be able to reach the target as rightly pointed out by the hon. Member because the challenge is huge. That being the case, I would like to share this with the House. I am thankful to the hon. Finance Minister. He has announced a lot of incentives for the housing sector. Making available that much money is not possible through my Department alone. So, with those incentives, now there is a sort of enthusiasm among the States also to come forward with proposals. I am in regular touch with the States. Whatever proposals the State sends, if they are within the guidelines they are being sanctioned.

श्री राजेन्द्र अग्रवाल: माननीय अध्यक्ष जी, वर्ष 2011 की जनगणना के अनुसार देश में 10 लाख से ज्यादा जनसंख्या वाले 46 मेट्रोपोलिटन शहरों में कुल 52.4 लाख हाउसहोल्ड स्लम में रहते हैं जो देश कुल हाउसहोल्ड का 31.1 प्रतिशत है। वर्तमान सूची में शीर्ष 10 शहरों में मेरठ पांचवें स्थान पर और चौथे स्थान पर विजयवाड़ा है। संयोग ऐसा है कि इन 10 शहरों में से आठ स्मार्ट सिटी घोषित किए जा चुके हैं, लेकिन उत्तर प्रदेश सरकार ने पूर्वाग्रह या किसी अन्य कारण से मेरठ को इस हक से वंचित कर रखा है। यहां स्लम की संख्या ज्यादा है। मेरा माननीय मंत्री से प्रश्न है कि क्या विजयवाड़ा और मेरठ के लिए कुछ विशेष योजना देने की कोई बात है? क्या मेरठ को स्मार्ट सिटी में शामिल करने की कोई योजना है?

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: Madam, smart city is altogether a different question but for all the cities like Meerut or Vijayawada wherever the population is one lakh and above there is AMRUT Yojana, Atal Mission for Rejuvenation and Urban Transformation. Already guidelines have been issued; States have forwarded the proposals for drinking water, sanitation, and solid waste management. All these three schemes will be applicable to Meerut City also.

With regard to smart city selection, there is some tie-up between Meerut and Raibareilly. That is under consideration. I have asked the State Government to re-consider and send one city. Finally, same is the case with Jammu and Kashmir

also. They are being examined because they are explaining a typical situation in Jammu and Kashmir. I will deal with that separately, not now.

With regard to the basic amenities for those cities, they can be covered either in smart city or in AMRUT or in other Central Schemes like Housing For All, which is for 4,041 towns. These schemes can be made available to the State Governments depending on the eligibility.

As far as housing is concerned, one lakh subsidy *in situ*; 1,50,000 and also 2,30,000; six and a half per cent interest subvention is given for the first time in India by the Government of India led by Shri Narendra Modi. That is a big boon to the people who want houses. I hope, in the coming days, the demand will catch up and the Government will be able to fulfil the aspirations.

PROF. SAUGATA ROY : Madam, in 2009, the then President of India declared a Programme in which he said that India will be slum-free in five years. Subsequently, the then Government initiated a Scheme called Rajiv Awas Yojana. The different States and the Urban Local Bodies were written to, to provide statistics and plans for implementing a slum-free India. When the present Government came to power, obviously the Rajiv Awas Yojana was given up. The Government has declared two Schemes, one is the Prime Minister's Awas Yojana and the other is the Housing For All.

What I would like to ask the hon. Minister is whether the goal of having a slum-free India has been given up altogether, whether the Government is having some alternative goal in this matter in the interest of having an India where human beings enjoy a better standard of living in the metropolises of the country.

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: Madam, the fact is that in 2009 in it was said but subsequently during the earlier period also we could not achieve the target.

Out of the JNNURM and RAY, in ten years, a total of ten lakh houses have been constructed during that period. Now, our Government's aim is to provide Housing For All by 2022. Under RAY, the progress was not satisfactory. There were also certain practical difficulties experienced by the States and they have

been in touch with the Government of India. Keeping all these things in mind, the Government has not given up the Slum-free India Scheme. The Government has tried to improve it further and has come up with the three housing projects as I told you, Housing For All and Affordable Housing. This RAY also is submerged into the new Scheme.

Those Schemes which are progressing and which are under construction have been allowed to be completed up to 2017. We have not given up any of the old schemes. If they have started and there is progress, they are continued; if they have not started, those proposals have been asked to be sent in the present form of Housing For All or Affordable Housing.

SHRI K. PARASURAMAN: Hon. Speaker Madam, the number of slums to be developed is increasing due to rapid urbanization and rural-urban migration which is in turn leading to unhealthy conditions in slum areas. So, I would like to know whether the Government would come forward to include all slum areas in Housing For All Indians and whether the Government has also fixed any target for rehabilitation of slum areas under the Housing For All Scheme.

SHRI M. VENKAI AH NAIDU: Madam Speaker, under Housing For All priority is for *in situ* development of the slums. ... (*Interruptions*)

कुछ माननीय सदस्य : अम्मा नहीं बोला।... (व्यवधान)

श्री एम. वैकैया नायडू : अम्मा बोलना कोई गलत नहीं है। अम्मा अम्मा है। सबके लिए अम्मा है। आपकी भी अम्मा है। हमारी भी अम्मा है।... (व्यवधान) अम्मा है तो अम्मा है। ... (व्यवधान)

Some people call, 'Mummy' but we call, 'Amma'. Mummy comes from here; *amma* comes from here. ... (*Interruptions*) I am talking of my *amma*; you are talking of your *amma*. ... (*Interruptions*)

Madam Speaker, the purport of the main question is highlighting the fact that urbanisation is moving at a faster pace and people are leaving rural areas and coming to urban areas in search of livelihood because employment, entertainment,

education, and economic upliftment are all mostly situated in cities. That is why people are coming.

It is a continuous effort of successive governments to see that proper facilities are provided in the rural areas to the extent possible so that migration can be reduced but experience shows migration is increasing because as I said there is a clamour for urbanisation and also facilities are all concentrated there. Keeping that in mind, we are giving priority for housing sector in the urban areas.

As I told earlier, we have come out with a new scheme of 6.5 per cent interest subvention; secondly, one lakh for *in situ* development; and also if individual people come forward without government support, they are also going to be given subsidy. Even if the private developers develop a particular project where 35 per cent of the houses are going to be earmarked for poorer people, we will give them also the required subsidy if the State Government joins with them. This is the programme we have.

(Q.163)

DR. SUBHASH RAMRAO BHAMRE: Madam, a Member of Parliament gets Rs.5 crore per annum under MPLAD scheme. My constituency has six Assembly segments... (*Interruptions*) I am talking about my constituency and it comes to Rs.80 lakh per Assembly segment. Each Assembly constituency has minimum 150 villages and Rs.80 lakh is a very small amount. It is very difficult to meet the demands of all the villages. In Maharashtra an MLA gets Rs.2 crore per Assembly constituency. Some States get even more. So, it is very difficult to meet the demands of all the villages. There is a growing demand of all MPs across the Party line to increase the MPLAD fund.

I would like to know from the hon. Minister whether this demand to increase the MPLAD fund is under consideration or not.

जनरल (सेवानिवृत्त) विजय कुमार सिंह : अध्यक्ष जी, इस विषय पर संसद के दोनों सदनों की समितियों ने विचार किया है। वर्ष 2013 और 2014 के अंदर दोनों सदनों से इसकी अनुशंसा वित्त मंत्रालय को भेजी गई है। जिस दिन वित्त मंत्रालय इस पर अनुदान दे देगा, तब सदन को बता दिया जाएगा।

DR. SUBHASH RAMRAO BHAMRE : I would like to know from the hon. Minister whether the MPLAD scheme is monitored by your Ministry and whether your Ministry undertakes third party physical monitoring of the Scheme.

GEN. (RETD.)VIJAY KUMAR SINGH: Speaker, Madam, as far as MPLAD Scheme is concerned, it has got a distinct system of implementation where the concerned Members of Parliament recommend a particular work for their nodal districts which they have chosen. The execution and implementation work is done by the district authority as per the financial, administrative and technical rules of that State. Therefore, they are the ones who maintain as to what exactly is to be done.

So far as the Ministry is concerned, we carry out a broad check of what is being done and we instruct the States to ensure that the guidelines laid down on various parameters are followed.

There is also a system of third party check of selected works and not across the board.

श्री राजीव सातव : अध्यक्ष जी, सभी सांसद इस बात से सहमत होंगे कि यदि सरकार इस राशि को बढ़ा नहीं सकती है तो मेरी सरकार से विनती है कि इस राशि को सरकार रद्द कर दे क्योंकि इतनी कम राशि से हम अपने पूरे क्षेत्र के काम को पूरा नहीं कर सकते हैं। मेरे संसदीय क्षेत्र में 1700 से ज्यादा गांव हैं और हर गांव में एक-डेढ़ लाख से ज्यादा खर्च नहीं किया जा सकता है। किसी राज्य में एमएलएज़ को चार या पांच करोड़ रुपया दिया गया है।

आपके माध्यम से मेरी सरकार से विनती है कि सरकार राशि को बढ़ाए और जो काम होता है, उसके लिए कौन जिम्मेदार होगा, इसे भी मंत्री जी स्पष्ट करें।

जनरल (सेवानिवृत्त) विजय कुमार सिंह : महोदया, सम्मानित सदस्य से निवेदन है कि वे इसकी अनुशंसा सदन की कमेटी से करें। जैसा सदन की कमेटी फैसला करेगी, उसके ऊपर सरकार फैसला लेगी।

माननीय अध्यक्ष : मैं समझती हूँ कि सभी माननीय सदस्य इस प्रश्न पर कुछ न कुछ बोलना चाहेंगे, इसलिए इस विषय पर चर्चा मांग लेना ज्यादा अच्छा होगा या बजट की चर्चा में इस विषय को लें।

(Q.164)

श्री लल्लू सिंह : अध्यक्ष महोदया, यह देखने में आया है कि देश के किसी भी हिस्से में यदि कोई आंदोलन होता है तो सबसे ज्यादा नुकसान रेलवे की सम्पत्ति का होता है। आंदोलनकारियों के लिए सबसे आसान होता है कि सरकारी अथवा रेलवे सम्पत्ति को नुकसान पहुंचाना। हाल ही में हरियाणा में हुए जाट आंदोलन में भी ऐसा ही हुआ है। मुझे लगता है कि इसका मुख्य कारण रेलवे की सम्पत्ति को नुकसान पहुंचाने वाले लोगों पर होने वाली कानूनी कार्रवाई में सजा पाने वालों की संख्या नगण्य होना भी है।

माननीय मंत्री जी ने अपने प्रश्न के उत्तर में बताया है कि दोषियों, आंदोलनकारियों के विरुद्ध संगत वैधानिक प्रावधानों के तहत कानूनी कार्रवाई की जाती है। मेरा मंत्री जी से प्रश्न है कि हरियाणा में हाल ही में हुए आंदोलन से हुए नुकसान को देखते हुए रेलवे ने कितने लोगों के ऊपर एफआईआर दर्ज करके कानूनी कार्रवाई की है तथा उनसे हुए 55.92 करोड़ रुपए के आर्थिक नुकसान को वसूलने के लिए क्या कदम उठाए गए हैं?

श्री सुरेश प्रभु : माननीय अध्यक्ष महोदया, मैंने जो जवाब सदन के पटल पर रखा है, उसमें कहा है कि कितने लोगों के खिलाफ हमने कानूनन कार्रवाई की। लेकिन मैं सबसे पहले सम्मानित सदस्य को धन्यवाद देता हूँ कि ऐसे विषय के ऊपर इन्होंने सदन का नहीं, बल्कि पूरे देश का ध्यान आकर्षित किया है। कोई भी समस्या को हल करने के लिए रेल की पटरी पर खड़े होकर रेल रोकने की जरूरत नहीं है। उससे जो नुकसान होता है, वह उन्हीं लोगों का होता है, जो रेल से ज्यादा सफर करते हैं। रेलवे में सफर करने वाले सबसे ज्यादा लोग बड़ी संख्या में आम आदमी होते हैं, उनको जो तकलीफ होती है, उसकी वजह से सबसे ज्यादा नुकसान उनका ही होता है। आपने बिल्कुल सही कहा, मैं आपसे सहमत हूँ।

हरियाणा में हाल ही में जो आंदोलन हुआ, मैं जानता हूँ कि ऐसे में नुकसान का आकलन करना भी मुश्किल होता है। इसमें दो तरह के नुकसान होते हैं- एक तो लॉस ऑफ रिवेन्यू होता है, दूसरा लॉस ऑफ प्रोपर्टी होती है। जब ट्रेन कैंसल होती है तो लोगों का समय बर्बाद होता है। इससे बहुत बड़े पैमाने पर कारोबार पर बुरा असर पड़ता है, इसके कारण जो नुकसान होता है, वह भी बहुत ज्यादा होता है। इसलिए जो कानूनन कार्रवाई की जाती है, वैसे देखा जाए तो इसकी कमी भी है क्योंकि किसी से पैसे रिकवर करना तो मुमकिन नहीं है।

रेलवे के पास तीन प्रकार के सुरक्षा के उपाय हैं। एक तो, आरपीएफ है। इनकी प्राथमिक जिम्मेवारी रेलवे की प्रोपर्टी को नुकसान न पहुंचने देने की थी। ये और भी बहुत काम करते हैं। दूसरा, जीआरपी है, जो स्टेट पुलिस होती है, उनको 50 प्रतिशत तनखाह रेलवे की तरफ से दी जाती है। डिस्ट्रिक्ट एडमिनिस्ट्रेशन

की भी जिम्मेवारी बनती है कि रेलवे की सभी प्रोपर्टीज को नुकसान होने से बचाया जाए। हरियाणा के जाट आंदोलन में रेलवे का बहुत बड़ा नुकसान हुआ। कम से कम उस समय, जो ट्रेन कैंसल की गई, उनमें 12-14 फरवरी, 2016 तक 2134 मेल/एक्सप्रेस ट्रेनें पूर्णतः रद्द की गई तथा 259 मेल/एक्सप्रेस ट्रेनें आंशिक रूप से रद्द की गईं।

श्री लल्लू सिंह : दूसरा प्रश्न यह है कि आंदोलन में रेलवे के नुकसान को देखते हुए उसकी सुरक्षा के लिए राज्य सरकारों की किसी प्रकार की जिम्मेदारी सुनिश्चित कराने पर क्या सरकार विचार कर रही है तथा सरकार स्टेशनों पर सुरक्षा के लिए रेलवे सुरक्षा बलों में बढ़ोतरी करने पर विचार कर रही है?

श्री सुरेश प्रभु : अध्यक्ष महोदया, आपको पता है कि कानून और व्यवस्था राज्य का विषय है। दुर्भाग्य से सीमलेस पोलिसिंग करने के लिए कुछ चीजें जरूरी हैं। आरपीएफ की कुछ जिम्मेदारी और जीआरपी की कुछ जिम्मेदारी से सीमलेस पोलिसिंग नहीं हो पाती है। इसीलिए मैंने देश के सभी मुख्यमंत्रियों को एक चिट्ठी लिखी थी। उसमें हमने विनती की है कि यदि वे अनुमति देते हैं, तो हम एक नया कानून लाएंगे, जिसके तहत पूरी तरह से एक रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स और जीआरपी को, जिसे अलग-अलग जिम्मेदारियों में बांटा गया है, को मिलाकर एक सीमलेस पोलिसिंग की जा सकती है। बहुत सारे राज्यों ने आज भी उसका समर्थन नहीं किया है। जब तक वे समर्थन नहीं करते हैं, तब तक हम कानून में संशोधन नहीं कर पाएंगे। इसके लिए मैं दुबारा सभी राज्यों से विनती करता हूँ कि यदि सब लोग मिलकर इस विषय पर चिन्ता करेंगे, तो इसका कुछ हल निकल सकता है।

श्री अर्जुन राम मेघवाल : माननीय अध्यक्ष जी, मंत्री जी ने बहुत अच्छा जवाब दिया है। मंत्री जी ने जवाब देते समय जो प्वाइंट डी में लिखा है कि

“No mechanism exists in Railways for recovery of damage from those who indulge in riots, arson and looting/damage to public property.”

इसी को हल करने के लिए मंत्री जी ने अपने लिखित जवाब में ‘ई’ भाग में कुछ मैजर्स बताए हैं। उनमें से एक मेज़र का जिक्र अभी मंत्री जी कर रहे थे कि जी.आर.पी. और आर.पी.एफ. दोनों अलग-अलग सर्विसेज़ हैं। जी.आर.पी. स्टेट पुलिस है और आर.पी.एफ. रेल मंत्रालय के अधीन कार्य करती है। रेलवे की स्टैंडिंग कमेटी में इस विषय पर बहुत विस्तार से डिस्कशन हुआ। डिस्कशन होने के बाद यह सहमति बनी कि जी.आर.पी. और आर.पी.एफ. को एक करना ही चाहिए, अन्यथा इसका मेकेनिज्म विकसित नहीं होगा। अभी मंत्री जी ने बताया कि यह राज्यों का विषय है। लेकिन जैसे ही रेलवे की किसी प्रापर्टी का नुकसान

होता है, तो सबसे पहले यही कहा जाता है कि रेलवे कुछ नहीं कर रहा, रेलवे ने क्या किया। मेरा मंत्री जी से सवाल है कि रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स को आर्गेनाइज सर्विस बनाने का और जी.आर.पी. तथा आर.पी.एफ. को मजबूत करने का जो प्रोजेक्ट पेंडिंग पड़ा है, उस पर आप कब तक निर्णय लेंगे?

श्री सुरेश प्रभु: अध्यक्ष जी, मैं माननीय सदस्य को दोबारा यही कहना चाहता हूँ कि जो व्यवस्था हमारे संविधान में की गई है, उसके तहत कानून व्यवस्था को कायम रखने, बरकरार रखने की जिम्मेदारी राज्यों की बनती है। जब तक वे इस बात की सहमति नहीं देते, तब तक हम इसमें पूरी तरह से संशोधन करने में कामयाब नहीं रहेंगे। लेकिन यह सही है कि हम काम करते रहेंगे, दोबारा राज्यों से बात करेंगे। आप भी अपनी राज्य सरकार से बात करें, तो मुझे लगता है जल्द ही उसका कुछ हल निकल जाएगा।

श्रीमती शताब्दी राय : अध्यक्ष महोदया, हालांकि मेरा पूरक प्रश्न मूल प्रश्न से रिलेटिड नहीं है, लेकिन इस मंत्रालय से रिलेटिड है और सभी सांसदों की तरफ से भी है। हम जो भी प्रोजेक्ट या पत्र रेल मंत्रालय को देते हैं, उसका जवाब आता है कि हमें आपका पत्र अमुक तारीख को मिला है। उसके बाद मंत्रालय चुप हो जाता है।

माननीय अध्यक्ष: कृपया मूल प्रश्न के संदर्भ में पूरक प्रश्न पूछें।

श्रीमती शताब्दी राय: उस जवाब का कुछ मतलब नहीं होता। अगर हम कोई प्रोजेक्ट देते हैं या पत्र द्वारा प्रश्न करते हैं तो उसका जवाब यह होना चाहिए कि यह काम होगा तो कब होगा और नहीं होगा, तो क्यों नहीं हो सकता। इसलिए मेरा स्पेसिफिक प्रश्न है कि यह जो जन्म-जन्म से जवाब फॉरमेट होता है, क्या मंत्रीजी इसे चेंज करेंगे या नहीं, जिसका कुछ मतलब हो?

श्री सुरेश प्रभु: बहुत पहले जो हमारे मंत्री रह चुके थे, उनसे भी कुछ बात मैंने सीखी है और नई भी सीखने की कोशिश चल रही है। हम जल्द ही इस पर विचार करेंगे।

(Q.165)

*SHRIMATI RITA TARAI : Madam thank you for allowing me to ask the supplementary question. I have gone through the replies submitted. I would like to know from the Hon. Minister that out of all the 'STPI's of Odisha only Baleswar STPI has utilized Rs.50 lakhs. When will the funds be sanctioned & spend for the other STPIs of Odisha?

श्री रवि शंकर प्रसाद: अध्यक्ष जी, देश का आई.टी. एक्सपोर्ट बहुत तेजी से आगे बढ़ रहा है। पिछले वर्ष 6 लाख करोड़ रुपए था, इस बार हम 7 लाख करोड़ रुपए तक जाने वाले हैं। इसके लिए सदन की ओर अभिनंदन करना चाहिए। इसमें 37 लाख लोग काम करते हैं। बाकी अप्रत्यक्ष संख्या में भी काफी लोग हैं। इस साल 2 लाख लोग इस सेक्टर से और जुड़ने वाले हैं। प्रधान मंत्री जी अगुवाई में हमारी सरकार आई.टी. के विकास के लिए पूरा सहयोग कर रही है। इसमें सॉफ्टवेयर टेक्नोलॉजी पार्क की बहुत बड़ी भूमिका है। पूरे एक्सपोर्ट में 2 लाख 93 हजार करोड़ रुपए का योगदान इन्हीं का है। माननीय सदस्या ने बालासोर की बात कही है कि वहां पर पैसे का सदुपयोग नहीं हो रहा है, 50 लाख हुआ है। मैं स्वयं इसे देखूंगा और आपके प्रदेश के लिए और जो भी करना होगा, हमने किया है और भी चिंता करेंगे।

*SHRIMATI RITA TARAI : Madam, I would like to know from the Hon. Minister Whether technically qualified students of Odisha, especially from my parliamentary constituency Jajpur will get employment opportunity in the new 'STPI's. If yes what is the time-frame within which it is likely to happen.

* English translation of the Speech originally delivered in Oriya.

श्री रवि शंकर प्रसाद: माननीय सदस्या ने सही कहा कि उनके क्षेत्र जाजपुर में एस.टी.पी.आई. की गवर्निंग कौंसिल ने एक सॉफ्टवेयर टेक्नोलॉजी पार्क खोलने की अनुशंसा 23.11.2015 को की है। आपके यहां बहुत योग्य लोग हैं। मैं बताना चाहता हूँ कि एस.टी.पी.आई. में हम नौकरी नहीं देते, जो अच्छे-अच्छे आंत्रप्रोन्योर्स हैं, वे अपनी संस्था को इस्टेब्लिश करें, उनके निर्यात में हम मदद करें, यह हमारी कोशिश होती है। मुझे पूरा विश्वास है कि जब एस.टी.पी.आई. सक्रिय होकर आपके क्षेत्र में काम करना शुरू कर देगा, तो लोगों को नौकरी भी मिलेगी, एक्सपोर्ट भी होगा और आई.टी. का इको सिस्टम और प्रभावी बनेगा।

12.00 hours

SHRI K. H. MUNIYAPPA: Madam Speaker, I would like to know from the Hon. Minister that while traveling, these mobile phones are not properly working. There is a competition between the private operators and the BSNL. Could we have a mechanism to strengthen the BSNL, or close the BSNL? Either of the two options can be exercised and is good, otherwise there is no meaning of running the BSNL. we want the BSNL to function. We want to strengthen the BSNL.

SHRI RAVI SHANKAR PRASAD: Madam Speaker, BSNL does not flow from a Question of Software Technology Park. I have told earlier also and let me repeat that let we have a debate on the working of the BSNL and find out what we have done for the improvement and what were the conditions in the past. I am willing to have a debate on that. But our commitment is very clear. We want it to improve and we are doing our best(Interruptions)

12.01 hours**PAPERS LAID ON THE TABLE**

HON. SPEAKER: Now, papers to be laid.

सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय के राज्य मंत्री तथा विदेश मंत्रालय में राज्य मंत्री (जनरल (सेवानिवृत्त) विजय कुमार सिंह) : अध्यक्ष महोदया, मैं वर्ष 2016-2017 के लिए सांख्यिकी और कार्यक्रम कार्यान्वयन मंत्रालय की अनुदानों की विस्तृत मांगों की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ।

[Placed in Library, See No. LT 4174/16/16]

कौशल विकास और उद्यमशीलता मंत्रालय के राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राजीव प्रताप रूडी) : अध्यक्ष महोदया, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:-

(1) चौदहवीं, पन्द्रहवीं और सोलहवीं लोक सभा के विभिन्न सत्रों के दौरान मंत्रियों द्वारा दिए गए आश्वासनों, वचनों तथा परिचयों पर सरकार द्वारा की-गई-कार्यवाही दर्शाने वाले निम्नलिखित विवरणों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) :-

चौदहवीं लोक सभा

- | | |
|--------------------|--|
| 1. विवरण संख्या 30 | पाँचवां सत्र, 2005 |
| | [Placed in Library, See No. LT 4175/16/16] |
| 2. विवरण संख्या 32 | सातवां सत्र, 2006 |
| | [Placed in Library, See No. LT 4176/16/16] |
| 3. विवरण संख्या 24 | ग्यारहवां सत्र, 2007 |
| | [Placed in Library, See No. LT 4177/16/16] |
| 4. विवरण संख्या 25 | बारहवां सत्र, 2007 |
| | [Placed in Library, See No. LT 4178/16/16] |
| 5. विवरण संख्या 28 | तेरहवां सत्र, 2008 |
| | [Placed in Library, See No. LT 4179/16/16] |

6. विवरण संख्या 25 चौदहवां सत्र, 2008
[Placed in Library, See No. LT 4180/16/16]
- पंद्रहवीं लोक सभा
7. विवरण संख्या 25 दूसरा सत्र, 2009
[Placed in Library, See No. LT 4181/16/16]
8. विवरण संख्या 23 तीसरा सत्र, 2009
[Placed in Library, See No. LT 4182/16/16]
9. विवरण संख्या 22 चौथा सत्र, 2010
[Placed in Library, See No. LT 4183/16/16]
10. विवरण संख्या 20 पाँचवां सत्र, 2010
[Placed in Library, See No. LT 4184/16/16]
11. विवरण संख्या 19 छठा सत्र, 2010
[Placed in Library, See No. LT 4185/16/16]
12. विवरण संख्या 17 सातवां सत्र, 2011
[Placed in Library, See No. LT 4186/16/16]
13. विवरण संख्या 17 आठवां सत्र, 2011
[Placed in Library, See No. LT 4187/16/16]
14. विवरण संख्या 16 नौवां सत्र, 2011
[Placed in Library, See No. LT 4188/16/16]
15. विवरण संख्या 15 दसवां सत्र, 2012
[Placed in Library, See No. LT 4189/16/16]
16. विवरण संख्या 13 ग्यारहवां सत्र, 2012
[Placed in Library, See No. LT 4190/16/16]

- 17 विवरण संख्या 12 . बारहवां सत्र, 2012
[Placed in Library, See No. LT 4191/16/16]
- 18 विवरण संख्या 11 . तेरहवां सत्र, 2013
[Placed in Library, See No. LT 4192/16/16]
- 19 विवरण संख्या 9 . चौदहवां सत्र, 2013
[Placed in Library, See No. LT 4193/16/16]
- 20 विवरण संख्या 7 . पंद्रहवां सत्र, 2013-14
[Placed in Library, See No. LT 4194/16/16]
- सोलहवां सत्र**
- 21 विवरण संख्या 6 . दूसरा सत्र, 2014
[Placed in Library, See No. LT 4195/16/16]
- 22 विवरण संख्या 5 . तीसरा सत्र, 2014
[Placed in Library, See No. LT 4196/16/16]
- 23 विवरण संख्या 4 . चौथा सत्र, 2015
[Placed in Library, See No. LT 4197/16/16]
- 24 विवरण संख्या 2 . पाँचवां सत्र, 2015
[Placed in Library, See No. LT 4198/16/16]
- 25 विवरण संख्या 1 . छठा सत्र, 2015
[Placed in Library, See No. LT 4199/16/16]

(2) वर्ष 2016-2017 के लिए संसदीय कार्य मंत्रालय की अनुदानों की विस्तृत मांगों की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 4200/16/16]

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF DEVELOPMENT OF NORTH EASTERN REGION, MINISTER OF STATE IN THE PRIME MINISTER'S OFFICE, MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PERSONNEL, PUBLIC GRIEVANCES AND PENSIONS, MINISTER OF STATE IN THE DEPARTMENT OF ATOMIC ENERGY AND MINISTER OF STATE IN THE DEPARTMENT OF SPACE (DR. JITENDRA SINGH): Madam Speaker, I beg to lay on the Table:- (1) A copy of the Nuclear Liability Fund Rules, 2015 (Hindi and English versions) published in Notification No. G.S.R. 1016(E) in Gazette of India dated 30th December, 2015 under sub-section (3) of Section 48 of the Civil Liability for Nuclear Damage Act, 2010.

[Placed in Library, See No. LT 4201/16/16]

(2) A copy each of the following Notifications (Hindi and English versions) under sub-section (2) of Section 3 of the All India Services Act, 1951:-

(i) The Indian Administrative Service (Fixation of Cadre Strength) Third Amendment Regulations, 2015 published in Notification No. G.S.R. 1012(E) in Gazette of India dated 29th December, 2015.

(ii) The Indian Administrative Service (Pay) Third Amendment Rules, 2015 published in Notification No. G.S.R. 3 1013(E) in Gazette of India dated 29th December, 2015.

(iii) The Indian Police Service (Fixation of Cadre Strength) Third Amendment Regulations, 2015 published in Notification No. G.S.R. 1014(E) in Gazette of India dated 29th December, 2015.

(iv) The Indian Police Service (Pay) Third Amendment Rules, 2015 published in Notification No. G.S.R. 1015(E) in Gazette of India dated 29th December, 2015.

(v) The Indian Administrative Service (Fixation of Cadre Strength) Fourth Amendment Regulations, 2015 published in Notification No. G.S.R. 1021(E) in Gazette of India dated 30th December, 2015.

(vi) The Indian Administrative Service (Pay) Fourth Amendment Regulations, 2015 published in Notification No. G.S.R. 1022(E) in Gazette of India dated 30th December, 2015.

(vii) The Indian Administrative Service (Fixation of Cadre Strength) Fifth Amendment Regulations, 2015 published in Notification No. G.S.R. 1023(E) in Gazette of India dated 30th December, 2015.

(viii) The Indian Administrative Service (Pay) Fifth Amendment Regulations, 2015 published in Notification No. G.S.R. 1024(E) in Gazette of India dated 30th December, 2015.

(ix) The Indian Police Service (Fixation of Cadre Strength) Fourth Amendment Regulations, 2015 published in 4 Notification No. G.S.R. 1029(E) in Gazette of India dated 31st December, 2015.

(x) The Indian Police Service (Pay) Fourth Amendment Regulations, 2015 published in Notification No. G.S.R. 1030(E) in Gazette of India dated 31st December, 2015.

(xi) The All India Services (Joint Cadre) Amendment Rules, 2016 published in Notification No. G.S.R. 22(E) in Gazette of India dated 12th January, 2016.

(xii) The Indian Police Service (Fixation of Cadre Strength) Amendment Regulations, 2016 published in Notification No. G.S.R.90(E) in Gazette of India dated 20th January, 2016.

(xiii) The Indian Police Service (Pay) Amendment Regulations, 2016 published in Notification No. G.S.R.91(E) in Gazette of India dated 20th January, 2016.

[Placed in Library, See No. LT 4202/16/16]

(3) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Central Information Commission, New Delhi, for the year 2014-2015 under sub-section(4) of Section 25 of the Right to Information Act, 2005.

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

[Placed in Library, See No. LT 4203/16/16]

(5) A copy each of the following papers (Hindi and English versions):-

(i) Detailed Demands for Grants of the Department of Space for the year 2016-2017.

[Placed in Library, See No. LT 4204/16/16]

(ii) Outcome Budget of the Department of Space for the year 2016-2017.

[Placed in Library, See No. LT 4205/16/16]

कौशल विकास और उद्यमशीलता मंत्रालय के राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राजीव प्रताप रूडी): अध्यक्ष महोदया, श्री मुख्तार अब्बास नकवी की ओर से, मैं आपकी अनुमति से निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ:-

(1) लक्षद्वीप स्टेट वक्फ बोर्ड, कावास्ती के वर्ष 2014-15 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(2) लक्षद्वीप स्टेट वक्फ बोर्ड, कावास्ती के वर्ष 2014-15 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 4206/16/16]

12.02 hours

ANNOUNCEMENT BY THE SPEAKER

HON. SPEAKER: Hon. Members, I have to inform the House that I have received the following message dated the 4th March, 2016 from the hon. President:-

“I have received the expression of thanks by the Members of the Lok Sabha for the address which I delivered to both Houses of the Parliament assembled together on 23 February, 2016.”

12.02 ½ hours

**MESSAGE FROM RAJYA SABHA
AND
BILL AS PASSED BY RAJYA SABHA ***

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

“I am directed to inform the Lok Sabha that the Bureau of Indian Standards Bill, 2015, which was passed by the Lok Sabha at its sitting held on the 3rd December, 2015, has been passed by the Rajya Sabha at its sitting held on the 8th March, 2016, with the following amendments:-”

ENACTING FORMULA

1. That at page 1, line 1, **for** the word “Sixty-sixth”, the word “Sixty-seventh” be **substituted**.

CLAUSE 1

2. That at page 1, line 4, **for** the figure “2015”, the figure “2016” be **substituted**.

I am, therefore, to return herewith the said Bill in accordance with the provisions of rule 128 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in the Rajya Sabha with the request that the concurrence of the Lok Sabha to the said amendments be communicated to this House.”

2. Madam Speaker, I also lay on the Table the Bureau of Indian Standards Bill, 2015, as returned by Rajya Sabha with amendments.

* Laid on the Table.

12.03 hours**JOINT COMMITTEE ON OFFICES OF PROFIT**
5th Report

SHRI P.P. CHAUDHARY (PALI): Madam, Speaker, I beg to lay the Fifth Report (Hindi and English versions) of the Joint Committee on Offices of Profit.

12.03 ¼ hours**BUSINESS ADVISORY COMMITTEE**
27th Report

कौशल विकास और उद्यमशीलता मंत्रालय के राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री राजीव प्रताप रूडी): अध्यक्ष जी, मैं कार्यमंत्रणा समिति के 27वें प्रतिवेदन की एक प्रति सभा पटल पर रखता हूँ।

12.03 ½ hours**COMMITTEE ON PETITIONS**
Petition

श्री ओम प्रकाश यादव (सीवान) : अध्यक्ष महोदया, मैं देश में चिकित्सीय सुधारों के बारे में श्री अखिलेश कुमार झा द्वारा हस्ताक्षरित एक याचिका प्रस्तुत करता हूँ।

12.04 hours**STATEMENTS BY MINISTER**

(i) Status of implementation of the recommendations contained in the 6th Report of the Standing Committee on Information Technology on Demands for Grants (2015-16), pertaining to the Department of Electronics and Information Technology, Ministry of Communications and Information Technology*

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : अध्यक्ष महोदया, मैं इलेक्ट्रॉनिक्स एवं सूचना प्रौद्योगिकी विभाग, संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांगों (2015-16) के बारे में सूचना प्रौद्योगिकी संबंधी स्थायी समिति के छठे प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति के बारे में वक्तव्य सभा पटल पर रखता हूँ।

12.04 ¼ hours

(ii) Status of implementation of the recommendations contained in the 9th Report of the Standing Committee on Information Technology on “Revival of Indian Telephone Industries (ITI) Limited”, pertaining to the Department of Telecommunications, Ministry of Communications and Information Technology.*

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : अध्यक्ष महोदया, मैं दूरसंचार विभाग, संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्रालय से संबंधित ‘भारतीय दूरभाष उद्योग (आईटीआई) लिमिटेड का पुनरुद्धार’ के बारे में सूचना प्रौद्योगिकी संबंधी स्थायी समिति के 9वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति के बारे में वक्तव्य सभा पटल पर रखता हूँ।

* Laid on the Table and also placed in Library, See No. LT. 4207/16/16 and 4208/16/16 respectively.

12.04 ½ hours

(iii) Status of implementation of the recommendations contained in the 10th Report of the Standing Committee on Information Technology on “IT induction and modernization in the Department of Posts”, pertaining to the Department of Posts, Ministry of Communications and Information Technology.*

संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री (श्री रवि शंकर प्रसाद) : अध्यक्ष महोदया, मैं डाक विभाग, संचार और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्रालय से संबंधित ‘डाक विभाग में सूचना प्रौद्योगिकी का प्रयोग और उसका आधुनिकीकरण’ के बारे में सूचना प्रौद्योगिकी संबंधी स्थायी समिति के 10वें प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों के कार्यान्वयन की स्थिति के बारे में वक्तव्य सभा पटल पर रखता हूँ।

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, कॉलिंग अटेंशन कल ले लेंगे। अभी हम शून्यकाल ले रहे हैं।

...(व्यवधान)

* Laid on the Table and also placed in Library, See No.LT.4209/16/16.

MADAM SPEAKER: Hon. Members, I have received notices of Adjournment Motion from Prof. Saugata Roy, Shri N.K.Premachandran, Smt. P.K.Sreemathi Teacher, Smt. Ranjeet Ranjan, Sarvashri Bhagwant Mann, Ravneet Singh, Dushyant Chautala and K.C.Venugopal on different issues.

The matters though important do not warrant interruption of business of the day. कुछ तो डिसकस भी हो चुके हैं। The matters can be raised through other opportunities.

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

श्री प्रहलाद सिंह पटेल (दमोह) : अध्यक्ष जी, मैंने पहले भी एक बार आपके समक्ष मणिपुर का मामला उठाया था। उस समय मैंने यह कहा था कि वहां नौ जनजाति के नौजवानों के शव रखे हुए हैं, उन्हें आज लगभग 190 दिन हो गये हैं। यह एक अलग सवाल था। मैं सम्पूर्ण सदन से एक प्रार्थना करना चाहता हूँ कि इतने लम्बे समय तक भारतीय परम्परा के अनुसार जो शव होता है, उसका सम्मान के साथ अंत्येष्टि करने का अधिकार संस्कृति भी देती है और देश भी देता है। आंदोलन और विरोध अपनी जगह पर होगा।

माननीय अध्यक्ष : यह आपका विषय नहीं है।

श्री प्रहलाद सिंह पटेल : महोदया, मैंने आज जो नोटिस दिया है, वह वहां की अंतर्राष्ट्रीय सीमा के बारे में दिया है। यह मणिपुर राज्य का विषय नहीं है, लेकिन म्यांमार की जो अंतर्राष्ट्रीय सीमा है, जब देश आजाद हुआ, 1954 में पहली बार जब हमारी अंतर्राष्ट्रीय सीमा बनी, उसके बाद 1976 में उसका पुनर्वलोकन हुआ। आज भी वहां चाहे किसी भी पार्टी की सरकार रही हो, केन्द्र की सरकार रही हो, जो कांग्रेस के मंत्री हैं, मैं उनसे भी कहना चाहता हूँ कि वहां एक ऐसा एरिया है, जहां नौ किलोमीटर का फर्क आ रहा है। हमारी सरकार को मैं धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उस हिस्से के काम को रोक दिया गया है। लेकिन मुझे लगता है कि उसमें जल्दबाजी इसलिए होनी चाहिए, क्योंकि म्यांमार से बहुत बड़ी मात्रा में हमारे यहां इनफिल्ट्रेशन की घुसपैठ होती है, इसलिए उसे पूरा करना जरूरी है। लेकिन जब तक अलाइनमेंट पूरा नहीं होगा, तब तक ये मुश्किलें बढ़ती रहेंगी।

महोदया, मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ कि चाहे सैटेलाइट सर्वे से हो या कैसे भी हो, आपकी जो द्विपक्षीय अंतर्राष्ट्रीय चर्चाएं होती हैं, उन्हें पूरा करके जैसे आपने बंगलादेश के मामले को निपटाया, वैसे ही म्यांमार का मामला सामरिक दृष्टि से भी महत्वपूर्ण है, घुसपैठ की दृष्टि से भी महत्वपूर्ण है और जो अंतर्राष्ट्रीय साजिशें वहां चलती हैं, जिस कारण से वहां से ड्रग्स का पैसा आता है, वहां अन्य सोर्सोज से पैसा और हथियार भी आते हैं, वह हमारे लिए बड़ा गंभीर चुनौती का विषय है। इसलिए आंदोलन के स्वरूप बदल रहे हैं, इसे भी मैं उससे जोड़कर देखता हूँ कि कहीं न कहीं उस पैसे और निर्देश के आधार पर ऐसी परिस्थितियां बनती हैं, जो देश की छवि को भी खराब करती हैं।

मैं इस तरफ आपका, सदन और सरकार का ध्यान चाहूंगा कि प्राथमिकता के आधार पर मणिपुर की परिस्थिति की चर्चा इस सदन में हो, ताकि विस्तार के साथ उन सभी बातों का ध्यान रखा जा सके। आपने मुझे बोलने का समय दिया, उसके लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद।

माननीय अध्यक्ष : कुंवर पुष्पेन्द्र सिंह चंदेल, श्री सुनील कुमार मंडल, श्री राम चरण बोहरा, श्री चंद्र प्रकाश जोशी, श्री जितेन्द्र चौधरी, श्री पी.पी.चौधरी, श्री भैरों प्रसाद मिश्र एवं डा.किरीट सोलंकी को श्री प्रह्लाद सिंह पटेल द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

SHRI S.R. VIJAYA KUMAR (CHENNAI CENTRAL): Madam, GAIL has planned Kochi-Kootanad-Bengaluru-Mangalore Pipeline project aimed at connecting the Southern States to the national grid. In Tamil Nadu, the project passes through 310 kilometres covering seven districts of Tamil Nadu including Tirupur, Erode, Coimbatore, Namakkal, Salem, Dharmapuri and Krishnagiri. Though the project has national importance, it will affect the livelihood of several lakhs of farmers in these seven districts of Tamil Nadu.

Further, the project will also lead to the uprooting of 1.20 lakh fruit-bearing trees and lakhs of mango, jackfruit and coconut trees. Besides this, lives of thousands of people living in these districts will also be put to risk if the pipeline is laid.

In this regard, Puratchi Thalaivi Amma and the hon. Chief Minister of Tamil Nadu had taken up the matter with the Union Government urging the Union Government to make necessary changes to realign the Kochi-Bengaluru pipeline without affecting the farm lands around the seven western districts of Tamil Nadu. However, no response has been received from the Union Government in this regard.

Considering the seriousness of the matter, I urge upon the hon. Minister to intervene in the matter and find an amicable solution to the matter at the earliest.

श्री दिलीपकुमार मनसुखलाल गांधी (अहमदनगर) : अध्यक्ष महोदय, आपने मुझे जीरो ऑवर में बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। बीटी काटन बीज के मामले में अंतर्राष्ट्रीय कंपनी मोनसेंटो होल्डिंग प्रा.लि. ने भारतीय कंपनी महाराष्ट्र हाइब्रीड सीड कंपनी (महिको) से टाई अप करके महिको मोनसेंटो बायोटेक लिमिटेड कंपनी स्थापित करके उनके द्वारा संशोधित बॉलगार्ड प्रोद्योगिक का प्रयोग करके बीटी काटन बीज भारत में बेचने का हक लिया है। इसी वजह से देश में अलग-अलग दाम पर

बीटी कॉटन बीज बेचा जाता है। बीज मूल्य वृद्धि पर कपास उत्पादक किसान उत्पादन से हटता है, जिससे घरेलू संशोधित बॉलगार्ड प्रणित बीटी कॉटन बीज उत्पादित कंपनियों पर गहरा असर पड़ता है। यह बात ध्यान में रखकर कपास उत्पादक किसानों को निष्पक्ष उचित और सस्ते दामों पर बीटी कॉटन बीज उपलब्ध हो, इसलिए नौ सदस्यीय समिति गठित करके 31 मार्च से पहले रिपोर्ट देने की पेशकश है।

एमएमबीएल कंपनी ने इस पर विरोध दर्शाया है। परिणामतः देश में कपास का उत्पादन घटने के साथ-साथ राजस्व की भी हानि हो सकती है। मैं सरकार से आग्रह करता हूँ कि संशोधित बालगार्ड प्रोजेक्ट सहित बीटी कॉटन बीज उचित दाम पर समय पर उपलब्ध हो, देश में कपास के उत्पादन पर बढ़ोत्तरी हो, इसलिए उचित निर्णय तुरंत करने की आवश्यकता है। उसके साथ-साथ कॉटन के ऊपर पिकविटो नाम का बीमारी रोग हुआ है। जो जीन के लिए रॉयल्टी देते हैं, यह रॉयल्टी देने का क्या कारण है। आज इन्हें 163 प्लस सर्विस टैक्स दिया जाता है और अभी कृषि मंत्रालय ने सुप्रीम कोर्ट में इन्हें उन पचास प्लस सर्विस टैक्स देने की बात कही है। मेरी राय में उन्हें सिर्फ बीस रूपया देना चाहिए। सर्विस टैक्स देने की आवश्यकता नहीं है। इसका प्रमुख कारण यह है कि यह सीड बाधित होने के कारण पूरी पैदावार नहीं हुई, इसलिए पूरे माहाराष्ट्र, मध्य प्रदेश, गुजरात, कर्नाटक और आंध्र प्रदेश में किसानों का बहुत नुकसान हुआ है। मेरा आग्रह है कि मोनसेंटो महिको कंपनियों को किसान के नुकसान की भरपाई करनी चाहिए। ऐसी मेरी मांग है।

माननीय अध्यक्ष : श्री रामचरण बोहरा, श्री पी.पी. चौधरी, श्री चन्द्र प्रकाश जोशी एवं कुँवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल को श्री दिलीपकुमार मनसुखलाल गांधी द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

श्री नाना पटोले (भंडारा-गोंदिया) : अध्यक्ष महोदया, देश में और विशेषकर महाराष्ट्र के गोंदिया-भण्डारा क्षेत्र में धान की पैदावार पिछले वर्ष की तुलना में काफी कम हुई है। किसानों द्वारा मंडी में लागत से कम कीमत पर धान बेचना पड़ रहा है। किसान को धान की उचित कीमत न मिलने के कारण किसानों में काफी रोष है। किसान का धान एमएसपी से भी कम कीमत पर खरीदा जा रहा है, जो कि एक गंभीर विषय है। उपरोक्त कारणों से किसान अत्यंत दुखी है, तथा लागत से कम मूल्य मिलने के कारण कर्ज में डूबा जा रहा है। सरकार द्वारा चावल का एक्सपोर्ट न होने से सुपरफाइन चावल एक हजार रुपये प्रति क्विंटल से भी काफी कम दरों पर बेचने के लिए किसान मजबूर है। मैं आपके माध्यम से सरकार से आग्रह करना चाहूंगा कि किसान को हुए घाटे की भरपाई हेतु सरकार उनको मुआवज़ा दे, जिससे कर्ज में डूबे हुए किसानों को राहत मिल सके। यह किसानों के अत्यंत हित में रहेगा कि सरकार खरीफ और रबी फसलों में हुए हानियों

को देखते हुए किसानों का कर्जा माफ करे। केंद्र सरकार को किसानों की इस गंभीर समस्या के निवारण के लिए शीघ्र ही आवश्यक कार्यवाही करने की आवश्यकता है।

माननीय अध्यक्ष : श्री भैरों प्रसाद मिश्र, श्री पी.पी. चौधरी, श्री रामचरण बोहरा, श्री चन्द्र प्रकाश जोशी एवं कुँवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल एवं श्री श्रीरंग आप्पा बारणे को श्री नाना पटोले द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

श्री राजन विचारे (ठाणे) : अध्यक्ष महोदया, पिछले कई वर्षों से समय-समय पर हमारे द्वारा मराठी भाषा को शास्त्रीय भाषा की मान्यता देने की मांग की जाती रही है। इसके लिए महाराष्ट्र सरकार द्वारा गठित अभिजात्य मराठी भाषा समिति का गठन प्रख्यात प्रोफेसर पठारे जी के नेतृत्व में किया गया। समिति ने दिनांक 10 जनवरी, 2012 को भारत सरकार को अपनी रिपोर्ट सौंप दी थी। समिति ने किसी भी भाषा को शास्त्रीय भाषा का दर्जा दिलाने के लिए सभी मापदण्डों को ध्यान में रखते हुए इस विषय पर एक लंबे शोध कार्य के बाद अपनी रिपोर्ट भारत सरकार को सौंपी है। मुझे खेद है कि आज तक संस्कृति मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा इस पर कोई ठोस कदम नहीं उठाया गया है। मैं आपके माध्यम से माननीय संस्कृति एवं पर्यटन मंत्री जी अनुरोध करता हूँ कि कृपया इस मामले को गंभीरता से लेते हुए मराठी भाषा को शास्त्रीय भाषा की मान्यता देने की दिशा में सार्थक पहल करें।

माननीय अध्यक्ष : श्री भैरों प्रसाद मिश्र, श्री श्रीरंग आप्पा बारणे एवं श्री राहुल शेवाले को श्री राजन विचारे द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

श्री जनार्दन मिश्र (रीवा) : अध्यक्ष महोदया, मध्य प्रदेश में भयंकर सूखे की वजह से फसलें नष्ट हो गई हैं। मध्य प्रदेश सरकार ने और केंद्र सरकार ने भी मदद की है, जिससे किसानों को बड़ी राहत मिली है। लेकिन वर्षा की कमी की वजह से पानी का जल स्तर बहुत नीचे चला गया है। 700, 800 और 900 फीट तक नलकूप खोदने के बावजूद भी पानी नहीं मिल रहा है। फसलें खराब होने की वजह से चारे का संकट है। पशुओं को चारे की बड़ी दिक्कत हो रही है। ऐसी स्थिति में आज गांव के गांव पलायन कर रहे हैं। एक गांव में एक भी जल स्रोत नहीं बच रहा है। ऐसी स्थिति में मध्य प्रदेश सरकार ने जो प्रयास किए हैं, वे सराहनीय हैं, लेकिन उन प्रयासों की वजह से भी संकट से निपटारा नहीं मिल पा रहा है। इसलिए केंद्र सरकार से मेरा अनुरोध है कि पशुओं को चारे की व्यवस्था और मध्य प्रदेश में खास कर रीवा जिले में जो पेयजल का अभूतपूर्व संकट उत्पन्न हो गया है और उस संकट की वजह से गांव के गांव खाली हो गए हैं, लोग पलायन कर रहे हैं, पशु नदी नालों में पानी की तलाश करते हैं। उनको एक बूँद भी पानी नहीं मिलता है, इस वजह से पशु मर रहे हैं।

इसलिए मेरा आपके माध्यम से केन्द्र सरकार से अनुरोध है कि मध्य प्रदेश को, खास तौर से रीवा जिले के पेयजल संकट से निजात दिलाने के लिए, पशुओं को चारा उपलब्ध कराने के लिए आर्थिक सहायता दिए जाने की कृपा की जाए। धन्यवाद।

माननीय अध्यक्ष : श्री भैरों प्रसाद मिश्र, श्री रामचरण बोहरा, कुँवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल और श्री चन्द्र प्रकाश जोशी को श्री जनार्दन मिश्र जी द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

श्री चन्द्रकांत खैरे (औरंगाबाद) : महोदया, मेरा संसदीय क्षेत्र संभाजी नगर औरंगाबाद अनेक सम्भावनाओं से परिपूर्ण है। महाराष्ट्र की पर्यटन राजधानी के रूप में पहचान बनाने वाले इस शहर में यूनेस्को वर्ल्ड हेरिटेज साइट अजन्ता एलोरा की गुफाएं एवं बीबी का मकबरा अवस्थित है। इस शहर में 532 बड़ी एवं मध्यम आकार की औद्योगिक इकाईयाँ हैं, जिनमें कई बड़ी बहुराष्ट्रीय कम्पनियाँ भी शामिल हैं। डीएमआईसी के द्वारा शेन्द्रा बिडकिन में नई इंडस्ट्रियल बेल्ट भी विकसित की जा रही है। मेरी माननीय नागरिक विमानन मंत्री जी से माँग है कि नई दिल्ली से संभाजी नगर औरंगाबाद, महाराष्ट्र के बीच नई विमान सेवा सुबह के लिए शुरू की जाए। अभी सिर्फ एक ही विमान सेवा नई दिल्ली से औरंगाबाद तक है, जो कि शाम को 5 बजकर 50 मिनट पर है। हमारे यहाँ से नई दिल्ली के लिए 4 बजकर 20 मिनट पर विमान सेवा उड़ान भरती है। इस सेक्टर में और अधिक विमान सेवाएं सुबह और दिन के समय में चलाने की आवश्यकता है। शिरडी आने वाले यात्रियों के लिए भी यह सेवा काफी लाभदायक साबित हो सकती है। संभाजी नगर औरंगाबाद के एयरपोर्ट पर काफी सस्ती दरों पर नाइट पार्किंग की व्यवस्था है। यहाँ इन्डियन ऑयल और रिलायंस के द्वारा री-फिलिंग की व्यवस्था भी है। अन्तर्राष्ट्रीय कार्गो की व्यवस्था भी की जा रही है। फरवरी 2015 में इसे कस्टम एयरपोर्ट घोषित किया जा चुका है। यह चिकलथाना एयरपोर्ट आईएसओ 9001, आईएसओ 14001 सर्टिफाइड एयरपोर्ट है। साथ ही इस एयरपोर्ट पर ज्यादा यातायात नहीं होने से फील्ड की बर्बादी भी नहीं होती, यहाँ सभी एयरलाइन्स के कार्यालय भी काफी संख्या में मौजूद हैं।

अतः आपके माध्यम से मेरा माननीय नागरिक विमानन मंत्री जी से निवेदन है कि व्यावसायिक पर्यटन एवं यात्रियों की सुविधा को देखते हुए संभाजी नगर औरंगाबाद, महाराष्ट्र को दिल्ली, मुम्बई, गोवा, उदयपुर, जयपुर तथा इन्दौर, आपके इन्दौर का भी, आदि शहरों से वायु सेवा द्वारा तुरन्त जोड़ने की आवश्यकता है और उसके लिए आप कदम उठाइए। ऐसी मेरी आपके माध्यम से विनती है। धन्यवाद।

माननीय अध्यक्ष : श्री रामचरण बोहरा, श्री भैरों प्रसाद मिश्र, कुँवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल और श्री चन्द्र प्रकाश जोशी को श्री चन्द्रकांत खैरे द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

श्री राम मोहन नायडू किंजरापु - उपस्थित नहीं।

श्री विक्रम उसेंडी।

श्री विक्रम उसेंडी (कांकेर): अध्यक्ष महोदया, आपने शून्य काल में बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। छत्तीसगढ़ राज्य के राजधानी रायपुर से धमतरी जाने के लिए मीटर गेज (छोटी रेल लाइन) है, जिसमें प्रतिदिन सैकड़ों यात्री आना-जाना करते हैं। इस लाइन को ब्रॉड गेज (बड़ी रेल लाइन) में परिवर्तित करते हुए इसको आगे कांकेर जिले के ग्राम-सरोना, दुधावा, कोंडागांव जिले के ग्राम-विश्रामपुरी, माकड़ी से होते हुए जगदलपुर के मुख्य रेल मार्ग से जोड़ा जाए, जिससे राजधानी रायपुर, जिला मुख्यालय धमतरी, कांकेर, कोंडागांव से जगदलपुर सीधे रेल मार्ग द्वारा जुड़ जाएगा। चूँकि बस्तर संभाग जो कि केरल राज्य से भी बड़ा है, यहाँ आर्थिक विकास के साथ इन क्षेत्रों में उद्योगों की स्थापना को भी बल मिलेगा। बस्तर के यात्रियों को रेल सेवा के लाभ के साथ ही बस्तर संभाग में एनएमडीसी के खदान का लौह अयस्क एवं अन्य सामग्रियों के परिवहन के लिए सुविधा होगी। नगरनार (जगदलपुर) में एनएमडीसी द्वारा स्थापित स्टील प्लांट एवं छत्तीसगढ़ राज्य के अन्य उद्योगों को कच्चे मालों की आपूर्ति कम समय और कम लागत में उपलब्ध हो सकेगा। पूर्व में धमतरी से कांकेर रेल मार्ग के सर्वे हेतु केन्द्र सरकार द्वारा राशि स्वीकृत की गई थी, परन्तु अब तक इस पर कोई कार्रवाई नहीं हो पायी है। आपसे निवेदन है कि शीघ्र ही इस रेल लाइन का सर्वे कराया जाए, जिससे इस वनांचल क्षेत्र के लोगों को इसका ज्यादा से ज्यादा लाभ मिल सके। धन्यवाद।

श्री विष्णु दयाल राम (पलामू) : महोदया, आपने मौका दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। स्टार्ट अप इंडिया प्रोग्राम लॉन्च होने के बाद एमएसएमई मंत्रालय ने नए उद्यमियों के कौशल और तकनीकी क्षमता बढ़ाने पर काम तेज कर दिया है। इस वर्ष नेशनल स्मॉल इंडस्ट्रीज कॉर्पोरेशन देश के विभिन्न राज्यों में इनक्यूबेशन सेन्टर खोलने पर विचार कर रहा है तथा इनकी किफायती फंडिंग के लिए भी बैंको का दायरा बढ़ाया जा रहा है। स्टार्ट अप इंडिया के प्रोग्राम में हाई टेक्नोलॉजी पर जोर को देखते हुए कॉर्पोरेशन ने अपने नए इनक्यूबेशन सेंटर्स में रोबोटिक्स और ऑटोमेशन पर भी फोकस करना शुरू किया है। वैसे तो स्टार्ट अप इंडिया में बड़े पैमाने पर स्किल डेवलपमेंट और आन्टर्प्रिन्योरशिप की बात कही गई है, लेकिन छोटे उद्यमियों के लिए खास इनक्यूबेटर्स खोलने पर भी विचार हो रहा है। इस समय देश के विभिन्न हिस्सों में 90 इनक्यूबेशन सैन्टर्स हैं जिनमें 85 पीपीपी मॉडल और 5 सरकारी संरक्षण में चल रहे हैं।

महोदया, मैं पलामू लोक सभा संसदीय क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूँ और मेरे संसदीय क्षेत्र में अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति और गरीब लोगों की बहुलता है। इस परिस्थिति में मैं आपके माध्यम

से मंत्री महोदय से अनुरोध करना चाहता हूँ कि मेरे संसदीय क्षेत्र में एक इनक्यूबेशन सैन्टर खोलने की कृपा करें।

माननीय अध्यक्ष : श्री चन्द्र प्रकाश जोशी, श्री रामचरण बोहरा एवं कुँवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल को श्री विष्णु दयाल राम द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

श्री देवजीभाई गोविंदभाई फतेपारा (सुरेन्द्रनगर): माननीय अध्यक्ष महोदया, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया।

माननीय अध्यक्ष जी, गुजरात में सुरेन्द्रनगर मेरा चुनाव क्षेत्र है। यहाँ 7 विधायक हैं और 17 लाख मतदाता हैं। भारत में सबसे ज्यादा नमक मेरे सुरेन्द्रनगर में अगरिया में बनाते हैं। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी को कहना चाहता हूँ कि जो अगरिया है, वहाँ के बच्चों के पढ़ने के लिए एक कृषि केन्द्र खोलने की मेरी विनती है। मेरी दूसरी विनती है कि यहाँ सभी तरह के ट्रांसलेटर होते हैं, कोई उर्दू में बोलता है, कोई हिन्दी में बोलता है, कोई इंग्लिश में बोलता है। गुजराती हमारी मातृभाषा है। मैं चाहूँगा कि अगली बार जब हमें बोलने का मौका मिलेगा तो उसके पहले आप यहाँ ट्रांसलेशन करने के लिए दो गुजराती इंटरप्रेटर रख लीजिए, यह मेरी विनती है।

माननीय अध्यक्ष : श्री चन्द्र प्रकाश जोशी, श्री रामचरण बोहरा एवं कुँवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल को श्री देवजीभाई गोविंदभाई फतेपारा द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

श्रीमती रीती पाठक (सीधी) : माननीय अध्यक्ष महोदया, जब हम किसी व्यक्ति से पूछें कि उसके जीवन के दो महत्वपूर्ण लक्ष्य क्या हैं तो बड़े ही सहज ढंग से वह कहता है कि बच्चों को पढ़ा लिखाकर तैयार कर दूँ, बेटी की शादी कर दूँ और अपने सिर पर दो कमरों का आशियाना तैयार कर दूँ।

अध्यक्ष महोदया, ज़मीन और घर का आकलन हम सिर्फ इनके आर्थिक मूल्यांकन से नहीं कर सकते। ज़मीन से संबंधित व्यक्ति का एक बहुत अलग ढंग का जुड़ाव होता है और घर, जिसमें बरसों तक वह रहता है, स्वाभाविक रूप से उसकी आत्मीयता होती है। जब किसी व्यक्ति का घर उजड़ता है, उसकी वह ज़मीन जो उसे पूर्वजों से थाती के रूप में प्राप्त होती है, वह चली जाती है या किन्हीं कारणों से देनी पड़ती है तो उसकी आर्थिक हानि तो होती ही है, साथ ही साथ मन यह मानने के लिए तैयार नहीं होता क्योंकि उसका सर्वथा भावनात्मक लगाव भी उससे होता है।

महोदया, मैं बात करना चाहती हूँ कि हमारी सीधी सिंगरौली क्षेत्र की जो धरती है, वह वास्तविक मायने में वसुन्धरा रत्नगर्भा है। हमारा संसदीय क्षेत्र प्राकृतिक संसाधनों से भरा हुआ है, किन्तु मेरे सीधी संसदीय क्षेत्र का बड़ा भूभाग, जो सिंगरौली के रूप में अवस्थित है, वहाँ प्रचुर मात्रा में कोयला उपलब्ध है।

कोयले के कारण ऊर्जा उत्पादन के क्षेत्र में कई बड़े उद्योगपतियों द्वारा स्थापित बड़े उद्योग व फैक्ट्रीज़ काम कर रही हैं। विगत दस वर्षों में हमारे प्रदेश के मुख्य मंत्री माननीय शिवराज सिंह चौहान जी ने इन उद्योगपतियों को रोज़गार प्रदान करने की दृष्टि से खुला अवसर प्रदान किया। परिणाम यह हुआ कि हमारे क्षेत्र में कई तरह के रोज़गार स्थापित हुए और पॉवर प्लांट व कोयला उत्खनन कंपनियाँ हमारे क्षेत्र में काम कर रही हैं।

महोदया, इस बात में कोई संदेह नहीं कि इन कंपनियों के आने से आज हमारा सिंगरौली जिला एक बड़ा ऊर्जा उत्पादक क्षेत्र न केवल देश के मानचित्र पर, अपितु विश्व के मानचित्र पर उल्लिखित है। किन्तु मैं इस बात को बड़े ही भारी मन से यहाँ पर कहना चाह रही हूँ कि इन दो वर्षों के दौरान सिंगरौली में क्षेत्र भ्रमण के दौरान उन विस्थापितों व उन परिजनों से जब मैं मिलने गई तो मुझे यह समझ में आया कि बरसों पहले उस कंपनी की स्थापना के लिए लोगों ने पूर्वजों की उस थाती, उस ज़मीन को, आस्था के उस केन्द्र को लिया, लोगों ने उनके भावनात्मक लगाव को रखने वाली मातृभूमि के टुकड़े को लिया, उद्योगों को दिया, किन्तु संस्थाओं के प्रमुख लोगों ने उन ज़मीनदाताओं के साथ उस संवेदनशीलता के साथ बर्ताव नहीं किया जिसकी अपेक्षा उन ज़मीनदाताओं को थी। अध्यक्ष महोदया, अब आप ही बताएँ कि उनकी जीती जागती ज़मीन भी गई, उनका आशियाना भी गया, जलती धूप में दोपहर कैसे बीते, पड़ती ठंड में ओस से निजात कैसे मिले और वह दुधमुँहे बच्चे और परिवार के सदस्यों के भरणपोषण की व्यवस्था कैसे करे। अतः मैं आपसे ही निवेदन करती हूँ और माननीय मंत्री महोदय से भी आग्रह करती हूँ कि संबंधित उद्योगों को सख्ती से निर्देश जारी करें कि पात्र विस्थापितों को नौकरी व मुआवज़ा विधिवत् ढंग से प्रदान करें, अनुबंध में किए गए वादों के मुताबिक विस्थापितों को सुविधा मुहैया कराएँ और साथ ही साथ विस्थापितों की समस्याओं को चिह्नित कर निराकरण किया जाए। इसके अतिरिक्त मेरे और कलैक्टर की उपस्थिति में प्रत्येक उद्योग के ज़िम्मेदार अधिकारियों की समन्वित बैठक आयोजित की जाए जिससे विस्थापितों की समस्याओं की समीक्षा की जा सके और कमियों को दूर करने का प्रयास किया जा सके।

माननीय अध्यक्ष : श्री भैरों प्रसाद मिश्र, श्री चन्द्र प्रकाश जोशी, श्री रामचरण बोहरा, कुँवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल एवं श्री अजय मिश्रा टेनी को श्री देवजीभाई गोविंदभाई फतेपारा द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

श्री भगवंत मान (संगरूर): अध्यक्ष महोदया, बहुत-बहुत शुक्रिया। पंजाब और हरियाणा के बीच पानी का जो विवाद है, वह काफी लम्बे समय से चल रहा है। कोई जमाना था, जब राजस्थान को पानी जाता था, उसकी रायल्टी मिलती थी, वह भी पंजाब को अब मिलनी बन्द हो गई है। यह विवाद शुरू कहां से हुआ, मैं

थोड़ा उस पर जाना चाहता हूँ। 8 अप्रैल, 1982 में कपूरी गांव, जो पटियाला डिस्ट्रिक्ट में पड़ता है, वहां पर तत्कालीन प्रधानमंत्री श्रीमती इन्दिरा गांधी गई थीं। वहां से एस.वाई.एल. का जो फाउंडेशन स्टोन ले किया गया था, उसमें कैप्टन अमरिन्दर सिंह जी मौजूद थे, मेरे पास उनका फोटो है। कांग्रेस के समय यह शुरू हुआ है। ... (व्यवधान) बिट्टू जी, आप प्लीज़ बैठ जाइये। कांग्रेस के समय में यह शुरू हुआ था। उसके बाद 1956 का जो पानी का एक्ट था, उसमें एमेंडमेंट भी यू.पी.ए. गवर्नमेंट ने की कि अगर दो स्टेट्स में झगड़ा है तो उसको सुप्रीम कोर्ट में लाया जा सकता है। जब 2004 में कैप्टन अमरिन्दर सिंह जी की सरकार ने विधान सभा में अध्यादेश लेकर आये कि पंजाब का पानी कहीं नहीं जाने देंगे तो उसको यू.पी.ए. गवर्नमेंट ने राष्ट्रपति जी के पास भेज दिया, मानने की बजाय, इसकी वजह से वह मामला अब सुप्रीम कोर्ट में है। सुप्रीम कोर्ट में उसकी सुनवाई थी तो एन.डी.ए. गवर्नमेंट ने एफीडेविट दिया है कि वह 2004 का जो केस था, वह अध्यादेश गलत था तो मुझे यह समझ नहीं आ रहा कि पंजाब, जो अब पानी के संकट से गुजर रहा है, न तो पीने का पानी पंजाब में रहा है, न ही खेती के लिए पंजाब में है। हालांकि पंजाब का नाम पांच आब, पांच दरियाओं पर हमारी स्टेट का नाम है, पर पंजाब के पानी को बचाने के लिए दोनों पार्टियां सिर्फ राजनीति करती हैं। मैं यह चाहता हूँ कि इसकी उच्च स्तरीय जांच करवाई जाये कि किसने शुरू किया, अब कहां तक बात पहुंची और इन दोनों पार्टियों का जो राजनीति का चेहरा है, वह सब के सामने आना चाहिए।

मैं आपके माध्यम से यह मांग करता हूँ कि पंजाब के पानी को बचाने के लिए आप संरक्षण दीजिए। आप मिनिस्ट्री को लिखिये, आप प्लीज़ उनको नोटिस दीजिए कि पंजाब के पानी को बचाया जाये। धन्यवाद।

माननीय अध्यक्ष : रवनीत जी, आपने इसी पर एडजर्नमेंट मोशन दिया है, आप कुछ कहना चाहते हैं?

श्री रवनीत सिंह (लुधियाना) : आपने मुझे बोलने का मौका दिया, पहले तो मैं आपका बहुत ही आभार प्रकट करता हूँ, क्योंकि कई दिनों से एडजर्नमेंट मोशन हम लगा रहे थे। स्पीकर मैडम, यह बहुत ही सेंसिटिव इश्यू है। मान साहब पार्लियामेंट मैम्बर हैं, उनका हक है, लेकिन उनकी पार्टी अभी नई है। यह मैं एक्सपीरिएंस की बात... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : पार्टी का सवाल नहीं, आप अपनी बात कहो न।

श्री रवनीत सिंह : इनको वह इश्यू पता नहीं है। उस टाइम क्या था, जब इन्होंने नाम लिया, इन्दिरा गांधी जी का और कैप्टन अमरिन्दर सिंह जी का, पर उन्होंने 2004 में सारी पार्टियों से बात करके, किसी से अकेले नहीं, बी.जे.पी. भी थी, अकाली दल भी था और ये तो थे नहीं तो वहां पर यह फैसला किया। पंजाब में जब एस.वाई.एल. कैनल बनाने की बात हुई थी, तब पानी पंजाब में था। पंजाब पानी दे सकता था, अब

भी राजस्थान को पानी जा रहा है, हरियाणा को जा रहा है, दिल्ली को जा रहा है, लेकिन इतने साल बाद अब स्थिति यह है कि पंजाब में 56 ब्लॉक्स ब्लैक जोन डिव्लेयर हो चुके हैं और जो पिछले साल का रिकार्ड आया है, 449 फॉर्मर्स ने, यह हाईएस्ट है, महाराष्ट्र के बाद दूसरे नम्बर पर पंजाब है, जिन्होंने सुसाइड्स की हैं। यह एग्रीकल्चर मिनिस्ट्री ने दिया है। यही कारण है बार-बार पंजाब रिक्वेस्ट कर रहा है, इसीलिए जो सुप्रीम कोर्ट में, अब मेरी आपसे गुजारिश क्या है, पंजाब में 35 हजार लोग शहीद हुए हैं, मारे गये हैं, इस पानी की वजह से, ऐसा माहौल पंजाब में रहा है। उसमें सब पार्टियों के लोग शहीद हुए हैं, मैं वह बात नहीं कहता। अब बात यह है, दोबारा जो सुप्रीम कोर्ट में जो सैण्ट्रल गवर्नमेंट की तरफ से जो सोलिसिटर जनरल गये हैं, वहां जो उन्होंने कहा है, सुप्रीम कोर्ट पंजाब एस.वाई.एल. कैनल बनाने को हिदायत करे इससे दोबारा पंजाब में आग लग सकती है, इसलिए सैण्ट्रल गवर्नमेंट को पंजाब के हक में बात करनी चाहिए। यह आपकी तरफ से हम चाहते हैं कि आप होम मिनिस्ट्री को और लॉ मिनिस्ट्री को कहें कि उनका जो वकील है...(व्यवधान) वह उनके पक्ष की बात करे।

माननीय अध्यक्ष : इस पर चर्चा नहीं करें।

श्री प्रेम सिंह चन्दूमाजरा (आनंदपुर साहिब) : मैडम, मैं इस पर क्लियर करना चाहता हूं। यह बहुत महत्वपूर्ण मसला है। हम कोई फेवर नहीं चाहते, पर हम केन्द्र सरकार की ओर से इम्पार्शियल बर्ताव जरूर चाहते हैं। पहले केन्द्र की ओर से इमरजेंसी के दिनों में भी पार्शियल एटीट्यूड हुआ। आज हम जरूर अपेक्षा करेंगे कि रिपैरियन लॉ के अनुसार भारत सरकार स्टैण्ड ले। यदि इमरजेंसी की तरह पार्शियल एटीट्यूड हुआ तो पंजाब के हालात खराब होंगे। पंजाब खुद पानी नहीं दे सकता। वहां पानी ज्यादा नहीं है। हमारे साथ इंसाफ होना चाहिए।...(व्यवधान)

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

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : नहीं, यह इश्यू समाप्त हो गया। इस पर कोई डिस्कसन नहीं करना है।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : मान जी, बैठिए। आप इसे सपोर्ट करें या कुछ भी करें, पर इस पर निर्णय आपको चाहिए।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : दुष्यंत जी, बैठिए।

SHRI R. DHRUVANARAYANA (CHAMARAJANAGAR): Thank you, Madam. I want to raise an important issue regarding wild elephants entering agriculture farms and areas of human settlements and leading both human and elephant deaths and destruction of crop and property. मेरी कंस्टीट्यून्सी कर्नाटक राज्य में चामराजनगर है। Out of the total geographical area, more than 56 per cent area is covered by forest. The number of crop damage reported during the year 2015-16 is 596 and death of human life is 6.

To avoid the elephants entering the farm field, we want to take up digging of elephant-proof trenches and solar fencing. This is very much needed. I would urge upon the Union Government to release adequate fund for taking up this work. Till today, crop damage compensation has not been released from the Central Government. I would urge the Union Government to release crop damage compensation to the farmers as early as possible. Thank you, Madam.

DR. J. JAYAVARDHAN (CHENNAI SOUTH): Hon. Speaker, Madam, it is unfortunate that the apprehension of our Indian fishermen by the Sri Lankan Navy, while pursuing their traditional avocation of fishing, continues unabated. These continued instances of apprehension and abduction of our fishermen by the Sri Lankan Navy are causing considerable unrest and resentment among the fishermen community.

It is important to note that our fishermen are only following their traditional occupation and fishing in an area to which they have a historic claim - their traditional fishing waters of the Palk Bay.

Further, the Sri Lankan strategy of not releasing the apprehended boats and fishing gears even after releasing the fishermen has severely impaired the means of livelihood of several fishermen families causing great frustration and despondency amongst the fisher-folk of Tamil Nadu. The prolonged detention and disuse of these boats even through the severe North East monsoon would have caused extensive and irretrievable damage. Hence it is necessary that the fishing

boats and the gears of poor fishermen are restored in a refurbished condition by the Government of India at the earliest.

There is also an urgent and imperative need to proactively initiate appropriate action to deliver a permanent solution to this sensitive issue that plagues the livelihood of thousands of Tamil Nadu fishermen.

Our hon. Chief Minister of Tamil Nadu, Puratchi Thalaivi Amma has already written to the hon. Prime Minister in this regard. Hence the Prime Minister should personally intervene in this matter and the Ministry of External Affairs should take up the matter with the Sri Lankan authorities in a concrete and decisive manner so as to secure the immediate release of 64 fishermen and 77 fishing boats. Immediate action should be taken in this regard.

Thank you, Madam.

HON. SPEAKER: Shrimati V. Sathyabama, Shri Ramcharan Bohra, Kunwar Pushpendra Singh Chandel and Shri Chandra Prakash Joshi are permitted to associate with the issue raised by Dr. J. Jayavardhan.

श्रीमती अनुप्रिया पटेल (मिर्जापुर): अध्यक्ष महोदया, दिनांक 28 फरवरी, 2016 को बिहार के मुज़फ्फरपुर में सेना में क्लर्क की भर्ती के लिए एक परीक्षा हुई। यह अपने आप में एक बहुत ही अनोखी परीक्षा थी, क्योंकि इसमें शामिल 1150 अभ्यर्थियों को केवल अन्तःवस्त्र पहनाकर खुले मैदान में ज़मीन पर बिठा कर यह परीक्षा दिलवायी गई। सेना भर्ती बोर्ड के डायरेक्टर ने यह सफाई दी कि परीक्षा में गड़बड़ी न हो, कोई नकल न करे, इसलिए हमने छात्रों को ऐसे बिठाया।

पटना उच्च न्यायालय ने इसे मानवाधिकार का उल्लंघन और बेरोज़गारी जैसी समस्या का मज़ाक उड़ाने के बराबर बताया है। मैं नहीं समझती कि भारत देश के इतिहास में इससे ज्यादा शर्मनाक और हास्यास्पद कोई भी परीक्षा हो सकती है। हर लिखित परीक्षा का अपना एक स्वरूप होता है। परीक्षार्थियों के सम्मान के साथ खिलवाड़ नहीं किया जा सकता है। नियमावली के अनुरूप नकल को रोकने के प्रबन्ध किए जाते हैं। भविष्य में ऐसी कोई घटना न हो, इसलिए मेरा सरकार से अनुरोध है कि सेना को भी इसके सख्त निर्देश दिए जाएं और इस प्रकार की हरकत करने के लिए जो लोग जिम्मेदार हैं, इस तरीके से जिन्होंने परीक्षार्थियों के सम्मान के साथ खिलवाड़ किया है, उनके विरुद्ध भी कार्रवाई होनी चाहिए, बहुत-बहुत धन्यवाद। ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आप अपना नाम दे दीजिए।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : श्री देवजी एम. पटेल, श्री गजेन्द्र सिंह शेखावत, श्री राहुल कस्वां, श्री चन्द्र प्रकाश जोशी, कुँवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल, श्री रामचरण बोहरा, श्री केशव प्रसाद मौर्य, श्री राम मोहन नायडू किंजरापु, श्री दुष्यंत चौटाला, श्री विनोद कुमार सोनकर, श्री मुकेश राजपूत, श्रीमती रमा देवी, श्री शरद त्रिपाठी, श्री राजेश रंजन, श्री राजेन्द्र अग्रवाल और श्री भैरों प्रसाद मिश्र को श्रीमती अनुप्रिया पटेल द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

SHRI MUTHAMSETTI SRINIVASA RAO (AVANTHI) (ANAKAPALLI):

Madam Speaker, thank you for giving me this opportunity to raise a matter of urgent public importance, that is demand for widening the road from Anakapalli to Anandapuram *via* Pendurthi as a four-lane or six-lane project. Vizag traffic and the State Highway traffic pass through Chennai-Howrah National Highway (NH No.5). In order to improve the safety and ensure smooth flow of traffic, it is essential to construct this four-lane or six-lane project at the earliest. The entire section of NH-5 between Anakapalli to Anandapuram is witnessing heavy traffic. It is unsafe from safety point of view. The main reason is, local traffic has direct access to the National Highway, which results in congestion and accidents.

HON. SPEAKER: Is it a National Highway?

SHRI MUTHAMSETTI SRINIVASA RAO (AVANTHI): It is a National Highway, Madam. Many people were killed; and many more were injured. I request the Ministry of Road Transport to find a permanent solution to this nagging problem.

Madam, through you, I request the hon. Minister to issue instructions because already they have given the DPR but it is getting delayed since the past two years. I would request the hon. Minister to kindly finalize the DPR, start the work immediately and issue instructions to the concerned authorities to widen the road, four to six lanes, from Anakapalli to Anandapuram *via* Pendurthi on a

priority basis to save precious human lives. It comes under my constituency Anakapalli.

Thank you Madam, for giving me the opportunity.

*SHRI K. ASHOK KUMAR (KRISHNAGIRI): Hon. Madam Speaker, Vanakkam. Thank you for this opportunity. The move of the Union Government to introduce the National Eligibility Entrance Test (NEET) for Medical Admissions is infringement upon the rights and authority of the State Government. The introduction of National Eligibility Entrance Test (NEET) will be unilaterally favouring the urban students besides it posing a danger to the rural students who come from socially and economically deprived sections of the society. The rural students may not be able to compete with urban students as there is no level-playing field for them. The students from rural background, who are socially and economically backward, may not be having access to coaching centres, training and study material, whereas the same would be easily available for urban students. The Notification of the National Eligibility Entrance Test (NEET) would definitely create confusion and frustration in the minds of poor students living in rural areas and small towns of Tamil Nadu.

Under the able leadership of the Hon. Chief Minister *Puratchithalaivi* Amma, Tamil Nadu has been witnessing golden period as regards better public health facilities. Tamil Nadu is a role model and a progressive state in terms of providing better health facilities to all its people. For Post Graduate Medical Courses, the Government of Tamil Nadu gives preference to those who have served in rural areas with additional special weightage to those who work in hilly and tribal areas. The State Government has successfully obtained undertakings from those completing Post Graduate medical education so that Specialist Medical Manpower is made available in Government Hospitals and Primary Health Centres across the State of Tamil Nadu.

* English translation of the speech originally delivered in Tamil

The Medical Council of India and Dental Council of India have issued Notification regarding the National Eligibility Entrance Test (NEET) in the year 2013. Hon. Supreme Court, in a petition against this Notification, had upheld all the valid objections of the State Government of Tamil Nadu and quashed the said Notification saying it ultra vires the Constitution. The then UPA Government filed a review petition against the Order of Hon. Supreme Court. Hon. Chief Minister of Tamil Nadu *Puratchithalaivi* Amma then wrote a letter to Hon. Prime Minister seeking withdrawal of this review petition by the Union Government filed in the Hon. Supreme Court.

HON. SPEAKER : Yes, it is over.

SHRI K. ASHOK KUMAR: Madam Speaker. A petition was filed by the Tamil Nadu Government against the review petition of Union Government in the Hon. Supreme Court.

HON. SPEAKER : You should not read all the papers.

SHRI K. ASHOK KUMAR: Just a second Madam Speaker. Hon. Chief Minister of Tamil Nadu *Puratchithalaivi* Amma has once again stressed the need to oppose the introduction of National Eligibility Entrance Test (NEET) for Medical Admissions in any other name or manner.

HON. SPEAKER : Now you have raised this issue.

SHRI K. ASHOK KUMAR: I therefore urge upon the Union Government to withdraw its review petition in the Hon. Supreme Court seeking to nullify the Apex Court's Judgement. Thank you. Vanakkam,.

श्री कृपाल बालाजी तुमाने (रामटेक) : अध्यक्ष महोदया, आज देश में जंगलों का काफी एरिया है। बहुत किसानों की जमीन जंगलों के आस-पास है और उसी खेती से किसान अपने परिवार का भरण-पोषण करते हैं। मेरे रामटेक, लोक सभा मतदान संघ पूरी तरह से किसानों का मतदान संघ है। उन जंगलों से जंगली जानवर खेतों में आकर भ्रमण करते हैं और फसलों को काफी नुकसान पहुंचाते हैं। खासकर, जब उनके खेतों में फसल उगती है, तो जानवर खेतों में घुस कर फसल को खा जाते हैं और पूरे खेत को तबाह कर

देते हैं, जिससे किसानों को आर्थिक नुकसान पहुंचता है। इस तरह की घटनाओं को रोकने के लिए सरकार को ठोस कदम उठाने की आवश्यकता है।

अध्यक्ष महोदया, मेरी आपके माध्यम से सरकार से विनती है कि ऐसे जंगलों को तार से फेन्सिंग करें तथा किसानों की जितनी भी फसल जंगली जानवरों द्वारा बर्बाद की जाती है, उन किसानों को केन्द्र सरकार आर्थिक मदद दे। उन्हें सरकार सब्सिडी के रूप में मदद दे तथा भविष्य में इस प्रकार की घटनाओं से प्रभावित किसानों की आर्थिक भरपाई के लिए आवश्यक नीति तैयार करें, जिससे हमारे किसानों को आर्थिक नुकसान होने से बचाया जा सके।

माननीय अध्यक्ष : कुँवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल, श्री रामचरण बोहरा, श्री जितेन्द्र चौधरी और श्री रवीन्द्र कुमार जेना को श्री कृपाल बालाजी तुमाने द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

श्री गणेश सिंह (सतना) : अध्यक्ष महोदया, मैं आपके माध्यम से भारत सरकार के वन एवं पर्यावरण मंत्रालय और केन्द्रीय चिड़ियाघर प्राधिकरण का ध्यान अपने लोक सभा क्षेत्र सतना, मध्यप्रदेश के मुकुंदपुर में जहां विश्व का पहला 'व्हाइट टाइगर सफारी' बनाया गया है, की ओर दिलाना चाहता हूं। मुकुंदपुर जिला सतना, व्हाइट टाइगर की जन्म स्थली है। सन् 1951 में पहली बार रीवा राज्य के पूर्व महाराजा श्री मार्तण्ड सिंह जी ने मोहन नाम के एक व्हाइट टाइगर को बरगदी जंगल से पकड़ा था। मोहन और राधा से अनेकों संतानें पैदा हुयी हैं, जिन्हें देश के विभिन्न स्थानों पर भेजा गया है लेकिन सफेद शेर के लिए उपयुक्त स्थान तथा वहां की जलवायु हमारे जिले के मुकुंदपुर जंगल में प्रमाणित हुयी है। इसलिए पांच जुलाई, 2010 को 'व्हाइट टाइगर सफारी' बनाने का निर्णय लिया गया, उसके लिए मैं माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी, मध्यप्रदेश के मुख्यमंत्री श्री शिवराज सिंह चौहान जी तथा केन्द्रीय पर्यावरण, वन और जलवायु परिवर्तन मंत्रालय के मंत्री श्री प्रकाश जावड़ेकर जी के प्रति आभार प्रकट करता हूं कि उसमें अब तक देश में कुल 48 टाइगर्स रिजर्व हैं, लेकिन देश और विश्व में पहला 'व्हाइट टाइगर सफारी' मेरे लोक सभा क्षेत्र में है, उसे इस सूची में अभी तक शामिल नहीं किया गया है। मैं मुकुंदपुर, व्हाइट टाइगर सफारी को रीवा के पूर्व महाराजा स्वर्गीय श्री मार्तण्ड जी के नाम पर किये जाने की मांग करता हूं तथा संसद के सभी माननीय सांसदों तथा देसी एवं विदेशी सभी पर्यटकों को 'व्हाइट टाइगर सफारी' आने का सादर आमंत्रण देता हूं।

माननीय अध्यक्ष : डॉ. किरिट पी. सोलंकी, श्री गजेन्द्र सिंह शेखावत, श्री केशव प्रसाद मौर्य, श्री शरद त्रिपाठी, डॉ. किरिट सोमैया श्री भैरों प्रसाद मिश्र, कुँवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल, श्री रामचरण बोहरा, श्री जितेन्द्र चौधरी और श्री रवीन्द्र कुमार जेना को श्री गणेश सिंह द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

SHRI RAM MOHAN NAIDU KINJARAPU (SRIKAKULAM): Thank you Madam for giving me an opportunity to speak in the “Zero Hour”.

Madam, as you would know after the bifurcation of the State of Andhra Pradesh, the new State of Andhra Pradesh has been left without any capital and we are supposed to build our own capital and for that, we have selected a historic town of Amravati city which is in between Vijayawada and Guntur and it is 217 square kilometers approximately.

Madam, you would know that this would be the biggest greenfield capital not just in India but in the entire world and this is happening for the first time. For this, the biggest challenge is to pool up the land. Instead of going for land acquisition, our Chief Minister Shri Nara Chandrababu Naidu garu came up with a very innovative concept of land pooling and within six months, we were able to pool about 50,000 acres of land. Again it is first time in the history of Indian politics. For the people to contribute for this capital, he has come up with a scheme ‘My Amravati’ where the people of Andhra Pradesh can contribute in the form of a brick, that is they can pay money for the brick and there has been a huge campaign for this.

But I would like to put it in the notice of the Central Government that Section 94 clause 3 of the A.P. Re-organisation Act states that special financial support for the creation of essential facilities in the new capital of Andhra Pradesh State, including Raj Bhawan, High Court, Secretariat, Assembly, Council and other such infrastructure has to be borne by the Central Government. For this, till now, we got an assistance of Rs. 1,500 crore but to build a capital on the lines of Hyderabad which was our capital for so long, we need approximately Rs. 3-5 lakh crore in the next 20 years. That is why, I want to make certain requests Madam on behalf of our State and the State Government. The Government has to release Rs. 4,000 crore for the immediate construction of Raj Bhawan, Secretariat, High Court and other preliminary infrastructure which is required to get the capital going. We request tax exemption for all the investments made in Amravati,

permission to raise zero coupon bonds and tax free bonds and 100 per cent excise duty exemption for 10 years and 100 per cent income tax exemption for the initial five years, and thereafter, 30 per cent for companies and 25 per cent for non-companies for further five years.

My other request would be that capital investment subsidy at 15 per cent of their investment in plant and machineries subject to the ceiling of Rs.1 crore has to be done. All this has to be done immediately keeping in mind that Andhra Pradesh is being the Sun rise State of today's India, I hope that the Government of India is going to take all these requests. Thank you so much.

HON. SPEAKER: Kunwar Pushpendra Singh Chandel is permitted to associate with the issue raised by Shri Ram Mohan Naidu Kinjarapu.

Now Shri K.C. Venugopal. Venugopal Ji, actually, it is a State matter. So, please be careful. I am allowing you.

SHRI K.C. VENUGOPAL (ALAPPUZHA): Madam, an unfortunate incident of attacking a church has been reported near the town, Kachna, the outskirts of Raipur in Chhattisgarh.

As per reports, a gang of about 30 people vandalized the church and attacked the people at the prayer time. It is a very bad incident. The local residents, those who are eyewitnesses, have said that the people came on motorcycles and without any talk, they suddenly attacked the mob and they destroyed the furniture inside the church and they were shouting the slogans of 'Jai Shriram'. That is what the reports say. This incident is not the single incident. For the last six months, five incidents of this type of attacking church have been reported in the same State.... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: I will allow you also. If you have any information, then only I will allow you, otherwise no.

SHRI K.C. VENUGOPAL: Madam, I am quoting a woman who was inside the church. "I had a child in my arms and they threw him down. They torn my clothes, and misbehaved with me." This was the statement given by a woman.

माननीय अध्यक्ष : उस बारे में इन्क्वारी चल रही होगी।

... (व्यवधान)

SHRI K.C. VENUGOPAL: We had discussed this yesterday also on the Women's Day. We had already discussed this type of activities. The church of Delhi was attacked.

HON. SPEAKER: I know.

SHRI K.C. VENUGOPAL: Last year we discussed this issue. This type of attacking church and this type of hurting the sentiments are being repeated.

HON. SPEAKER: Do not make allegation. I know it. It is a State matter.

SHRI K.C. VENUGOPAL: Madam, why is this being repeated? The statements given by the Ministers, including MPs, are provoking everyday. They are pouring poison into the minds of the people and religion.

HON. SPEAKER: Do not say something like that.

SHRI K.C. VENUGOPAL: That is why, in Kerala a senior journalist, named Sindhu Surya Kumar has been threatened by 2000 calls only because of reporting an incident.

माननीय अध्यक्ष : यहां की बात कीजिए, पूरे हिन्दुस्तान की बात यहां मत कीजिए। I am sorry.

SHRI K.C. VENUGOPAL: These types of things are happening against the media people, against the poor people, against women and against religious institutions.

HON. SPEAKER: No, I am not allowing you to raise general things happened all over India.

SHRI K.C. VENUGOPAL: Therefore, I am urging upon the Government that a strong action should be taken against the culprits. I am demanding a reply from the Minister.

HON. SPEAKER: Now you have raised the matter.

Shri Rajeev Satav, Dr. A. Sampath, Shri Jitendra Chaudhury, Shrimati P.K. Sreemathi Teacher and Shri Sankar Prasad Datta are permitted to associate with the issue raised by Shri K.C. Venugopal.

पूरा हिन्दुस्तान एकत्रित नहीं करते।

...(व्यवधान)

HON. SPEAKER: Do you know anything?

श्रीमती कमला पाटले (जांजगीर-चाम्पा): माननीय अध्यक्ष महोदया, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।...(व्यवधान)
माननीय सांसद ने छत्तीसगढ़ के चर्च के विषय में जो बात की, मैं उस विषय में बताना चाहती हूँ।
...(व्यवधान) छत्तीसगढ़ सरकार ने उसमें विशेष जांच करवाई है। छत्तीसगढ़ सरकार ने उसकी निन्दा की है।
...(व्यवधान) छत्तीसगढ़ सरकार द्वारा कुछ दोषियों को तत्काल अरैस्ट किया गया है।...(व्यवधान) वे अज्ञात लोग थे।
...(व्यवधान) पुलिस में कार्यवाही हो रही है। इस बारे में तत्काल जांच कराने का निर्देश भी जारी हो गया है।...(व्यवधान)

HON. SPEAKER: No, the whole thing must come.

... (Interruptions)

HON. SPEAKER: People have been arrested.

Now, Shri Premachandran Ji.

SHRI N.K. PREMACHANDRAN(KOLLAM): Madam, I would like to raise a very important serious matter concerning the common people of this country....
(Interruptions)

HON. SPEAKER: She is from the State. She can speak.

... (Interruptions)

HON. SPEAKER: Nothing will go on record. Only Mr. N.K. Premachandran's speech will go on record.

... (Interruptions)... *

SHRI N.K. PREMACHANDRAN: My submission is in respect of spiralling price rise of life saving medicines.... (Interruptions) I am on my legs, please....
(Interruptions)

HON. SPEAKER: Please sit down.

... (Interruptions)

* Not recorded.

HON. SPEAKER: Nothing will go on record except the submission of Mr. N.K. Premachandran.

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

SHRI N.K. PREMACHANDRAN : Recently, the Indo-US Business Council, Pharmaceutical Research and Manufacturers of America and US Chamber of Commerce revealed that the Government of India has given assurance to the United States of America that compulsory licensing provision of the Indian Patent Act of 2005 will not be applied in future. That has come out almost in all the newspapers.

Madam Speaker, the Indian Patents (Amendment) Act of 2005 was enacted by this Parliament on the basis of Doha Declaration of 2001. By virtue of Doha Declaration, developing countries are entitled to impose compulsory licensing system for protecting the public health

HON. SPEAKER: You can speak on it during the Budget discussion.

... (*Interruptions*)

SHRI N.K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Madam, it is a very important point.

Many developing countries have imposed the compulsory licensing system. There are 17 countries which have already imposed it on 24 medicines. In India, we have also applied for this provision with regard to medicines for cancer treatment. In 2012, Mr. P.H. Kurian, Indian Patents Controller issued a historically significant order to an Indian company NACO to produce medicines for cancer treatment. ... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Please give it in brief and conclude.

SHRI N.K. PREMACHANDRAN: Then, what happened is that earlier the cost of medicine manufactured by foreign companies for one month was Rs.2,80,428, we manufactured and marketed the medicine for Rs.8,800. It happened because we had applied for compulsory licensing system and the Indian indigenous

* Not recorded.

pharmaceutical industry was protected by it. But, now an assurance has been given to the industry in America that this compulsory licensing will not be applied for.

My second point is that, on the one hand, the price controlling mechanism over medicines has been taken away and, on the other, the Customs Duty has also been exempted on it. As a result, the prices of the life saving medicines for treatment of AIDS and cancer have become very high.

So, I want a response from the Government in this regard and I request that some urgent action should be taken on it. Thank you.

HON. SPEAKER: S/Shri K.C. Venugopal, Rabindra Kumar Jena, Jitendra Chaudhury, Shrimati P.K. Shreemathi Teacher, Kunwar Pushpendra Singh Chandel, Dr. K. Kamaraj and Dr. A. Sampath are permitted to associate with the issue raised by Shri N.K. Premachandran.

श्री दुष्यंत चौटाला (हिसार) : अध्यक्ष महोदया, मैं एक अहम मुद्दा आपके संज्ञान में लाना चाहता हूँ। पिछले कुछ महीनों में हम देखते आ रहे हैं कि मीडिया, जिसे हम चौथा स्तम्भ मानते हैं देश के अंदर निरंतर ऐसी घटनाएं हुईं जहां टेम्परड वीडियो चलाकर आधी रात को इन्कवायरी बैठाई गई, चाहे वह जेएनयू के अंदर छात्रों की झूठी वीडियो देखने का मामला हो। पिछले दिनों एक अखबार के माध्यम से हरियाणा की छवि को बिगाड़ने का काम किया गया। मुरथल के अंदर एक रेप का मामला सामने आया। पप्पू यादव जी ने इस हाऊस में, कुमारी शैलजा जी ने राज्य सभा के अंदर इस बात को उठाया। उस दिन से लेकर आज तक हम देखते आ रहे हैं कि अलग-अलग अखबार और टीवी चैनल उसे और बढ़ाने का काम कर रहे हैं। आज हमें सभी को एकजुट होकर हरियाणा को ऐसी स्थिति में लाना पड़ेगा जहां भाइचारा बन पाए, भाईचारा संगठित हो पाए। रातों-रात एक रिपोर्ट पर दो जजेज एक सुओ-मोटो संज्ञान ले लेते हैं उस पर आईजी लेवल के एक अधिकारी की इन्कवायरी रिपोर्ट आ जाती है और पता चलता है कि कोई दुर्घटना नहीं हुई। मैं आपके माध्यम से माननीय प्रधानमंत्री जी और आईएनबी मिनिस्टर से आग्रह करूंगा कि जिस अखबार और टीवी चैनल ने झूठी रिपोर्ट चलाने का काम किया, उस पर केन्द्र सरकार तुरंत कड़ी से कड़ी कार्रवाई उन अखबार और टीवी चैनलों के खिलाफ एकशन लेने का काम करे।

माननीय अध्यक्ष : श्री कुंवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल और डॉ. सत्यपाल सिंह को श्री दुष्यंत चौटाला द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

DR. P. VENUGOPAL (TIRUVALLUR): Madam Speaker, I thank you very much for having allowed me to raise this very important matter concerning the students' community in Tamil Nadu.

The Tamil Nadu Government has been opposing the move of the Centre to introduce the National Eligibility Entrance Test (NEET) for medical admissions. In this regard, the Chief Minister of Tamil Nadu had written several letters to the Prime Minister of India inviting his attention to the serious impact that it would cause.

In 2013, the Supreme Court quashed the notification issued by the Medical Council of India and the Dental Council of India for introducing this test for medical admissions. The judgement upheld the valid objections raised by our hon. Chief Minister. But, the Centre has filed a review petition in the Supreme Court.

Through the letter written to the hon. Prime Minister, the Chief Minister of Tamil Nadu had expressed strong objection to this move of the Centre as it will infringe upon the autonomy of the State and its right to regulate the admission policies to medical education in Tamil Nadu.

Madam Speaker, as of now, we have a very vibrant student-friendly and patient-friendly medical admission policy in Tamil Nadu. Our Government has taken a number of steps to ensure that there is a level playing field for students from rural areas who are deprived. In many common examinations for professional course admissions, the rural students are at a disadvantage because they lack basic resources like coaching in training institutes, study materials etc. Considering all this, the Government of Tamil Nadu had abolished the entrance exam for under-graduate courses.

For the post-graduate medical courses, the Government of Tamil Nadu has a policy of giving preference to those who served in rural areas, and hilly and tribal areas. This move has significantly improved the availability of doctors at remote locations and strengthened the quality of primary health care.

So, when we have such a vibrant policy, there is no need to have a common entrance test for medical admissions. The Tamil Nadu Government, under the efficient leadership of Amma, strongly objects to the move of the Centre to nullify the judgement of the Supreme Court by filling a review petition.

Hence, I request the Central Government to ensure that the said review petition filed before the Supreme Court is withdrawn for the sake of giving a level playing field to the students and also to ensure that it does not interfere with the State's authority.

Thank you.

HON. SPEAKER: Dr. K. Kamaraj is permitted to associate with the issue raised by Dr. P. Venugopal.

12.56 hours**SUBMISSION BY MEMBER****Re: Alleged role of social media in defaming the personality
of a Member of Parliament**

श्रीमती अंजू बाला (मिश्रिख) : अध्यक्ष महोदया, आपने मुझे इस सदन में अपनी ही व्यथा बताने का मौका दिया, उसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। आज मुझे यह प्रूफ देना पड़ रहा है कि मैं जिंदा हूँ। 3 मार्च, 2016 को मुझे वेबसाइट पर डेथ घोषित कर दिया गया और मेरा डेथ प्लेस दिल्ली ही बताया गया है। यह वेबसाइट विकीपीडिया है, जिसने यह अपलोड किया और मुझे बताया कि मैं मर चुकी हूँ।

मैडम, पांच और छः तारीख को जो दो दिन का प्रोग्राम आर्गनाइज्ड था, उसमें मैंने बेटी के लिए एक कविता बोली थी। वह कविता किसी को पसंद आयी, तो उन्होंने मुम्बई से मेरे पीए को फोन किया। वह खुद डरा हुआ था कि यह कब पोलिटिक्स में आयीं और कब एक्सपायर हो गयीं। उसने मेरे पीए से फोन करके पूछा कि यह कैसे हो गया? उसने यह भी पूछा कि आज लोक सभा चैनल पर जो दिखा रहे हैं, वह क्या पहले की रिकार्डिंग है, तो मेरे पीए ने कहा कि यह लाइव है, शायद एक घंटे पहले की रिकार्डिंग है। अब इसे लोक सभा चैनल पर दिखा रहे हैं। उस समय तक मैं भी वापस आ गयी थी क्योंकि मुझे लखनऊ वापस जाना था। जब मैं आयी तब मेरे पीए ने कहा कि आपसे कोई मुम्बई से बात करना चाहता है। मैंने जब उनसे बात की, तो उन्होंने मुझे बताया कि मैडम, आपके बारे में वेबसाइट में अपलोड है कि 3 मार्च, 2016 को आप एक्सपायर हो गयी हैं और आपका डेथ प्लेस दिल्ली है। उन्होंने मुझे चरित्रहीन भी साबित करने की कोशिश की। मुझे लग रहा है कि आज के युग में, पहले सीता जी को पवित्रता का प्रमाण देना पड़ा था, वैसे ही मुझे भी पूरे हिन्दुस्तान के सामने यह प्रमाण देना पड़ रहा है कि मेरे दो पति न होकर एक पति है। उसमें मेरे हसबैंड के बारे में भी कहा गया था। अब मेरे हसबैंड के ही दोनों नाम हैं--सतीश वर्मा उर्फ कृष्ण कुमार सिंह। उन्होंने उसमें यह लिखा कि वर्ष 2001 से 2010 तक मैं कृष्ण कुमार सिंह के साथ रही और एक साल का लीप करके वर्ष 2011 से 2016 तक मैं सतीश वर्मा के साथ रही।

मैडम, मेरी शादी 26 जनवरी, 2008 को जम्मू में हरि पैलेस में हुई थी और उत्तर प्रदेश से विधायक सतीश वर्मा उर्फ कृष्ण कुमार सिंह की बारात आयी थी। मैं यह बताना चाहती हूँ कि इस तरह से जो वेबसाइट चलती है, जो सोशल मीडिया है, यदि वे ऐसे कार्य करेंगे तो उन्हें कब सजा मिलेगी? क्या इनके खिलाफ कोई कार्रवाई होगी? ...(व्यवधान) अगर वह घर बैठे मुझे बदनाम कर सकते हैं, तो क्या

दूसरी महिलाएं सुरक्षित हैं? इसलिए मुझे यह बताना पड़ा। आप उस पर कार्रवाई करेंगी। पूरे हिन्दुस्तान में जिस-जिस ने उसे पढ़ा होगा, वह मेरे बारे में यह सोच रहा होगा कि क्या मैं इस टाइप की हूँ? उसमें मेरे बारे में और भी अभद्रता लिखी है। मैं पूछना चाहती हूँ कि वह मेरे बारे में क्या जानता है और कैसे उन्होंने उसमें अपलोड कर दिया?

मैडम, मैं आपसे यही कहना चाहती हूँ कि ऐसी वेबसाइट पर, ऐसी सोशल मीडिया पर सख्त से सख्त कार्रवाई होनी चाहिए, उन्हें सजा मिलनी चाहिए और जिन्होंने मेरे खिलाफ लिखा है, उन पर एफआईआर दर्ज होनी चाहिए।

मैडम, मुझे एक शक और है, क्योंकि मैं डिस्ट्रिक्ट हरदोई की रहने वाली हूँ, जहां मेरी शादी हुई है। मैं बता नहीं सकती कि वहां फेसबुक पर कुछ पोस्टर्स अलग तरीके से लांच किये गये हैं, जिसे कल मुझे व्हाट्सएप पर किसी ने भेजा है। मैं चाहती हूँ कि आप उसे खुद देखें। उनके खिलाफ एफआईआर दर्ज हो और उन्हें सजा मिले। धन्यवाद।

13.00 hours

माननीय अध्यक्ष: श्री दुष्यंत चौटाला, श्री धर्मवीर सिंह, श्रीमती रमा देवी, श्री भैरों प्रसाद मिश्र, श्री पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल, श्री देवेन्द्र सिंह भोले, श्री रवीन्द्र कुमार जेना, श्री अरविंद सावंत श्री केशव प्रसाद मौर्य और श्री रामचरण बोहरा को श्रीमती अंजू बाला द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : पूरा सदन आपके साथ है। अंजू बाला जी ने मुझे पूरी बात बताई और अभी सदन में बात उठाई। यह वास्तव में सही नहीं है। कल ही महिला दिवस था। किसी भी महिला के असम्मान में इस तरह की बात नहीं होनी चाहिए। उन्होंने मुझे बताया है।

...(व्यवधान)

HON. SPEAKER: What will the Minister say in this?

... (Interruptions)

HON. SPEAKER: Yes, Mr. Minister, do you want to say something?

... (Interruptions)

THE MINISTER OF LAW AND JUSTICE (SHRI D.V. SADANANDA GOWDA): Madam Speaker, certainly it is a very serious matter. The matter has been brought before the House and it has been brought to the knowledge of the Government also. ... (*Interruptions*) Certainly we will look into the matter and certainly we will take serious action as far as possible. ... (*Interruptions*)

श्री राजेश रंजन (मधेपुरा) : माननीय अध्यक्ष जी, हमारी बहन जिस दर्द से पीड़ित हैं, मैं उसी दर्द के बारे में कहना चाहता हूँ। कभी मुखल की घटना, कभी वेमुला की घटना, कभी जेएनयू की घटना...(व्यवधान) मैं घटना पर नहीं जा रहा हूँ। मैं सोशल मीडिया...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : राजेश जी, आपस में बात नहीं करें। बात करनी है तो स्पीकर से कीजिए।

...(व्यवधान)

HON. SPEAKER: What is this entire thing going on?

... (Interruptions)

HON. SPEAKER: Every now and then you start doing it.

... (Interruptions)

माननीय अध्यक्ष : मैं अलाऊ कर रही हूँ इसका अर्थ यह नहीं है कि ऐसे करें।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आप सब बातें मत जोड़िए।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : पहली बात यह है कि यह बात बिल्कुल अलग है। आप जो बात कह रहे हैं, वह अलग है। आपको क्या कहना है डायरेक्ट बोलिए।

...(व्यवधान)

श्री राजेश रंजन: माननीय अध्यक्ष जी, संसटिव मुद्दे जैसे मुखल या कोई और घटना है, इस देश में लगातार सोशल मीडिया, विकीपीडिया, इलेक्ट्रानिक्स मीडिया में आती रहती हैं। मीडिया स्वतंत्र और जिम्मेदार व्यवस्था है। कुछ मीडिया वामपंथ हैं कुछ दक्षिणपंथ हैं। मीडिया अलग तरह से बंटा हुई है और अपनी विचारधारा से समाज की किसी घटना को लाता है। मीडिया हो या सोशल मीडिया हो, आज समाज में बहुत ही संसटिव मुद्दे को अगंभीर तरीके से परोसने की कोशिश की जाती है। चाहे हरियाणा की घटना हो, गुजरात की घटना हो या कोई और घटना हो, न्यायालय या विधायिका से संबंधित कई बातें आती हैं। क्या इस संबंध में व्यवस्था की जो सबसे बड़ी ताकत है, उसके लिए कोई जवाबदेही बिल मीडिया के लिए आएगा ताकि समाज मीडिया के तरह-तरह की विचारधारा से बच सके।

HON. SPEAKER: Yes, It is okay.

Shri Suresh Angadi, for one minute only.

... (Interruptions)

श्री राजेश रंजन : मीडिया पर कारपोरेट घरानों का आधिपत्य है कि वह जो तय करेगा मीडिया उसी विचार को समाज में लाएगी। मीडिया अपने तरीके से विचार लाकर समाज को तोड़ता है, राष्ट्र को तोड़ता है, इंसानियत को तोड़ता है। क्या इस देश में मीडिया के लिए कानून बनेगा? क्या सदन के लिए गंभीर होगा क्योंकि पूरा देश, पूरा राष्ट्र मीडिया की विचारधारा में बंटकर समाप्त होता जा रहा है।

माननीय अध्यक्ष: श्री पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल, श्री रामचरण बोहरा और श्री केशव प्रसाद मौर्य को श्री राजेश रंजन द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

SHRI SURESH C. ANGADI (BELAGAVI): Thank you, Madam, for giving me an opportunity to raise an important issue of my Constituency.

Belagavi is an educational hub after Pune and Bengaluru. Every day, many students are getting involved in accidents on the roads because of congestion. This congestion is because of the Railway Over Bridges.

For the past 40 years, there is no railway over-bridge in Belgaum area. Now, the work on the railway over-bridge has started and I would request the hon. Minister to ensure that these railway over-bridges are completed in time, or within the specified time. The State Government and the local authorities are cooperating in this matter and there is proper coordination. Hence, I would request the hon. Railway Minister to direct the authorities concerned to complete the railway over-bridge on time so as to avoid such types of accidents.

Secondly, in my constituency, there is a Kendriya Vidyalaya. After ten years, the construction has been completed now. Now is the time to give admissions from 1st Standard to 8th Standard. Hence, I would request the hon. Minister to direct the authorities concerned with the Kendriya Vidyalaya to start the school in the new building and enable the students to take admissions in it.

श्री उदय प्रताप सिंह (होशंगाबाद) : माननीय अध्यक्ष जी, गृह मंत्री जी सदन में मौजूद हैं, मैं आपके माध्यम से उनका ध्यान इस ओर आकर्षित कराना चाहता हूँ कि मध्य प्रदेश लगातार चार वर्षों से भारी प्राकृतिक आपदा से जूझ रहा है। पिछले तीन चार पांच तारीखों में भारी बारिश और भारी ओलावृष्टि मध्य प्रदेश में हुई है। मेरे संसदीय क्षेत्र होशंगाबाद में करेली-नरसिंहपुर-चावरपाठा-गार्डरवारा-पिपरिया-सुहागपुर-

सिवनी-मालवा-विकास खंडों में भारी ओलावृष्टि से फसलों को सौ फीसदी नुकसान हुआ है। मैं आपके माध्यम से माननीय गृह मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि भारत सरकार की मंशा है कि दलहन की फसलों को प्रमोट किया जाए।

यह पूरा दलहन और गेहूँ का क्षेत्र है। आपके माध्यम से मेरा आग्रह है कि यहां पर केन्द्र सरकार एक टीम भेजकर जैसा पहले भी भारत सरकार ने किया है, भारत सरकार ने 2200 करोड़ रुपये मध्य प्रदेश सरकार को दिये हैं। माननीय मुख्य मंत्री शिवराज जी ने हमारे प्राकृतिक आपदा पीड़ित व्यक्तियों को लगभग 5000 करोड़ रुपये का मुआवजा पिछले वर्षों में बांटा है। मेरा आपके माध्यम से अनुरोध है कि माननीय गृह राज्य मंत्री जी मध्य प्रदेश में एक टीम भेजकर खासकर होशंगाबाद, नरसिंहपुर में उसकी जानकारी मंगवाकर राहत प्रदान करने की कृपा करें, ऐसी मेरी अपेक्षा है। धन्यवाद।

माननीय अध्यक्ष : श्री पुष्पेन्द्र सिंह चंदेल को श्री उदय प्रताप सिंह द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

श्री प्रेम सिंह चन्द्रमाजरा (आनंदपुर साहिब) : माननीय अध्यक्ष जी, मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र का बहुत महत्वपूर्ण मुद्दा आपके समक्ष रखना चाहता हूँ। मेरे निर्वाचन क्षेत्र साहिबजादा अजीतसिंह नगर में अन्तर्राष्ट्रीय हवाई अड्डा बना है। सुना है कि माननीय प्रधान मंत्री 11 सितम्बर को इन्फोगरेशन करके आए। अभी तक वहां अन्तर्राष्ट्रीय उड़ानें शुरू नहीं हुईं और जबकि इसके लिए एयरलाइन्स ने परमिशन मांगी है। मुझे माननीय मंत्री जी का लैटर आया है कि मुम्बई, दिल्ली और चेन्नई में जो बीएच एयरलाइन्स और दूसरी एयरलाइन्स हैं, उनको परमिशन दे दीजिए कि यहां से डॉमैस्टिक जाएं तो फिर अन्तर्राष्ट्रीय क्या बनेगा? इसलिए मेरा आपके माध्यम से सरकार से निवेदन है कि वहां अन्तर्राष्ट्रीय उड़ानें शुरू की जाएं। उसके नाम पर चर्चा हो रही थी। हरियाणा के मुख्य मंत्री शहीद-ए-आजम भगत सिंह के नाम के लिए मान गये हैं।

23 मार्च को शहीद-ए-आजम-साहब भगत सिंह का शहीदी दिन है। मैं चाहता हूँ कि उस दिन से अन्तर्राष्ट्रीय हवाई उड़ानें वहां से शुरू हों और चंडीगढ़ से नांदेड़ के लिए, हमारे लोगों को बहुत मुश्किल से जाना पड़ता है, इसलिए वहां के लिए भी डॉमैस्टिक एयरलाइनें शुरू की जाएं। धन्यवाद।

डॉ. सत्यपाल सिंह (बागपत) : मैडम, मैं आपके माध्यम से भारत सरकार का ध्यान लगभग 7 करोड़ लोगों के दर्द की तरफ आकर्षित करना चाहता हूँ। उत्तर प्रदेश इस देश का सबसे बड़ा राज्य है जहां लगभग 22 करोड़ से अधिक जनसंख्या है। 22 करोड़ की जनसंख्या पर एक इलाहाबाद हाइकोर्ट है और उसका 13 जिलों के लिए एक लखनऊ बेंच है। पश्चिमी उत्तर प्रदेश जहां लगभग 7 करोड़ लोग रहते हैं, 22 जिले आते हैं, उनको इलाहाबाद जाने के लिए 500 कि.मी. से लेकर 750 कि.मी. की यात्रा करनी पड़ती है।

वहां लोगों को न सस्ता न्याय है, न सुलभ न्याय है और दूसरे, इलाहाबाद हाइकोर्ट में माननीय कानून मंत्री चले गये। 160 वैकेंसी हाइकोर्ट जजेज की इलाहाबाद हाइ कोर्ट के अंदर है क्योंकि हाइकोर्ट जज हैं, अच्छे एडवोकेट मिलते नहीं हैं। इसलिए मेरा आपके माध्यम से भारत सरकार से निवेदन है कि 1955 से लेकर डॉ.सम्पूर्णानंद जब चीफ मिनिस्टर थे, उसके बाद नारायण दत्त तिवारी जी थे, राम नरेश यादव जी थे, विश्वनाथ प्रताप सिंह जी थे, उसके बाद मायावती जी थीं, सब लोगों ने भारत सरकार को लिखकर दिया है कि पश्चिमी उत्तर प्रदेश के अंदर एक इलाहाबाद हाइकोर्ट की बेंच बनाई जाए। इसके लिए बार बार संघर्ष हो रहे हैं। बार बार स्ट्राइक पर लोग बैठे हैं और आपके माध्यम से मैं सरकार से कहना चाहता हूं कि इलाहाबाद हाइकोर्ट के अंदर इन 22 जिलों के अंदर 52 प्रतिशत जो केसेज हैं, वे इस क्षेत्र के पेंडिंग हैं। इसलिए मैं निवेदन करूंगा कि पश्चिमी उत्तर प्रदेश में सबसे पहली बेंच मेरठ के अंदर बनाई जाए। वर्ष 1857 में मेरठ में देश का स्वतंत्रता संग्राम शुरू हुआ था और यह देश का बहुत पुराना नगर है। भारत सरकार को अधिकार है कि रिआर्गेनाइजेशन स्टेट एक्ट के अंतर्गत वहां के चीफ जस्टिस की संस्तुति के बिना भी बेंच खोल सकती है।

माननीय अध्यक्ष : कुँवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल को डॉ. सत्यपाल सिंह द्वारा उठाए गए विषय के साथ संबद्ध करने की अनुमति प्रदान की जाती है।

यह सदन दोबारा दो बजकर दस मिनट पर मिलने के लिए स्थगित किया जाता है।

13.10 hours

*The Lok Sabha then adjourned for lunch till Ten Minutes past
Fourteen of the Clock.*

14.13 hours

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

(Hon. Speaker *in the Chair*)

MATTERS UNDER RULE 377 *

HON. SPEAKER: Hon. Members, the matters under Rule 377 shall be laid on the Table of the House. Members who have been permitted to raise matters under Rule 377 today and are desirous of laying them may personally hand over text of the matter at the Table of the House within 20 minutes.

Only those matters shall be treated as laid for which text of the matter has been received at the Table within the stipulated time. The rest will be treated as lapsed.

* Treated as laid on the Table.

**(i) Need to develop Mandawa in Jhunjhunu district, Rajasthan
as a film city and tourist centre**

श्रीमती संतोष अहलावत (झुंझुनू) : मेरे संसदीय क्षेत्र (झुंझुनू) का मण्डावा शहर अपने आप में विश्व प्रसिद्ध ऐतिहासिक महत्व रखता है। राजस्थान का यह सांस्कृतिक रूप से समृद्ध शहर बॉलीवुड फिल्म निर्माताओं को आकर्षित कर रहा है। फैसी विदेशी स्थानों, विचित्र परिवेश, गलियों की पुरानी दुनिया, आकर्षण और पेचीदा भूलभुलैयाओं की तरह हवेलियां आदि से युक्त होने के साथ-साथ इस स्थान पर अभी वर्तमान में रिलीज हुई फिल्म "बजरंगी भाई जान" की शूटिंग भी हुई। शाहरूख की "पहेली, द जर्नी सोंग" "हम जो चलने लगे हैं", "जब वी मेट", "पी.के." आदि फिल्म भी यहां इस मण्डावा शहर में फिल्माई गई थी। फिल्म "कच्चे धागे" की शूटिंग भी इसी मण्डावा शहर में हुई है। इस मण्डावा शहर में प्रतिवर्ष पर्यटकों व फिल्म इंडस्ट्री के लोगों का आए दिन भ्रमण होता रहता है। यहाँ के प्रमुख ऐतिहासिक स्थल, हवेलियाँ, रघुनाथ मंदिर, शिव मंदिर आदि प्रसिद्ध हैं।

इन सभी विशेषताओं को मद्देनजर रखते हुए, यह क्षेत्र फिल्म निर्माताओं के लिए फिल्म पर्यटन व पर्यटन का प्रमुख केंद्र बनने की अपेक्षाओं पर खरा उतरता है। अगर इस स्थल को इन केंद्रों को बनाने से वंचित रखा जाता है तो विश्व प्रसिद्ध सांस्कृतिक विरासत को आने वाले समय में हम खो देंगे।

अतः मेरा निवेदन है कि आप इस अमूल्य स्थल को फिल्म सिटी बनाने व पर्यटन में शामिल कर पर्यटन केंद्र के रूप में विकसित करने की कृपा करें ताकि ज्यादा से ज्यादा फिल्म निर्माता व देशी-विदेशी सैलानी यहां आ सकें व इस विरासत के ऐतिहासिक महत्व को जान सकें। अनेक लोगों को फिल्म सिटी व पर्यटन क्षेत्र से प्रत्यक्ष व अप्रत्यक्ष रूप से रोजगार मिल सके व राजकीय राजस्व में भी वृद्धि हो सके।

(ii) Need to upgrade and modernise railway stations at Dahanu Road, Vasai, Nalasopara, Virar, Palghar, Boisar in Maharashtra

SHRI CHINTAMAN NAVASHA WANGA (PALGHAR): The population of new Palghar district in Maharashtra is increasing rapidly. Due to rapid increase in population, Vasai-Virar Municipal Corporation was established recently. New Palghar district is also developing rapidly. Tarapur Atomic power Station is coming in the New Palghar District. Boisar City is an industrial city. New industries are coming up in Palghar and Dahanu Tehsil area. The Western Railway line is going through my Palghar Lok Sabha constituency and new suburban trains are running from Churchgate to Dahanu Road, Vasai, Nalasopara, Virar, Palghar, Boisar Stations. These Railway stations are very crowded and require modification and upgradation. The Vasai Railway Station is very important Railway station as long route trains going to southern India, northern India, eastern India are stopping at Vasai Station, but there are no facilities at this station. Therefore, I request for upgradation of these railway stations including Palghar.

(iii) Need to run branch of Union Bank of India from village Duari situated in Raipur Karchuliyan block in Rewa district, Madhya Pradesh

श्री जनार्दन मिश्र (रीवा) : मध्यप्रदेश में रीवा जिले के विकास खण्ड रायपुर कर्चुलियान के ग्राम दुआरी में 35 वर्ष पहले यूनियन बैंक की शाखा कोड क्रमांक 543748 संचालित की गयी थी, जिसे दिनांक 10 फरवरी, 2008 को 15 किलोमीटर दूर गुढ में स्थानांतरित कर दिया गया। गुढ में कई बैंकों की शाखाएँ पूर्व से ही संचालित है।

अतः मैं वित्त मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि उक्त शाखा को दुआरी से संचालित कराये जाने का आदेश जारी कराये।

(iv) Need to set up a Sports Authority of India Training Centre at Netarhat in Chatra parliamentary constituency, Jharkhand

श्री सुनील कुमार सिंह (चतरा) : भारत सरकार के युवा कार्यक्रम एवं खेल मंत्रालय के अधीन भारतीय खेल प्राधिकरण (स्पोर्ट्स ऑथोरिटी ऑफ इंडिया, साई) द्वारा 25 मई, 1995 को साई प्रशिक्षण केन्द्र-एस.टी.सी. योजना (साई ट्रेनिंग सेंटर, एस.टी.सी.) शुरू की गई थी। जिसके तहत 14 वर्ष से 21 वर्ष तक की आयु के युवाओं को जूनियर स्तर पर खेलों के लिए तैयार किया जाता था। वर्ष, 2012 में आयु सीमा में बदलाव कर 12 वर्ष से 18 वर्ष की आयु तय की गई। इस योजना का मुख्य उद्देश्य देश में खेल का बुनियादी ढांचा तैयार करके क्षेत्रीय असंतुलन को दूर करना है। केंद्र सरकार द्वारा राज्य सरकार के सहयोग से साई प्रशिक्षण केंद्रों की स्थापना की जाती है। इस योजना के अंतर्गत 26 खेलों के प्रशिक्षण शामिल हैं। जिनमें मुख्य तीरंदाजी, एथलेटिक्स, बास्केटबॉल, हॉकी, मुक्केबाजी, साइकलिंग, फुटबाल, वॉलीबॉल, शूटिंग आदि है।

झारखंड में क्रिकेट, हॉकी, तीरंदाजी, एथलेटिक्स और फुटबॉल काफी लोकप्रिय खेल हैं। झारखंड से श्री जयपाल सिंह, पूर्व भारतीय हॉकी टीम के कप्तान रह चुके हैं, जो ओलंपिक खेल 1928 में भारत के लिए पहला स्वर्ण पदक जीतने वाली हॉकी टीम के कप्तान थे। वर्तमान में श्री मनोहर टापनो और श्री विमल लाकड़ा भारतीय हॉकी टीम के खिलाड़ी हैं। कुमारी आषुंता लाकड़ा भारतीय महिला हॉकी टीम की कप्तान रही हैं। दीपिका कुमारी तीरंदाजी में स्वर्ण पदक विजेता है। मुक्केबाजी में लक्ष्मी पाड़िया और दिवाकर प्रसाद अंतर्राष्ट्रीय मुक्केबाज झारखंड से हैं। क्रिकेट में महेंद्र सिंह धोनी भारतीय क्रिकेट टीम के कप्तान हैं, जिनकी कप्तानी में भारत ने विश्व कप जीता है।

वर्तमान में भारतीय खेल प्राधिकरण (स्पोर्ट्स ऑथोरिटी ऑफ इंडिया, साई) के साई प्रशिक्षण केन्द्र-एस.टी.सी. योजना (साई ट्रेनिंग सेंटर, एस.टी.सी.) के तहत कुल 58 केन्द्र देश में खुले हुए हैं। परंतु झारखंड राज्य में एक भी साई प्रशिक्षण केन्द्र नहीं है। झारखंड प्रदेश, उग्रवाद से प्रभावित राज्य है। इस राज्य में खेल को बढ़ावा देकर युवाओं के आगे लाया जाता है तो प्रदेश का विकास संभव हो सकेगा। क्षेत्रीय असंतुलन दूर होगा।

अतः मेरी भारत सरकार से मांग है कि चतरा संसदीय क्षेत्र के नेतरहाट में साई प्रशिक्षण केन्द्र खोल जाए, जिससे इस क्षेत्र के युवा, खेलों के प्रति जागरूक हो और खेलों में अपना भविष्य निर्माण कर सके।

(v) Need to provide the benefits of Technology Upgradation Fund Scheme for Textile Industry to Embroidery Units of Surat, Gujarat

श्रीमती दर्शना विक्रम जरदोश (सूरत) : मेरे क्षेत्र सूरत के निवासियों की उद्यमशीलता विशेषकर टेक्सटाइल के क्षेत्र में कुशल आर्थिक गतिविधियों के कारण राष्ट्रीय एवं अंतर्राष्ट्रीय स्थानों पर अलग पहचान बनाये हुए हैं। हाल ही में केंद्र सरकार द्वारा टेक्सटाइल उद्योग के विकास हेतु प्रोत्साहित करने वाली नीति टफ (टेक्नोलॉजी अपग्रेडेशन फंड) में बदलाव के कारण एम्ब्रोइडरी के क्षेत्र को सम्मिलित न करने का निर्णय किया है, जिसके कारण एम्ब्रोइडरी उद्यमियों में चिंता का माहौल बना हुआ है।

आज देश में सिर्फ सूरत शहर की बात करे तो 10 साल पहले इम्पोर्टेड मशीनरी के सहारे एम्ब्रोइडरी उद्योग ने देश-विदेश में एक महत्वपूर्ण स्थान हासिल किया था। आज सूरत में ही एम्ब्रोइडरी के 1.80 लाख से ज्यादा यूनिट शहर के 10 लाख कारीगरों के परिवारों का आर्थिक आधार बना हुआ है। मल्टीहेड एवं सिक्वल जैसे मशीन आज बड़ी मात्रा में चाइना से आयात की जाती है। एक अंदाज के मुताबिक हर महीने 15 से 20 लाख की कीमत की 500 मशीन सूरत में आयात की जाती हैं। यानि अगर देखे तो सिर्फ सूरत में ही हर माह अरबों रूपये की मशीनों का आयात हो रहा है। पिछले साल तक अगर एम्ब्रोइडरी की मशीनों को मंगवाया जाता तो उस पर टफ के अंतर्गत सब्सिडी मिल रही थी, परंतु वर्तमान नयी टफ की व्यवस्था में एम्ब्रोइडरी का समावेश नहीं किया गया है।

मेरी सरकार से मांग है कि टफ के लाभान्वित क्षेत्रों की सूची में एम्ब्रोइडरी को भी सम्मिलित किया जाए।

**(vi) Operation of two toll booths on National Highway No. 8
between Vadodara and Ahmedabad**

SHRI DEVUSINH CHAUHAN (KHEDA): In my constituency, Kheda, recently the National Highway 8 which runs between Vadodara and Ahmedabad has been upgraded into 6 lanes. This NH 8 runs parallel to Vadodara-Ahmedabad Expressway. There are two toll booths but after making it 6 lanes, the charges on these toll booths have been doubled due to which the major traffic has shifted to the Expressway causing heavy traffic snarls on the Expressway. Besides this, the traffic which has to go towards Saurashtra, takes left turn just after passing the first toll booth on the NH 8, which is also not justified as they are paying full toll just for taking a left turn. Further, on this NH 8 at Sandana in Kheda district falls Dandi Marg which is a Heritage Highway. People are paying toll to use this road also. I, therefore, urge upon the Hon'ble Minister of Road, Transport and Highways to (i) bring down the charges of the toll plaza on this NH-8; (ii) set up the first toll plaza after traffic takes left turn for Saurashtra; and (iii) Exempt people of Kheda district from paying toll fee.

**(vii) Need to put moratorium on interest payment on education loan
till the employment of the students**

श्री ओम प्रकाश यादव (सीवान) : भारत सरकार द्वारा छात्रों को उच्च शिक्षा हेतु बैंकों द्वारा कर्ज प्रदान किया जाता है, जो एक सराहनीय कदम है। इससे लाखों गरीब छात्रों को उच्च शिक्षा ग्रहण करने में सहायता हो रही है। मैं सरकार का ध्यान इस शिक्षा क्रम की विसंगतियों की ओर दिलाना चाहता हूँ। शिक्षा क्रम में ये प्रावधान है कि छात्र को अपनी शिक्षा पूरी करने के बाद ऋण को ब्याज सहित वापसी करना होता है। बहुत-से छात्रों को पढ़ाई के पश्चात् तत्काल कोई रोज़गार नहीं मिल पाता है। ऐसी स्थिति में छात्रों से ज्यादा ब्याज वसूलना न्याय संगत नहीं है।

अतः मैं केंद्र सरकार से अनुरोध करता हूँ कि छात्रों के हित में छात्रों से ब्याज न वसूला जाए, जब तक कि वे कोई नौकरी में न लग जाए। इससे लाखों छात्रों को फायदा होगा और वे तनावमुक्त होकर अपनी पढ़ाई पूरी करेंगे।

(viii) Need to conduct a fresh survey for identification of all the eligible beneficiaries under draft Andaman And Nicobar Islands Food Security Rules, 2016 under the National Food Security Act, 2013

SHRI BISHNU PADA RAY (ANDAMAN AND NICOBAR ISLANDS): There is a need to conduct fresh survey and adoption of better procedure and eligibility criteria (as being adopted in other states) to identify more beneficiaries under draft A&N Islands Food Security Rules, 2016 under the National Food Security Act, 2013.

As per the Government figure, the number of families covered under the National Food Security Act, 2013 in rural area is 24, 94% and in urban area it is 1.70% of the total population of A&N Islands, which is not correct. This figure may be more as other states have covered 70 to 80 percent of their population under FSA. Due to improper survey at that point of time, the percentage of population under this Act is less than the actual number of intended beneficiaries.

The income criterion of Rs. One Lakh is very less. There are various low paid workers who should be covered. The honorarium prescribed for the President and Members of the District Forum is very less, this needs to be enhanced.

I, therefore, request the Government to conduct a fresh survey and the adoption of better procedure and eligibility criteria (as being adopted in other states) to identify more beneficiaries under draft A&N Islands Food Security Rules 2016 under the National Food Security Act, 2013 so as to cover at least 75% population and 50% population, in rural and urban area respectively.

(ix) Need to check the functioning of fraudulent travel agents and put in place a mechanism to ensure hassle-free transportation of dead bodies of Indian citizens who die abroad

श्री जनक राम (गोपालगंज) : मेरे संसदीय क्षेत्र गोपालगंज सहित पूरे बिहार से लोग, यहाँ रोज़गार नहीं मिलने व इस जिले व राज्य के आर्थिक, सामाजिक पिछड़ेपन के कारण नौकरी के लिए बड़ी संख्या में खाड़ी के देशों में जाते रहे हैं। वहाँ योग्यता और क्षमता के अनुसार अच्छी नौकरी और सुविधाएं देने के नाम पर गल्फ की कम्पनियां और उनसे जुड़ते भारतीय एजेंट तो वर्कर्स को लेकर जाते रहे हैं। लेकिन वहाँ जाते ही इन लोगों के साथ जानवरों जैसा व्यवहार किया जाता रहा है और दबाव बनाकर किसी भी तरह का काम, मजदूरी कराया जाता रहा है, जिससे दुर्घटनाएं होती रही हैं। अवांछित परिस्थितियों से लड़ते-लड़ते व अति मानसिक प्रताड़ना के कारण ऐसे मजदूरों की एक के बाद एक आकस्मिक मृत्यु होती चली आ रही है।

इस संबंध में एक विशेष बात जो इस सदन में रखनी है कि विदेश में कमाई के लिए अपने लोगों की अचानक हुई मृत्यु के बाद अपने वतन और घर पर उनकी अन्त्येष्टि के लिए उनके शवों को वहाँ से वापस मंगवाने में बहुत विलंब होने के कारण जनता में आक्रोश रहा है।

मैं विदेश मंत्री, भारत सरकार से प्रार्थना करूंगा कि इस अति संवेदनशील विषय पर व्यक्तिगत संज्ञान लेते हुए इस तरह के मामलों को शीघ्र निष्पादन कराने की कृपा करें।

**(x)Need to review the decision to deport families migrated from
Pakistan and presently living in India**

श्री हुकुम सिंह (कैराना) : मैं सरकार के संज्ञान में एक बहुत ही मार्मिक व संवेदनशील विषय लाना चाहता हूँ। भारत में सैंकड़ों ऐसे परिवार हैं, जो पाकिस्तान में रहते थे परंतु पक्षपात के कारण वहां की सरकार से उत्पीड़ित होने के कारण जिन्होंने विवश होकर भारत में शरण ली। संयोग से ये परिवार हिन्दू हैं। यहां पर रहकर किसी प्रकार अपने परिवार का पालन-पोषण करत रहे तथा निरंतर प्रयास करते रहे कि इनको भारत में रहने की अनुमति मिल जायेगी, परंतु दुर्भाग्य से इन सब परिवारों को निराशा ही हाथ लग रही है। विगत एक वर्ष में लगभग 100 ऐसे परिवार है जो सिंधी या कुच्छी गुजराती समाज से संबंधित थे, हताश होकर पाकिस्तान चले गये। मोतीराम खतरी नामक एक व्यक्ति का परिवार सन् 2009 से गुजरात के अहमदाबाद में रह रहा है, अपने अथक प्रयासों के बाद भी यह परिवार न तो अपना वीजा बढ़वाने में सफल रहा और न ही यहां की नागरिकता पाने में सफल रहा। संरक्षण मिलने के बजाए ऐसे परिवार वीजा नियमों का उल्लंघन के आरोप लगने के कारण परेशान एवं चिंतित हैं। हिंदू होने के कारण यह लोग न तो पाकिस्तान में सुरक्षित हैं और न ही भारत में इनको संरक्षण मिल पा रहा है। एक ओर तो अदनान सामी नामक गायक जो कि पाकिस्तान का नागरिक था, को भारतीय नागरिकता प्रदान की गई वहीं दूसरी ओर इन निराश्रित हिंदू परिवारों को भारत छोड़ने पर विवश किया जा रहा है।

मेरी सरकार से अपील है कि मानवीय आधार पर इन सभी परिवारों को भारत में रहने की अनुमति दी जाये ताकि यह लोग एक सम्मानित व सुरक्षित जीवन व्यतीत कर सकें।

**(xi) Need to improve BSNL mobile service in Ballia
parliamentary constituency, Uttar Pradesh**

श्री भरत सिंह (बलिया) : हमारे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र बलिया में बी.एस.एन.एल. मोबाइल नेटवर्क की स्थिति ठीक नहीं है।

मेरा केंद्र सरकार से अनुरोध है कि मेरे संसदीय क्षेत्र बलिया (उत्तर प्रदेश) में बी.एस.एन.एल. मोबाइल नेटवर्क मजबूत किया जाए।

**(xii) Need to provide financial and other benefits as a mark of
honour to veterans of JP movement during emergency**

श्री विनोद कुमार सोनकर (कौशाम्बी) : सन् 1975 में तत्कालीन सरकार की गलत नीतियों के कारण सरकार के खिलाफ आदरणीय जय प्रकाश नारायण जी के नेतृत्व में पूरा देश आंदोलित हुआ। जनता की आवाज दबाने के लिए सरकार द्वारा आपातकाल लागू किया गया। निर्दोष लोगों को गिरफ्तार कर 19 माह तक जेल में रखा गया, उन्हें प्रताड़ित किया गया, उनके साथ तरह-तरह के जुल्म, ज्यादती एवं अत्याचार किया गया तथा फर्जी मुकदमों में फँसाया गया, जो लोकतंत्र में काला अध्याय के रूप में वर्णित हुआ। अंततः लम्बे संघर्ष के बाद लोकतंत्र की जीत हुई। रिहाई के बाद इन्हें लोकतंत्र रक्षक सेनानी घोषित किया गया। वर्तमान समय में उत्तर प्रदेश में लोकतंत्र रक्षक सेनानियों को रूपया 10,000 सम्मान राशि, राज्य परिवहन में सहयात्री के साथ यात्रा एवं राजकीय चिकित्सा आदि दी जा रही है। इसी प्रकार अन्य कई गैर कांग्रेस शासित राज्यों में भिन्न-भिन्न सुविधायें दी जा रही हैं।

अतः मैं सरकार से अनुरोध करता हूँ कि लोकतंत्र रक्षक सेनानियों को संपूर्ण देश में स्वतंत्रता सेनानियों की भाँति सम्मान राशि एवं अन्य केंद्रीय सुविधायें दी जाये।

(xiii) Need to enact a law to provide social security benefits to domestic workers and other deprived sections of the country

श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय (गिरिडीह) : आज हमारा देश 69 वर्षों तक की यात्रा करने की ओर अग्रसर है, परंतु हमारे पूर्व शासकों ने देश के हर क्षेत्र में कार्यरत कार्यबलों की सुध नहीं ली, तभी तो देश का एक बड़ा भाग आंदोलन/हड़ताल के माध्यम से अपनी उन्नति की लड़ाई लड़कर आमजनों की दिनचर्या बदहाल कर अपनी मांगों को अंगीकार कराने के लिए सरकार को विवश कर देते हैं। आज सम्पन्न लोग भी आंदोलन के पथ पर अग्रसर हैं, परंतु आज देश के कई ऐसे कामगार हैं, जो अपनी जिंदगी बदहाली में बिना विरोध के यापन कर रहे हैं।

इसी परिप्रेक्ष्य में मैं घरेलू कामगारों और अन्य कामगारों के संबंध में ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूँ। हमारे देश में बीड़ी, भवन मजदूरों एवं अन्य सन्निर्माण कर्मकार अधिनियम है, परंतु देश के कई क्षेत्रों में ऐसे कर्मकार हैं, जिन्हें सरकार द्वारा चिन्हित नहीं किया गया है, जिसके कारण उन्हें किसी प्रकार की सुविधाएं पेंशन, चिकित्सा, बैंकों द्वारा ऋण, बीमा आदि की सुविधाएँ प्राप्त नहीं हैं, ऐसा क्यों?

महाराष्ट्र में घरेलू कामगारों के लिए राज्य स्तरीय कानून छोड़कर केंद्रीय कानून नहीं है। वर्ष 2004-05 के राष्ट्रीय आंकड़ों के अनुसार 40.75 लाख कामगार निजी घरों में घरेलू काम करते हैं, जिसमें 30.05 लाख महिलाएं हैं, जबकि इसकी संख्या इससे भी अधिक है।

मेरा आग्रह है कि घरेलू कामगारों और अन्य वंचित कामगारों के लिए समुचित राष्ट्रीय कानून बनाने और अंतर्राष्ट्रीय श्रम संगठन संधि 189 को अनुसमर्थन देकर घरेलू कामगारों एवं अन्य की रक्षा की जाये।

(xiv) Need to regularise the services of daily wage and adhoc employees working in Guru Ghasi Das Vishwavidyalaya, Bilaspur, Chhattisgarh

श्री लखन लाल साहू (बिलासपुर) : मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र बिलासपुर (छत्तीसगढ़) में स्थित गुरु घासीदास विश्वविद्यालय के संबंध में ध्यान आकर्षित कराना चाहता हूँ। उक्त विश्वविद्यालय पहले राज्य विश्वविद्यालय था, जिसका उन्नयन 15.01.2009 को केंद्रीय विश्वविद्यालय के रूप में किया गया है। उक्त विश्वविद्यालय जब राज्य शासन के अधीनस्थ था तो 29 तृतीय एवं 80 चतुर्थ श्रेणी कर्मचारी कुल 109 वेतनभोगी/तदर्थ कर्मचारियों की नियुक्ति की गई थी। जिस समय विश्वविद्यालय का उन्नयन केंद्रीय विश्वविद्यालय के रूप में किया गया, उस समय भी 109 दैनिक वेतनभोगी कर्मचारियों को भी नियमित करने का समझौता हुआ था। तदनुसार छत्तीसगढ़ शासन के सामान्य प्रशासन विभाग के पत्र क्रमांक एफ.-12-08/1/2007/1-3, दिनांक 5 मार्च, 2008 के अनुसार 01.01.1989 से 29.12.1997 की अवधि में नियुक्त छत्तीसगढ़ के समस्त तृतीय एवं चतुर्थ श्रेणी के दैनिक वेतनभोगी एवं तदर्थ कर्मचारियों का नियमितीकरण का आदेश जारी किया गया है। इसी क्रम में विश्वविद्यालय में पदस्थ 109 वेतनभोगी कर्मचारियों का दिनांक 26.08.2008 से नियमितीकरण किया गया है। इन 109 कर्मचारियों का दिनांक 26.08.2008 से मार्च, 2009 तक केंद्रीय विश्वविद्यालय द्वारा नियमित सात माह तक वेतनमान भी आहरण किया गया है, परंतु तत्कालीन कुलपति द्वारा अप्रैल 6 2009 से बिना सूचना या आदेश के इन कर्मचारियों को आज तक कलेक्टर दर पर वेतन का भुगतान किया जा रहा है। ये कर्मचारी अपने बच्चों को उच्च शिक्षा एवं वृद्ध माता-पिता को पर्याप्त सेवाएं देने में असुविधा महसूस कर रहे हैं।

अतः मानव संसाधन विकास मंत्री से मेरा आग्रह है कि गुरु घासीदास विश्वविद्यालय के कार्यरत 109 वेतनभोगियों को 26.08.2008 से नियमित करने का आदेश जारी करें।

(xv) Need to cancel the circular on suspension of fresh registration of industrial units for claiming benefits under the schemes of North East Industrial and Investment Promotion Policy

SHRI GAURAV GOGOI (KALIABOR): I would like to draw the kind attention of the Government towards the need to cancel the Circular on suspension of Registration under the schemes of North East Industrial and Investment Promotion Policy (NEIIPP).

As the Government is aware that Special Fiscal package policy came into force in 1997 and lapsed in 2007. In 2007, the policy was again revised by the then Government to promote industrialization in the states of NER leading to overall growth of the region. The provision of NEIIPP upheld the competitiveness of the North Eastern Industries. However, despite having three years of expiration, the Government issued a circular, wherein fresh registration of industrial units for claiming benefits of the schemes under NEIIP, 2007 has been suspended w.e.f. 01.12.2014.

It is an attempt to dilute the fiscal incentive meant to boost investments in the industrially backed region, particularly Assam. Such a step will adversely affect the interests of the NER and a big blow to both industrialization and tourism efforts, particularly Assam. The core idea of the 'Make in India' campaign will not be achieved, if we don't promote industries in the North Eastern States. Going by the figures of the Economic Survey of Assam 2014-15, the GSDP growth in the Industry sector during the year 2013-2014 is 34.7% with 2004-2005 as the base year. This per se is self-explanatory of the potential of the aforesaid scheme.

Hence, I request the Hon'ble Minister of Commerce and Industry to kindly take necessary steps to cancel the circular issued for the purpose to protect the

interests of the North Eastern states in general and Assam in particular for, this policy of the purpose to protect the interests of the North eastern states in general and Assam in particular, for this policy of the government, if taken forward will imply that the government is not making the North Eastern States a part of the 'Make in India' campaign.

(xvi) Need to provide immediate financial help and relief material to the farmers distressed due to severe drought situation in Maharashtra

श्री राजीव सातव (हिंगोली) : महाराष्ट्र में विशेषतः मराठवाड़ा में भयानक सूखे की स्थिति उत्पन्न हुई है। मराठवाड़ों के जिलों में लगातार दो साल से किसान सूखे से ग्रस्त हैं। किसानों द्वारा आत्महत्या की प्रवृत्ति चरम सीमा पर है। राज्य सरकार इस स्थिति से निपटने में पूरी तरह असमर्थ हो रही है। मनरेगा के तहत कामों की शुरुआत न होने से हजारों किसान परिवार अपना घर छोड़कर काम के लिए भटक रहे हैं। स्कूल में जाने वाले बच्चे अपनी शिक्षा छोड़ने पर मजबूर हैं। जानवरों को खाने के लिए पर्याप्त मात्रा में उपलब्धता न होने की वजह से किसान कम कीमतों पर जानवरों को बेचने के लिए मजबूर हैं। जहाँ लोगों को पानी मिलना मुश्किल है, वहाँ जानवरों को पानी उपलब्ध कराना और भी मुश्किल है।

इस भयावह स्थिति से निपटने के लिए मेरा आग्रह है कि सरकार तुरंत कदम उठाए और 50,000 रूपए की सहायता राशि तथा पानी और अनाज किसानों को उपलब्ध कराएं।

(xvii) Need to lift the ban on fishing of sea cucumbers

SHRI A. ANWHAR RAAJHAA (RAMANATHAPURAM): Fishermen of southern Tamil Nadu particularly those in the fishing areas of Rameswaram, Pamban, Vedalai, Devipattinam, Mandapam, Keelakkarai, Yeruvadi, Thangachimadam and Dhanushkodi are the worst affected due to the indifferent attitude of various Central government agencies for many years now. Apart from the huge loss of lives and damage to fishing boats and nets caused by Sri Lankan Navy, about which Chief Minister of Tamil Nadu has been ceaselessly drawing the attention of the Prime Minister, our people both involved in fishing and its sales are put to great harassment due to the inevitable and inadvertent handling of Holothurians or sea-cucumbers, a by-catch in fishing. In 1982, under the Indian Wild-life (Protection) Act 1972, catching of small-size-cucumbers was restricted. But in 2001, a blanket-ban was imposed enlisting them with about 60 other so called rare species. This sea-cucumber found in abundance in our south-eastern coast is not really rare and can easily be aqua-cultured abundantly in our waters. They are in great demand in South-East Asian countries both for food and medicine. Exporting this shallow-water sea-organism is a thousand-year-old traditional occupation in our reign which has now come to an end thereby depriving thousands of fishermen of their livelihood. No country including the UN body on conservation of rare natural resources has banned catching of sea-cucumbers. But in India the catching of small-size sea-cucumbers is banned.

Hence, I urge upon the Union Ministry of Environment, Forest and Climate Change to lift the ban for the benefit of fishermen of Tamil Nadu.

(xviii) Need to resume work on the Tindivanam-Thiruvannamalai and Tindivanam-Nagari railway lines in Tamil Nadu

SHRI V. ELUMALAI (ARANI): Railways have shelved projects worth Rs.19,500 crore which are lagging behind and will affect as many as 14 projects in Tamil Nadu. The list includes projects that have seen not much progress since their announcement. Tindivanam-Tiruvannamalai and Tindivannam-Nagari railway projects were announced in 2008-09 and 2006-07 respectively. Tindivanam-Tiruvannamalai railway line project completed 6 percent and Tindivannam-Nagari railway line project completed 10 percent of work. These projects have been shelved citing that return on investment as Minus 11 and Minus 5 respectively. These are all people oriented projects and the economic criteria should not come in between. These railway line projects, if implemented, will help boost all- around development of these backward areas of the State. I urge upon the Government to resume work on these two railway line projects at the earliest.

(xix) Need to address the problems faced by Micro, Small and Medium Enterprises

DR. RATNA DE (NAG) (HOOGHLY): The Micro, Small and Medium Enterprises (MEME) sector is often referred to as the backbone of the economy but this sector faces immense challenges when it comes to financial assistance. Finance is not only required to start a business but also for sustenance, diversification, modernization as well as expansion and the lack of which can severely hamper growth of the sector. Small business is known to be the engine of growth across the world. In India, this sector contributes 8% to GDP, 45% to the manufacturing output and accounts for 40% of export. Unfortunately, MSME units very often face major challenges in getting security loans. Other key issues plaguing this sector are the dearth of skilled labor, outdated technology, lack of innovation, inadequate infrastructure, absence of proper marketing and procurement services and lack of proper training and guidance among others. Banks are wary of granting loan due to high risk perception associated with the sector. However, a scheme is only as good as its implementation. If policy expectations are great, expectations from delivery mechanisms are even more so. I, therefore, urge the Government to take remedial steps to address the issues plaguing the sector.

**(xx) Regarding allocation made in Budget 2016 for welfare
of Dalits and Adivasis**

DR. TAPAS MANDAL (RANAGHAT): I applaud the allocation of Rs. 500 crores under the Stand-up India scheme for SC/ST entrepreneurs. However, the overall allocation under Scheduled Caste Sub Plan (SCSP) and Tribal Sub Plan (TSP) is extremely poor in the budget 2016-17.

The allocation for SC under the Union Budget 2016 is only 7.6% when the due amount under SCSP budget should be 16.8% which should amount to Rs. 91,301 and 8.6% under TSP which should amount to RS. 47,300 crores. Thus denying a total of Rs. 75,764 crore is not justifiable.

The budget comes at a crucial point with UGC Withdrawing non-NET fellowships and death of a PH.D student at Hyderabad University. The underlying issue of both these instances has been denial of mandatory funds to research scholars.

Dr. B.R. Ambedkar reasoned that higher education was an important instrument to seek power and dignity for all and hence advocated for public education being critical for the empowerment of Dalit and backward classes. The denial in money allocated for the purpose of higher education further makes their struggle for equality a tougher one. Additionally, it acts as violation of constitutionally mandated rights of the SC/ST community.

Of the total of Rs 897 crores allocated under UGC, 60% goes towards capital assets and another 30% towards grants-in-aid and only 8% directly benefitting SC and ST students.

If we analyse the sector wise allocation, over 86% of the Dalit budget is spent on Social Service, Welfare and Housing Sectors. They do not form the triggers for development except for Higher education. Without greater allocations

for agriculture and allied rural development schemes, energy, industry and mineral, science and technology and communication, the overall growth of the SC and ST will be very lopsided.

The budget continues to marginalize Dalit-Adivasi women by allocating a measly 1% to Dalit women and 2% to Adivasi women without taking into account the needs and voices of women. I urge upon the Government to take remedial steps in this regard.

**(xxi) Need to release the balance funds for construction of five
new medical colleges in Odisha**

SHRI NAGENDRA KUMAR PRADHAN (SAMBALPUR): Construction of 5 new medical colleges in Odisha with a project cost of Rs. 189 crores each has been taken up under centrally sponsored scheme. With fund sharing pattern of 75:25 between Centre and the State Government, the work is going on full swing which on completion will go a long way in addressing the shortage of doctors in the state. Admission in new medical colleges for MBBS students has been scheduled to commence from 2017-18 academic session. Odisha Government on its part has made adequate budget provision for the project despite financial crunch.

A revised estimate of Rs. 2450.90 crores for the five proposed medical colleges has been submitted to the Ministry of Health and Family Welfare, Government of India for capital expenditure equipment and manpower.

Government of India, on its part, released Rs. 55 crores only in three installments till date. Chief Minister of Odisha has requested the Minister for Health and Family Welfare, Government of India to expedite the matter.

Therefore, I request the Minister Health and Family Welfare, Government of India to release the funds as soon as possible for the purpose.

(xxii) Need to provide funds for development of cantonment areas in the country

श्री श्रीरंग आप्पा बारणे (मावल) : भारत में लगभग 62 कैन्टोनमेंट बोर्ड हैं। इनमें क्षेत्र और जनसंख्या के अनुसार सबसे बड़ा कैन्टोनमेंट बोर्ड आगरा में स्थित है और इसके बाद दूसरे स्थान पर मेरे संसदीय क्षेत्र मावल (महाराष्ट्र) के अंतर्गत देहरोड कैन्टोनमेंट बोर्ड आता है। नगरपालिका क्षेत्र के विकास के लिए राज्य सरकार द्वारा विविध विकास कार्यों के लिए निधि उपलब्ध करायी जाती है और इस निधि से नगर पालिका में अनेक विकास कार्य किये जाते हैं लेकिन कैन्टोनमेंट बोर्ड को केंद्र सरकार द्वारा और राज्य सरकार द्वारा ऐसी कोई-सी भी निधि उपलब्ध नहीं करायी जाती है, जिससे कैन्टोनमेंट बोर्ड के विकास कार्य किये जा सकें, जिसके कारण कैन्टोनमेंट बोर्ड के विकास कार्य होने में बड़ी समस्याएँ उत्पन्न होती हैं और इस एरिया का विकास नहीं हो पाता है।

मैं सरकार से मांग करता हूँ कि कैन्टोनमेंट बोर्ड को केंद्र सरकार और राज्य सरकार की तरफ से कैन्टोनमेंट बोर्ड के विकास और सुविधाओं हेतु ज्यादा से ज्यादा निधि उपलब्ध करायी जाये, जिससे कि कैन्टोनमेंट बोर्ड क्षेत्र का अधिक से अधिक विकास किया जा सके।

**(xxiii) Need to set up a Cancer Research Institute/Hospital at
Rajahmundry, Andhra Pradesh**

SHRI M. MURLI MOHAN (RAJAHMUNDRY): I am constrained to bring to the kind notice of the Union Government that the incidence of various types of cancer is very much prevalent in all the coastal districts of Andhra Pradesh, particularly in East and West Godavari districts including Rajahmundry, Amalapuram, Kakinada, Eluru, etc. However, the existing Government General Hospital, Rajahmundry is not having adequate facilities to deal with cancer related cases.

Keeping in view of the position stated above, I would, earnestly, request the Government to set up a Cancer research Institute/Cancer Hospital at Rajahmundry by upgrading the existing Government hospital as multi Super Specialty Hospital.

(xxxiv) Need to set up a regulatory body for online startup and e-commerce sector in the country

SHRI B. VINOD KUMAR (KARIMNAGAR): There is no single regulator for online startup and e-commerce sector in India. This is presently regulated by multiple agencies such as the Ministries of Finance, Corporate Affairs, Information Technology, SEBI, etc. leading to severe inefficiencies and lack of accountability.

Online startup and e-commerce firms are an indication of India's maturity as a capitalist economy where individuals move from being job-seekers to job providers. Companies like Flipkart, Snapdeal, Zomato, Jabong, Myntra, etc. are major success that have provided inspiration to lakhs of youth.

However, this sector suffers from a crisis of sustainability. There are allegations that the revenue models adopted by these companies are unsustainable and that they are surviving on funding from angel investors and venture capitalists. For instance, in the financial year ended March 2015, all the top 22 online startups registered losses to the tune of Rs. 7884 crores. The sustainability of the sector is still unclear.

If a bubble is indeed building then it can lead to job losses, social unrest and an overall shock to the economy. It would also undermine the goals of Startup India, Standup India.

Thus a strong, unified regulator is necessary for this sector and I request the Government to establish it at the earliest.

**(xxv) Need to create a separate Ministry for the welfare of
Other Backward Classes**

SHRIMATI ANUPRIYA PATEL (MIRZAPUR): Ministry of Social Justice and Empowerment, earlier called the Ministry of Welfare from 1985 till 1998 looked after the matters relating to Scheduled Castes, Scheduled Tribes, Other Backward Classes (OBCs) and Minorities. In course of time, separate Ministries were created for the welfare of OBCs constituting more than 55% of the country's total population. There is simply a Backward Classes Division in the Ministry of Social Justice and Empowerment that looks after the policy, planning and implementation of programmes relating to social and economic empowerment of OBCs. It also looks after matters relating to two institutions set up for the welfare of OBCs namely, the National Backward Classes Finance and Development Corporation (NBCFDC) and the National Commission for Backward Classes (NCBC). It has been sadly observed that in the absence of a distinct Ministry, the 27% reservation policy for OBCs in educational institutions and government jobs as advised by the Mandal Commission report has also suffered in its implementation. There is a long pending demand among the OBC masses for the creation of a separate Ministry at the Centre.

I therefore urge upon the Hon'ble Prime Minister to pay heed to their demand and do justice to the OBC People.

(xxvi) Need to implement the recommendations of the National Commission to review the working of the Constitution

SHRI PREM SINGH CHANDUMAJRA (ANANDPUR SAHIB): At present, explanation II under Article 25 states- "In sub-clause (b) of clause (2), the reference to Hindus shall be construed as including a reference to persons professing the Sikh, Jain or Buddhist religion, and the reference to Hindu religious institutions shall be construed accordingly". The clubbing in the relevant clause of Hindus and Sikha together gave a wrong impression and had proved detrimental to the interests of the Sikh community. Even two Sikh members in the Constituent Assembly representing the Shiromani Akali Dal had refused to put their signatures on the final draft of the Constitution of India.

The Sikh community, including political leaders of all shades and hues as well as the religious authorities, have all along maintained that clubbing Sikhs with Hindus in Article 25 of the Constitution had impinged on its status as separate religion.

The stand of the Sikh community that any dilution of Sikhism *vis-a-vis* Hinduism or any other religion should be removed had found favor with the National Commission to Review the Working of the Constitution headed by the former Chief Justice of India, justice M.N. Venkatachaliah which submitted its report on March 31, 2002.

On the "Right to Freedom of Religion" and the issue of Article 25 diluting the identity of the Sikhs, the Commission had observed that the reference to Hindus "should be construed as including a reference to Sikhs, etc."

The recommendation of the Commission in this regard said: "The commission, without going into the larger issue on which the contention is based, is of the opinion that the purpose of the representations would be served if explanation II to Article 25 is omitted and sub-clause (b) of clause (2) of the Article is reworded as follows- (b) providing for social welfare and reform or the

throwing open of Hindu, Sikh, Jain or Buddhist religious institutions of a public character to all classes and sections of these religions.”

The present Government will have to come forward with the necessary amendment to Article 25 as suggested by the Commission way back in 2002 to remove the impression that Sikhism is being diluted. This applies to Jain and Buddhist communities as well. A Bill to amend the Constitution as per the report of the Commission should be brought by the Government in this session itself.

**(xxvii) Need to give two additional attempts to the candidates
who have appeared at the Civil Services Examination
between 2011 and 2015**

SHRI DUSHYANT CHAUTALA (HISAR): I urge Hon'ble Prime Minister to give additional attempts to aspirants to appear at Civil Services Examination. Presently, the number of attempts is 6 and 9 for general and OBC category respectively. During the period of 2010-2015, a number of changes have been introduced in the syllabus and pattern of the Civil Services Examination. On this line, recently UPSC has made the Civil Services Aptitude Test of only qualifying nature and only the marks of Paper 1 will now be considered for ranking in the prelims, based on which candidates will appear for the Mains exam. When the aspirants prepare themselves for a particular pattern, the pattern is suddenly changed and as a result, the aspirants appearing at this examination since 2010 feel that it is the toughest examination of the country. Therefore, I urge Hon'ble Prime Minister to give two more additional attempts to those aspirants who have appeared at this examination between 2011-2015.

**(xxviii) Need to release funds for the Aligarh Muslim University
off campus centres**

SHRI N.K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): The Government is trying to interfere with the autonomy of the universities and Higher educational institutes. This is against the interest of the student community and democracy. The attempt of the Government to deny fund to Aligarh Muslim University centres reveals this. Aligarh Muslim University centres including the off campus at Malappuram, Kerala was established with the approval of the highest policy-making bodies. The off centres were established as per the provisions of the Aligarh Muslim University Act, 1920. Government is making room for denying the fund stating that off centres were established illegally. Vice-Chancellor of the University also agreed to the statutory backing and approval of the highest policy making bodies for establishing the off campus including the off campus at Malappuram. The approval given by the highest policy making body is not taken into consideration by the Government. This is not justifiable. It is highly essential to release fund to the off campus centres established by the Aligarh Muslim University.

Hence, I urge upon the Government to initiate immediate action to release fund to the off campus centres established by the Aligarh Muslim University including the off campus at Malappuram.

14.14 hours**STATEMENT RE: CORRIGENDUM/ADDENDUM TO
DOCUMENTS RELATING TO RAIL BUDGET 2016-17 ***

HON. SPEAKER: Hon. Members, I have received a request from the Minister of Railways that he may be permitted to lay a statement regarding corrigendum/addendum to the following documents relating to the Rail Budget 2016-17:

- (i) Demands for Grants (Railways) – Part-I;
- (ii) Works, Machinery and Rolling Stock Programme of Railways Part-II – A and B.

I have acceded to his request.

Now, the hon. Minister to lay the statement.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI SURESH PRABHU): Madam, I beg to lay a statement regarding corrigendum/addendum to the Railway Budget documents relating to Railway Budget 2016-17:

- (i) Demands for Grants (Railways) Part -1;
- (ii) Works, Machinery and Rolling Stock Programme for Railways Part-II – A and B.

* Laid on the Table.

14.15 hours

**RAILWAY BUDGET (2016-17)– GENERAL DISCUSSION
DEMANDS FOR GRANTS ON ACCOUNT – RAILWAYS, (2016-17)
AND
DEMANDS FOR SUPPLEMENTARY GRANTS
– RAILWAYS (2015-16)– Contd.**

HON. SPEAKER: Item Nos.12 to 14 to be taken up together. Those Members who want to lay their speeches can lay them on the Table.

***श्री बहादुर सिंह कोली (भरतपुर):** भारतीय रेलवे सम्पूर्ण विश्व में सबसे बड़ा रोजगार देने वाला विभाग है, भारतीय अर्थव्यवस्था को गति प्रदान करने में रेलवे का महत्वपूर्ण योगदान है, आज के भारत को चमकाने में भारतीय रेलवे की अहम भूमिका है।

माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत 2016-17 का रेल बजट एक ऐतिहासिक बजट के रूप में सदैव याद किया जाएगा। इस बजट में रेलवे को आधुनिकीकरण एवं विकास पथ पर तेजी से दौड़ाने के लिए रेल बजट का जो खाका तैयार किया गया वह एक मील का पत्थर साबित होगा। भारतीय रेल को यात्रा का सुरक्षित साधन बनाना एवं रेलवे की क्षमताओं का विस्तार करना इस बजट का मुख्य उद्देश्य रहेगा।

रेलवे आशानुसार तरक्की नहीं कर पाया, यह धरातल सच है तथा हम सभी इससे भली-भांति परिचित हैं। स्वच्छता व सुरक्षा एक बहुत बड़ी चुनौती थी और इन दोनों विषयों को इस बजट में पूरी तरह से प्राथमिकता की सूची में रखकर स्वच्छ भारत मिशन के अंतर्गत जैव शौचालय का निर्माण एवं सभी रेलवे स्टेशनों पर सी.सी.टी.वी. कैमरे को चौकसी के अंतर्गत लाना एक सराहनीय कदम है।

माननीय प्रधानमंत्री जी के सपनों को साकार करने के लिए इस बजट में राहत पहुंचाने के लिए यात्री किराया एवं माल भाड़े में वृद्धि नहीं करके आम नागरिकों को राहत देने का कार्य किया है। साथ ही, सवारी गाड़ियों में अनारक्षित दीनदयालु सवारी डिब्बे बढ़ाने का ऐलान कर महत्वपूर्ण कदम उठाया है एवं साथ ही, वरिष्ठ नागरिकों का कोटे में पचास प्रतिशत की बढ़ोत्तरी की गयी है और महिला सुरक्षा को ध्यान में रखते हुए सवारी गाड़ियों में मध्य भाग को आरक्षित कर महिला सुरक्षा पर विशेष ध्यान रखा गया है। रेलवे स्टेशनों पर वाई-फाई की सुविधाओं का विस्तार कर युवाओं एवं सभी यात्रियों को इसका लाभ लेने के लिए सराहनीय कदम है।

* Speech was laid on the Table.

मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र भरतपुर (राजस्थान) में रेलवे से संबंधित बहुत लम्बे समय से चली आ रही मांगों की ओर आकर्षित कर निवेदन करना चाहूंगा। मेरा संसदीय क्षेत्र भरतपुर संभाग होने के साथ-साथ विश्व स्तर पर पक्षियों की नगरी के रूप में जाना जाता है तथ यहाँ पर विश्व विख्यात केवला देव नेशनल पार्क पक्षी विहार स्थित है जिसको देखने के लिए देशी एवं विदेशी पर्यटक भारी संख्या में आते हैं। इसके साथ ही यह बताना चाहता हूँ कि फतेहपुर सीकरी की दरगाह जो विश्वविद्यालय है, भरतपुर जंक्शन से मात्र 10 कि.मी. की दूरी पर स्थित है। माननीय रेल मंत्री जी मैं अपना ध्यान गरीब रथ गाड़ी संख्या 12910/12909 जो दिल्ली व मुंबई से चलकर भरतपुर जंक्शन होकर गुजरती है किन्तु भरतपुर जंक्शन पर इसका ठहराव नहीं है, इस संदर्भ में भारी संख्या में पर्यटकों के आवागमन को ध्यान में रखते हुए गरीब रथ गाड़ी संख्या 12910/12909 का ठहराव भरतपुर जंक्शन पर किया जाना आवश्यक है।

हमारी सरकार ने रेलवे का लाभ आम जनता को अधिक से अधिक मिले पर प्रबल विचार किया है। इस संदर्भ में मेरा अनुरोध है कि वर्तमान में दिल्ली से मथुरा तक जाने वाली ईएमयू को भरतपुर जंक्शन तक विस्तारित करने की कृपा की जाए, भारी संख्या में व्यापारी वर्ग भरतपुर संभाग से दिल्ली को प्रतिदिन आवागमन करते हैं तथा भरतपुर का व्यापारिक संबंध सीधा दिल्ली के बाजारों से है इसलिए ईएमयू का विस्तार भरतपुर जंक्शन तक आवश्यक हो गया है।

मंत्री जी एक महत्वपूर्ण मांग जो बहुत लम्बे समय से चली आ रही है। हमारे देश का सबसे बड़ा धार्मिक आस्था का केन्द्र ब्रज क्षेत्र गोवर्धन धाम है जहाँ प्रति वर्ष करोड़ों की संख्या में भारतवासी परिक्रमा करने हेतु निरन्तर आते रहते हैं। रेल मार्ग के अभाव में लोगों की परेशानी बढ़ जाती है। अतः मेरा अनुरोध है कि भरतपुर जंक्शन (राजस्थान) से कोसी रेलवे स्टेशन (उत्तर प्रदेश) के लिए नई रेल मार्ग परियोजना स्वीकृत कराए जाने की कृपा करें जिससे हमारे देश के बहुत बड़े धार्मिक आस्था रखने वाले समूह को इस रेल मार्ग का लाभ मिल सके। साथ ही मेरे संसदीय क्षेत्र कस्बा रूपवास होकर आगरा-सवाईमाधोपुर रेलवे लाईन जाती है जो कस्बे के बीचों-बीच होकर गुजरती है। ट्रेनों के आवागमन के समय फाटक बन्द होने के कारण बहुत जाम लगा रहता है, जिससे आम जन को बहुत परेशानी होती है, माननीय रेल मंत्री जी से यहाँ ओवरब्रिज बनाने की मांग करता हूँ।

माननीय प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में रेल मंत्री जी के अथक प्रयास से भारतीय रेलवे को एक नई दिशा प्रदान करने एवं दशा सुधारने का काम किया गया है, अत्यंत सराहनीय है एवं इसमें सम्पूर्ण विकास के लिए मैं अपनी शुभकामनाओं के साथ जनता के हित में प्रस्तुत किए गए बजट की सराहना करता हूँ।

*DR. A. SAMPATH (ATINGAL): The Railway Budget of 2016-17 intends for the rapid privatization without any sanctity which a Budget should have. It does not have any respect to the declarations already made in The Union Budgets of the preceding Railway Ministers. The concept of extra budgetary resources is mirage. Many of the proposals do not have necessary capital outlays. Hence I express my strong reservations on this year's Railway Budget.

A promise was made in the 2010-11 Union Railway Budget to start a Railway Medical College in Thiruvananthapuram. I have drawn the attention of all the former Union Railway Ministers, General Managers, Southern Railway, Chennai and Divisional Railway Managers, Southern Railway, Thiruvananthapuram about the availability of Railway land in Kadakkavur and also in Nemom (Thiruvananthapuram district) of my Attingal Parliamentary Constituency. But in subsequent Budgets no amount has been earmarked for this Railway Medical College. An announcement was made in the Union Railway Budget 2011-12 about starting of a Coaching Yard at Nemom in Thiruvananthapuram District. Though enough land is available, the same has not found a place in this year's Railway Budget. This has to be started without any delay.

A goods Shed was functioning at Kochuveli (Thiruvananthapuram district) which was disbanded to accommodate passenger terminal. Enough land is available at Kadakkavur which could accommodate a new Goods Shed. The added advantage of Kadakkavur is that it connects the National Highway and State Highways of the southern districts. Or else, the disbanded good shed at Kochuveli should be restarted. Starting of a Mineral Water Bottling plant is a promise made in Union Railway Budget long ago. Though I have repeatedly invited the attention of the Hon'ble Union Railway Ministers in this regard, I am extremely sorry to

* Speech was laid on the Table

state that no attention has been paid to this matter so far, by any one. Enough water and land is available at Kadakkavur (Thiruvananthapuram district) which was once a water filling station for steam engines. Another place suitable for Mineral Water Bottling Plant is Akathumuri (near Varkala Sivagiri Railway Station in Thiruvananthapuram district).

Bogies attached in trains running to and from Kerala are found to be outdated and in bad conditions. Frequently the toilets go without water. Hence, bogies may be cleaned and enough water provided throughout their journeys. Safe journey is the right of a passenger. Day to day works, including Passenger Reservation System gets affected for want of a staff at various Railway Stations. Adequate staff should be provided. More PRS centres should be allowed at Kilimanoor and at Peringammala in my constituency. Malabar area feels most neglected in this Budget.

Though a new building is ready to function as Reservation cum Booking office at Varkala in my constituency, the basement floor is kept idle for the last two years. It actually results in revenue loss to Railways. Shop can be started in this space. At present, many Refreshment stalls in Railway Stations are not properly maintained and enough care is not given for cleanliness. Hence, the catering needs in some of the Railway Stations may please be handed over to Kudumba Shree Units, run by Women's Self Help Groups. This will bring good change in serving food and behavior. The lady passengers and commuters will also feel safe in the presence of these elderly women.

Foot Over-Bridges are to be provided at Nedom, Murukkumpuzha and Kaniyapuram Railway Stations (all in Thiruvananthapuram district). At present, the public is crossing over the Railway track to reach the other end, which is not safe and admissible. The heights of the Platforms may be increased to ensure the safety of the commuters. The roofs of the existing platforms may be extended to

provide shelter to passengers during day time and rainy seasons. Varkala, Kadakkavur, Chirayinkeezhu, Murukkumpuzha and Kaniyapuram may be declared as Adarsh Railway Stations.

More than two million Keralites are working, outside the State. They have to perform the largest-distance journeys. Railway is the only connectivity. But the trains are few. And hence the demand for more new trains. Thiruvananthapuram may be connected with Guwahati by a daily train. (via Howrah) A new Bangalore to Nagarcoil Junction and another Hyderabad – Thiruvananthapuram daily train is required urgently for IT professional and students. Increase in frequency of some trains should also be considered, viz-

(i) 2201/2202 LTT Kurla-Kochuveli Garib Rath: from Bi-weekly to Daily

(ii) H.Nizamuddin-Thiruvananthapuram Rajdhani Express should be a daily train.

The train numbers 2223/2224 LTT Kurla-Ernakulam Durgam Cheruvu from bi-weekly to daily and this shall be extended to Kochuveli and a stop may be provided at Varkala. As the southernmost State and a large number of its population living and working in the north Indian States, adequate number of Holiday Special trains should be provided to Kerala.

Varkala is a famous tourist centre and also houses the Sivagiri Pilgrimage Centre of the Samadhi Place of Sree Narayana Guru. Thousands of people are thronging Varkala every day. Hence, it is absolutely necessary to allow stops to all Express and Superfast Trains at Varkala Sivagiri Railway Station (i.e. between Thiruvananthapuram and Kollam Railway Stations). Or else, those trains which at present do not have a stoppage at Varkala should be given a stoppage either at Kadakkavur or at Chirayinkeezhu or at Murukkumpuzha or at Kaniyapuram on alternate basis. The last two stations are nearest to the CRPF Battalion Centre and

the Technopark (which is the largest in Asia) and the newly emerging Technocity. It is also nearest to the world famous Shantigiri Ashram.

Late Shri Varkala Radhakrishnan (Veteran MP and former Sepaker of Kerala Legislative Assembly) pressed for stoppage of Train Nos. 16349 & 16350 at Chirayinkeezhu. It was accepted by the Railways and displayed in their website also. But, later same has disappeared from the website of the Railways. It is indeed a shocking matter. Providing stoppage to Train Nos. 16349 and 16350 at Chirayinkeezhu, will be highly beneficial to the ladies and senior citizens also coming to the city during office hours. Chirayinkeezhu is the birth place of famous Cine Star Prem Nazir, whose 25th death anniversary was in 2014.

All new trains starting from Kochuveli and Thiruvananthapuram Central which do not have a stoppage before it reaches Kollam junction should be given stoppage Kadakkavur. All night trains to Thiruvananthapuram Central/Nagarcoil Junction side should be provided with at least two stoppages south of Kollam, preferably Chirayinkeezhu/Nemom respectively.

Nemom Railway Station should be developed as Thiruvananthapuram South Station and the cleaning, coaching and minor overhauling can be done for all trains leaving from Thiruvananthapuram Central.

Angamaly-Sabari route should be extended to Thiruvananthapuram district via Punalur-Vamanapuram-Nedumangad-Aruvikkara-Kattakkada and this can be connected to the new Vizhinjam sea port.

Kadakkavur should be declared as a Heritage Railway Station as it is one century old. Under the Hon'ble Prime Minister's SAGY Programme of adopting villages, I have adopted Anjengo village in my Attingal Parliamentary Constituency. And Kadakkavur Railway Station is the nearest under this adopted Anjengo village. This Railway station has enough land of Railways. Once it was a

pride station of south, filling water for steam engines. The huge well is still there. The existing building should be preserved. Hence, Kadakkavur may be made as Heritage Railway Station for the betterment of the passengers and public.

Staff and Pantry catering assistants who know and speak Malayalam should be appointed more in the Kerala Bound trains. The food should be hygienic. Tea-coffee without sugar should also be provided in the bogies.

All the existing vacancies should be filled up at the earliest. The safety of the passengers should not be compromised.

Regular meetings should be held with the MP's, MLA's and the District Collector concerned to sort out the issues.

***DR. K. KAMARAJ (KALLAKURICHI):** Indian Railways is one of the prime movers of the Indian public and the economy. The Railway Minister trying to address the problems faced by the Indian railways are decades of under investments, neglect of nearly Rs. 5 lakh pending Railway projects which has resulted in heavy track congestions and consequently low freight speeds of about 25 km/h and 70 km/h for passengers trains. The end results of the above are poor customers' service, accidents, uncompetitive tariffs and low internal services. Seventh Pay Commission recommendations have also added woes to burden in the Railways.

The Railways share in freight and passenger traffic has declined to 36% and 19% in the year 2012 respectively from 62 and 28% in the year 1981. The Railway Minister in the budget has emphasized on removing operational bottlenecks and consolidating infrastructure development to decongest railways and thus speed up the logistics components of product cost, which are highest in the world. It is doubtful whether Indian Railways can achieve the targeted increase in freight loading of almost 8% when the core sector is growing just at 1.9%.

I welcome the following budget announcements namely: Rail Auto Hub in Chennai, and North-South Dedicated Freight Corridor from Delhi to Chennai, dedicated measures to improve passenger amenities including use of technology, issues related to safety of women, greater access to differently-abled and senior citizens. I also welcome step that the Railways Minister has not increased freight rates and passengers fares. Unfortunately, he has not made any attempts to reduce freight rates due low oil prices prevailing in the World and pass on the benefits to the general public who are affected by constant increase in inflation for past several years. It is laudable effort that Railway Minister concentrated his efforts on developing / quadrupling railway lines and electrifications of tracks to reduce cost.

* Speech was laid on the Table

In the Railway Budget, the Minister has spelt three point agenda for growth namely new revenues, new norms and creation of new structures, a pillar of the present budget. It is simply unacceptable that Special Purpose Vehicle (SPV) along with the State Governments for new projects and augmentation of the capacity of existing projects, the terms of understanding are loaded in favor of Railways in the Memorandum Of Understanding (MoU) discussed with the State Governments, in which 75% of equity and the entire land cost are contributed by the States, whereas all the controls are in the hands of the Ministry of Railways. The Railway Minister must address concerns raised by the Tamil Nadu government in the MoU for Special Purpose Vehicle for building projects.

The Railway budget has failed to meet the expectations of people of Tamil Nadu. It is surprising that no specific funds allocation were made for the several projects in Tamil Nadu which are pending for several years as demanded by our Tamil Nadu Chief Minister, Hon'ble "AMMA".

I also request the Minister to allocate adequate funds for Chengalpattu to Tanjore new railway line via Thiruvannamalai and Kallakurichi which was announced in the year 1956. The Railway Minister also must increase fund allocation for Chinnasalem to Kallakurichi new railway line project so that project can be completed at the earliest. I demand the Railways Minister to allocate adequate funds for defunct railways stations at Eyyanur, Sarvoy Pudur and Kattukottai which were removed when the Meter Gauge from Salem to Cuddalore was converted into Broad gauge. I also request to Railway Minister to consult the Members of Parliament and the State Governments during the formulation of National Railway Plan so that all parts of the country are connected with Indian Railways, which truly form the backbone of India. The Railway Minister has made honest attempt to bring back the Railways on track, but time only will tell whether he will succeed in his effort.

***श्री कौशलेन्द्र कुमार (नालंदा)-** भारतीय रेल देश की जीवन रेखा है। इस रेल बजट से करोड़ों लोगों की अपेक्षाएँ जुड़ी होती हैं। अतः यह सवाल लाजिमी है कि इस रेल बजट में आम जनता के लिए क्या है? यह रेल बजट भी ढेर सारे वायदों का पिटारा भर लगता है। यह सब्जबाग है जो वास्तविकता के धरातल से कोसों दूर हैं। पिछले वर्ष के रेल बजट में जो वायदे किये गये थे, उसे रेल किस हद तक पूरा कर पाई। 100 प्रतिशत एफ.डी.आई. और पी.पी.पी. की बात की गयी थी, पर ठोस परिणाम भी कुछ नहीं आया। किसी भी मुद्दे पर कोई काम ही नहीं हुआ। केवल वादे करके देश की जनता को कब तक लुभाएंगे आप? वर्ष 2015-16 में परिचालन अनुपात (ऑपरेशनल रेशियो) 90 प्रतिशत रहा, जो वर्ष 2016-17 के लिए 92 प्रतिशत है। वित्तीय वर्ष समाप्त होने को है, पर आमदनी के निर्धारित लक्ष्य का मात्र 70 प्रतिशत ही अब तक प्राप्त किया जा सका है। ऑपरेटिंग रेशियो बढ़ता जा रहा है और रेल की आमदनी घटती जा रही है। मात्र 8-10 प्रतिशत की कमाई से रेल के विकास का जो दावा किया जा रहा है वह कैसे पूरा होगा। रेल राजस्व का लगभग 64 प्रतिशत माल ढुलाई से प्राप्त होता है, किंतु कुल माल ढुलाई का 30 प्रतिशत से भी कम हिस्सा रेल के द्वारा हो रहा है और यह लगातार कम होकर सड़क परिवहन की तरफ जा रहा है। माल ढुलाई में रेल का हिस्सा बढ़ने की तरफ कोई ठोस प्रयास नहीं किया जा रहा है। वास्तविकता तो यह है कि रेल को घाटे में दिखाकर इसका निजीकरण करने की गहरी साजिश इस सरकार के द्वारा की जा रही है।

अगर रेल में सुस्का की बात करें तो रेल में मानवरहित फाटक लोगों की जान के लिए आज भी खतरा बने हुए हैं और हमारे मंत्री महोदय बुलेट ट्रेन का स्वप्न दिखा रहे हैं। रेलगाड़ियों के समय-पालन पर ध्यान नहीं दिया जा रहा है, परंतु हाई स्पीड ट्रेन की बात की जा रही है।

आज भारतीय रेल की छवि किस प्रकार की है? भारतीय रेल में भीड़ और मारामारी है पर सपना बुलेट ट्रेन का है। हकीकत और सपने में काफी फासला है। यहाँ बुलेट ट्रेन की महंगी तकनीक में निवेश के बजाय आम जनता के लिए गाड़ियों की संख्या बढ़ाये जाने की जरूरत है। रेल यात्रियों की लगातार बढ़ती संख्या के बावजूद लगातार दूसरे वर्ष भी किसी नई ट्रेन की घोषणा नहीं हुई है। जिससे मौजूदा ट्रेन में यात्री बदहाली में यात्रा करने को मजबूर हैं। गाड़ियों में भीड़ इतनी ज्यादा होती है कि लोगों को जनरल डिब्बे के शौचालय तक में खड़ा होकर यात्रा करनी पड़ती है एवं यात्रियों को तमाम तरह की परेशानियों का सामना करना पड़ रहा है।

यात्री किराया न बढ़ाये जाने का दावा रेल मंत्री जी कर रहे हैं, किंतु यह सर्वविदित है कि पिछले वर्ष यात्री किराये में किसी न किसी प्रकार से दो-तीन बार वृद्धि की गयी। लोकल ट्रेन का भाड़ा बढ़ाया

* Speech was laid on the Table

गया, ऑनलाईन आरक्षण शुल्क एवं रद्दीकरण शुल्क दोगुना कर दिया गया। अग्रिम आरक्षण की अवधि 4 महीने कर आम आदमी की परेशानी और बढ़ा दी गयी, क्योंकि एक आम आदमी 4 महीने पहले अपनी यात्रा की योजना नहीं बना सकता है। ये बिल्कुल अव्यवहारिक है और इसे 2 महीने किये जाने की आवश्यकता है। कुल मिलाकर कहा जाये तो इस बजट में कुछ भी नया नहीं है और आम जनता को कोई भी सहूलियत नहीं दी गयी है।

भारतीय रेल में बढ़ती हुई दुर्घटनाएँ भी गंभीर चिंता का विषय है। औसतन सात में से छः दुर्घटना मानवीय भूल के कारण हो रही हैं। आखिर भारतीय रेल इन पर नियंत्रण क्यों नहीं कर पा रही है? इसकी वजह बिल्कुल साफ है, पहला कारण- कर्मचारियों की कमी, जिसके कारण उनका कार्यभार बढ़ जाता है और उनकी कार्यक्षमता घट जाती है, जो अंततः मानवीय भूल में बदल जाती है, दूसरा प्रमुख कारण, रेल का अपने निम्नतम श्रेणी ग्रुप "सी" के द्वारा संरक्षा सुनिश्चित करवाना है। इस कारण किसी भी दुर्घटना में किसी ग्रुप "सी" कर्मचारी को बलि का बकरा बना दिया जाता है और अधिकारी बेदाग बच जाते हैं। रेल में ग्रुप "सी" श्रेणी के कर्मचारी द्वारा संरक्षा सुनिश्चित किया जाना घोर आपत्तिजनक है, क्योंकि जिस कर्मचारी के हाथ में सुधार करने का कोई अधिकार नहीं है, उसे दोषी ठहराकर व्यवस्था में सुधार नहीं किया जा सकता है।

पिछले वर्ष जून 2015 में मध्यप्रदेश के इटारसी स्टेशन पर रूट इंटरलॉकिंग सिस्टम में भीषण आग लग गई और पूरा सिस्टम जल कर राख हो गया। इसमें रेल को 1000 करोड़ से ज्यादा का नुकसान उठाना पड़ा एवं 3200 से ज्यादा गाड़ियाँ प्रभावित या रद्द हुईं। 1 महीने से ज्यादा समय रेल यातायात को सुचारू करने में लगा, परंतु जब इंक्वायरी रिपोर्ट सामने आई तो कई गड़बड़ियाँ सामने आईं और प्रमुख कारण अनाधिकृत रूप से की गयी इलेक्ट्रिकल केबल की वायरिंग को माना गया। इन सबके लिए मात्र दो सीनियर सेक्शन इंजीनियर को दोषी ठहराया गया और किसी भी अधिकारी को जिम्मेदारी नहीं ठहराया गया। यहाँ यह उल्लेखनीय है कि ये दोनों सीनियर सेक्शन इंजीनियर रेल के निम्नतम श्रेणी में काम करने वाले ग्रुप "सी" कर्मचारी हैं।

मैं ये जानना चाहता हूँ कि दुर्घटनाओं के लिए रेल में, एक ग्रुप "सी" कर्मचारी को दोषी ठहराया जाना, जिसके पास व्यवस्था में सुधार लाने का कोई भी अधिकार प्रदत्त नहीं है, क्या उचित है? रेलवे बार-बार एक ग्रुप "सी" कर्मचारी को दोषी ठहराती है, ये बिना विचार किये की उनका ये कदम क्या व्यवस्था में कोई सुधार ला रहा है या नहीं? ये रेलवे का बहुत ही गैर-जिम्मेदाराना रवैया प्रदर्शित करता है, जिसमें लाखों लोगों की जान जोखिम में पड़ सकती है। रेल में अधिकारी रेल संरक्षा की जिम्मेदारी से मुक्त हैं और

उन्हें प्रदत्त प्रशासनिक शक्तियों का इस्तेमाल जन कल्याण में नहीं हो पा रहा। 'Power without responsibility' और 'Responsibility without power' दोनों ही हास्यापद हैं और रेलवे में यही हो रहा है।

आज रेलवे अनेक डिप्लोमा और ग्रेजुएट इंजीनियरों को नियुक्त कर रही है, परंतु मुझे संदेह है कि उन्हें सिस्टम में उचित रूप से इस्तेमाल किया जा रहा है क्योंकि रेलवे उन्हें अपने निम्नतम श्रेणी ग्रुप "सी" में अन्य श्रमिकों के साथ रखती है। जबकि छोटे वेतन आयोग की सिफारिशों के बाद केंद्र एवं राज्य सरकार के विभिन्न विभागों ने अपने इंजीनियरों को ग्रुप "बी" का दर्जा दे दिया है। इन रेल इंजीनियरों के द्वारा मुझे एक ज्ञापन सौंपा गया, जिसमें इन्होंने अपनी समस्याओं और मांगों को सामने रखा है, अन्य विभागों के इंजीनियरों की तुलना में इनका 'सोशल स्टेटस' कम किये जाने से इनके बीच घोर निराशा है। साथ ही, इनका कहना है कि रेलवे इन्हें कोई प्रोन्नति भी नहीं देता।

मीडिया में प्रकाशित खबरों के माध्यम से भी मुझे पता चला है कि ये रेल इंजीनियर रेल संरक्षा सुनिश्चित किये जाने के बजाय, अपनी मांगों के समर्थन हेतु धरना-प्रदर्शन, रैली, कैंडल मार्च, मशाल जुलूस, काला दिवस आदि क्रिया-कलापों में संलिप्त हैं। इनकी ऊर्जा, कार्य के बजाय दूसरी अन्य गतिविधियों में खर्च हो रही है। ये बहुत ही चिंता का विषय है। रेल में जिन लोगों को संरक्षा सुनिश्चित करना है, आज यदि वे सड़क पर प्रदर्शन कर रहे हैं, तो रेल में संरक्षा कौन सुनिश्चित कर रहा है? निश्चित ही, इससे रेल संरक्षा प्रभावित हो रही होगी, पर रेलवे बोर्ड इस ओर कोई भी ध्यान नहीं दे रहा है। इन इंजीनियरों की समस्याओं के समाधान हेतु कोई कदम रेलवे बोर्ड नहीं उठा रहा। क्या रेलवे बोर्ड का रेल संरक्षा के प्रति यह लापरवाह रवैया नहीं है? इस कारण भविष्य में होने वाली दुर्घटनाओं के प्रति कौन जिम्मेदार होगा?

ये रेल इंजीनियर गाड़ियों के सुरक्षित परिचालन एवं आधारभूत संरचनाओं के विकास में अहम भूमिका अदा करते हैं। रेल मंत्री जी का बुलेट ट्रेन का सपना इन लोगों के योगदान के बिना संभव नहीं, किंतु यह बड़े दुर्भाग्य की बात है कि रेलवे में इनके लिए कोई प्रोन्नति नहीं है। ये जिस पद पर नियुक्त किये जाते हैं, वहीं से रिटायर होते हैं। रेलवे में आज अंग्रेजों के समय का पुराना सिस्टम चल रहा है जहाँ **technocrats** को जानबूझकर **powerless** बनाने हेतु ग्रुप "सी" में श्रमिकों के साथ रखा गया है।

इनके कार्य अनुभवों को रेल मैनेजमेंट में बेहतर उपयोग करने की रेल की कोई योजना ही नहीं है। जबकि किसी भी अच्छे संस्थान में अपने अनुभवती इंजीनियरों को प्रोन्नति देकर उनके अनुभवों का लाभ उठाया जाता है। रेलवे ने अपने **technocrats** का विकास ही रोक दिया है और इसी कारण आज रेल

का भी तकनीकी विकास रूक-सा गया है। आज रेल दूसरे देशों से नई तकनीकों के आयात के भरोसे चल रही है, हम जापान से बुलेट ट्रेन का आयात कर रहे हैं जबकि जापान में रेल की शुरुआत भारत के बाद हुई। भारत में रेल की शुरुआत 1853 में हुई और जापान में 1872 में, परंतु जापान ने 1964 में बुलेट ट्रेन बना ली और हम आज 2016 में जापान से बुलेट ट्रेन की महँगी तकनीक खरीद रहे हैं।

सवाल ये है कि ऐसी स्थिति क्यों आई? कारण स्पष्ट है कि हमने अपने **technocrats** को उचित स्थान और प्रोत्साहन नहीं दिया। नहीं तो आज दूसरे देश हमसे **technology** खरीद रहे होते। जिस संस्थान में इंजीनियर को उचित स्थान और प्रोन्नति नहीं दी जाएगी, वह संस्थान कैसे प्रगति कर सकता है? निष्कर्ष यही निकलता है कि भारतीय रेल गलत मैनेजमेंट के हाथों में है और इसकी गलत नीतियाँ रेल के पतन के लिए जिम्मेदार है। अगर नीति निर्धारित करने वाले रेलवे बोर्ड के सदस्यों अपने वातानुकूलित परिवेश से बाहर निकल जमीनी हकीकत को जानने की कोशिश नहीं करेंगे तो सही नीतियाँ कैसे बनेंगी?

मुझे ये भी पता चलता है कि सौ से ज्यादा सांसदों ने और कई केंद्रीय और राज्य मंत्रियों ने भी रेलवे बोर्ड को इनके समर्थन में पत्र लिखा है। लेकिन अब तक रेलवे बोर्ड द्वारा इस संबंध में कोई भी कदम नहीं उठाया गया है। हर बार रेलवे बोर्ड ने बस ये जबाव दिया कि कुछ पुराने नियमों के कारण इनकी मांगें नहीं मानी जा सकती। मैं ये जानना चाहता हूँ कि रेलवे में नियमों में संशोधन हेतु कौन अधिकृत है? अगर कोई नियम किसी सिस्टम में सुधार के आड़े आ रहा है तो क्या किया जाना चाहिए? हमें उस पुराने सिस्टम को ही बरकरार रखना चाहिए या फिर नियमों में बदलाव करना चाहिए? और अभी की परिस्थितियों में रेलवे बोर्ड क्या कर रहा है? यह पुरानी व्यवस्था को बरकरार रख रहा है और नियमों में सुधार करने का कोई प्रयास करने को तैयार नहीं। मैं ये जानना चाहता हूँ कि क्या रेलवे बोर्ड का ये रवैया उचित है?

सौ से ज्यादा सांसदों के प्रति रेलवे का इस प्रकार का गैर-जिम्मेदाराना रवैया बहुत ही आपत्तिजनक है। रेलवे बोर्ड की यह अवधारणा है कि वह किसी के प्रति जबाबदेह नहीं है सर्वथा अनुचित है। रेल हम सबकी की है न कि कुछ खास लोगों की संपत्ति। करोड़ों लोगों की जान की सुरक्षा के साथ प्रत्यक्ष रूप से जुड़ी हुई संस्था के मैनेजमेंट का इस प्रकार का निरंकुश रवैया क्या किसी भी प्रकार से उचित है?

मैं सदन से ये निवेदन करता हूँ कि रेल इंजीनियरों को ग्रुप "बी" का दर्जा दिलवाने एवं इनके फेडरेशन को मान्यता दिलवाने में उनका समर्थन करें ताकि उन्हें अपनी समस्याओं के निदान हेतु सड़क पर प्रदर्शन न करना पड़े और एक उचित प्लेटफॉर्म मिले, जहाँ वे अपनी समस्याएँ सरकार के समक्ष रख सकें। जिससे निश्चित ही रेल संरक्षा में उल्लेखनीय सुधार आएगा और दुर्घटनाओं में कमी आएगी, क्योंकि रेल की संरक्षा की जिम्मेदारी इसके ग्रुप "सी" से हटाकर उच्चतर श्रेणी ग्रुप "बी" पर आ जायेगी।

***श्री रामसिंह राठवा (छोटा उदयपुर)-** मैं, माननीय रेलमंत्री जी ने जो बजट पेश किया है, उसका स्वागत एवं समर्थन करता हूँ। मैं अपने लोक सभा क्षेत्र छोटा उदयपुर जो आदिवासी क्षेत्र है, के लिए मांग करता हूँ कि प्रतापनगर से छोटा उदयपुर जो डेमू ट्रेन चल रही है, उसे दिन में चार बार चलाना जरूरी है। आज प्रतापनगर से छोटा उदयपुर जो ट्रेन चल रही हैं, उन चार ट्रेनों में से तीन ट्रेनों में शौचालय की कोई सुविधा नहीं है, जिसकी वजह से बच्चे, महिलाएँ और सीनियर सिटीजन और बीमार लोगों को भारी परेशानी उठानी पड़ती है। मैं मांग करता हूँ कि सभी ट्रेनों में शौचालयों की सुविधा उपलब्ध करायी जाये।

प्रतापनगर से छोटा उदयपुर के बीच बड़े रेलवे स्टेशन पर पैसेंजर्स को टिकट लेने के लिए जो सुविधा है, वह बहुत ही कम है। इसके लिए टिकट काउंटर ज्यादा समय तक खुला रहे और मुसाफिरों को सुविधा रहे, उसके लिए दूसरी टिकट काउंटर भी खुलवाई जाये, ताकि बड़ौदा से छोटा उदयपुर के बीच जो पैसेंजर आते-जाते रहते हैं, उनको जो भारी परेशानी उठानी पड़ती है, उस परेशानी से दूर रहे। और दूसरी बात बड़ौदा और छोटा उदयपुर के बीच पार्सल की भी सुविधा उपलब्ध नहीं है। आज बड़ौदा और छोटा उदयपुर के बीच धीरे-धीरे उद्योग काफी संख्या में स्थापित हो रहे हैं और उद्योगों को रेलवे के मालवाहक डिब्बों की काफी मांग है। अतः मालवाहक डिब्बे मुहैया करवाये जाये।

छोटा उदयपुर से धार तक नयी रेल लाइन का बहुत धीमी गति से काम चल रहा है। छोटा उदयपुर से अलीराजपुर का बजट करीब 175 करोड़ है, जो इस बार रेलमंत्री जी ने सिर्फ 35 करोड़ ही दिया है, वह बहुत ही कम है। मैं मांग करता हूँ कि नई रेल लाइन को ज्यादा-से-ज्यादा बजट देने की जरूरत है। यह लाइन वनवासी क्षेत्र से गुजर रही है, जिसकी वजह से रेल मार्ग शुरू होने से आदिवासी क्षेत्र का विकास होगा। प्रतापनगर, छोटा उदयपुर, अलीराजपुर और धार तक लाइन को पूर्ण करना और जल्दी पूर्ण करना बहुत जरूरी है।

आज छोटा उदयपुर, प्रतापनगर तक रेल लाइन चल रही है और छोटा उदयपुर से मुंबई तक कोई ट्रेन नहीं चल रही है। मुंबई तक की ट्रेन की सुविधा दी जाये और साथ-साथ छोटा उदयपुर से अहमदाबाद जाने के लिए सीधी ट्रेन चलायी जाये। मैं मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि दोनों तरफ से उक्त रूट पर ट्रेन चलायी जाये।

मेरे क्षेत्र से प्रतापनगर से जम्बूसर तक की दूरी करीब 49 कि.मी. है और जम्बूसर से समन 24 कि.मी. है, जो नैरोगेज है। उन्हें गेज परिवर्तन करके ब्रॉडगेज में परिवर्तन करना बहुत जरूरी है। जिसकी वजह से मध्य गुजरात के पैसेंजर और आदिवासी क्षेत्र के विकास के लिए ये लाइन ब्रॉडगेज में परिवर्तन

करना बहुत जरूरी है। ये लाइन करने से समनी से भरुच और दहेज और वहां से भावनगर तक आने-जाने के लिए बहुत छोटा रास्ता बन जाता है और भावनगर से जलमार्ग के लिए फेरीबोट भी चलने वाली है, तो मध्य गुजरात से भावनगर जाना बहुत सुविधाजनक रहेगा। मैं मांग करता हूँ कि जो मेरा क्षेत्र डभोई से समलाया नैरोगेज है, उसको भी ब्रॉडगेज में परिवर्तन करना बहुत जरूरी है। ये लाइन शुरू होने से डभोई से दिल्ली तक की सीधी लाइन पैसेंजरों को मिल जायेगी। और ये लाइन बनने से वाघोडीया-मंजूसर-समलाया जी.आई.डी.सी. को जोड़ने वाली लाइन मिल जायेगी। ये लाइन जोड़ने से पैसेंजर और मालवाहक डिब्बे जुड़ने से रेलवे को भी फायदा होगा और पैसेंजरों को भी फायदा होगा।

चाणोद और नर्मदा नदी का बहुत बड़ा धार्मिक महत्व है। धार्मिक दृष्टि से बहुत सारे श्रद्धालुओं का आना-जाना रहता है और मातृ-पितृ का तर्पण होता है। यहाँ पूजा के लिए देश ही नहीं, बल्कि विदेश से भी चाणोद आते-जाते रहते हैं। पहले डभोई से चाणोद तक रेल लाइन चलती थी, अब बंद हो गयी है। मैं चाणोद तक की ये पुरानी रेल लाइन को हेरिटेज रेल लाइन चलाने की मांग करता हूँ। क्योंकि चाणोद श्रद्धालुओं के लिए पूजा-पाठ व इसके अलावा आजादी के समय में तात्या टोपे और पेशवा और ऐसे बहुत सारे महानुभाव महापुरुषों ने इस चाणोद में आश्रय लिया था। इसलिए चाणोद ऐतिहासिक स्थल भी है। इसी को ध्यान में रखते हुए डभोई रेल लाइन को हेरिटेज रेल लाइन चलाने का प्रावधान किया जाये।

मेरे चुनाव क्षेत्र में केवडीया कॉलोनी, जहां सरदार सरोवर बांध बना है, जो गुजरात के लिए बहुत महत्व का बांध है। यह गुजरात के लिए जीवनरेखा की तरह है। वहां विश्व की सबसे बड़ी लौह पुरुष सरदार वल्लभ भाई पटेल की प्रतिमा बनने जा रही है। केन्द्र सरकार ने इस प्रतिमा के लिए बजट का भी प्रावधान किया है और आने वाले दिनों में यह बहुत बड़ा टूरिस्ट महत्व का स्थान बनने जा रहा है।

मैं मंत्री जी से मांग करता हूँ कि आने वाले दिनों का ध्यान में रखते हुए अभी जो ट्रेन राजपीपला तक चल रही हैं, उनको केवडीया तक चलाने के लिए राजपीपला से केवडीया तक नयी रेल लाइन बिछाने का प्रावधान किया जाये और उसके बाद केवडीया से तनखला और तनखला से छूछापूरा रेल को नैरोगेज से परिवर्तन करके ब्रॉडगेज किया जाये।

मेरे क्षेत्र में चांपानेर जो पुराना नैरोगेज रेलवे स्टेशन था, आज चांपानेर वर्ल्ड हेरिटेज में शामिल हुआ है। चांपानेर से जुड़ा हुआ पावागढ़, जो महाकाली का तीर्थस्थान है, लाखों श्रद्धालु देवीदर्शन और वर्ल्ड हेरिटेज चांपानेर को देखने और समझने के लिए आते हैं। मेरी मांग है कि पुरानी नैरोगेज लाइन पर हालोल से शिवराजपुर, चांपानेर, पानीमाइन्स तक गेज परिवर्तन करके लोगों को और श्रद्धालुओं को आने-जाने की सुविधा देकर ये ब्रॉडगेज लाइन तुरंत परिवर्तन करने के लिए बजट में सम्मिलित किया जाये।

***श्री गजेन्द्र सिंह शेखावत (जोधपुर) :** माननीय सुरेश प्रभु जी द्वारा रेल तंत्र, जोकि इस देश का तंत्रिका तंत्र रूपी है, को सुदृढ़ व सशक्त करते हुए विश्वस्तरीय रेल सेवा की दिशा में ले जाने वाला बजट है । साधारण जन, निःशक्त जन, वृद्धजन एवं महिलाओं को समर्पित यह बजट अत्यन्त स्वागत योग्य है , सराहनीय एवं प्रशंसनीय है ।

मेरे लोक सभा क्षेत्र एवं आसपास के जिलों के हजारों लोग दक्षिण भारत के सभी छोटे बड़े शहरों में निवास करते हैं तथा वहां की अर्थव्यवस्था में उनका विशिष्ट योगदान है । जोधपुर को दक्षिण भारत से जोड़ने के लिए जोधपुर चैन्नई के मध्य साप्ताहिक रेल पिछले 15 वर्षों से चल रही है जिसको प्रतिदिन किये जाने की मांग गत 15 वर्षों से की जा रही है किन्तु अभी भी पूरी नहीं हुई है । ठीक इसी प्रकार की स्थिति बैंगलुरु एवं अन्य दक्षिण भारतीय शहरों के लिये भी है । किन्तु लगातार अनसुना किया जा रहा है । मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करते हुए मांग करता हूं कि इस समस्या का समाधान किया जाये ।

जोधपुर के उपनगरीय स्टेशन भगत की कोठी पर एक एफओबी बनाते हुए उसका दूसरी दिशा में एक और द्वार खुलवाने का प्रस्ताव भी पिछले एक वर्ष से रेल बोर्ड में लंबित है । भगत की कोठी अंतरराष्ट्रीय रेल का स्टेशन है तथा दूसरी ओर द्वार खुल जाने से हजारों लोगों को 5 कि.मी. तक घूम कर जाने से निजात मिल जाएगी । इस सम्बद्ध में शीघ्र कार्यवाही का मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूं ।

मेरे संसदीय क्षेत्र में लूणी जं. स्टेशन है जहां दक्षिण भारत से आने वाली रेलों के ठहराव की मांग भी कई वर्षों से लंबित है । बाड़मेर की तरफ जाने वाले अनेक यात्रियों को लूणी से गुजर कर जोधपुर स्टेशन पर उतरना होता है तथा वापस बाड़मेर की ओर जाने के लिये पुनः लूणी ही जाना होता है जिससे कि समय व धन का व्यर्थ अपव्यय होता है । अतः लूणी पर दक्षिण से आने वाली रेलों के ठहराव को सुनिश्चित करने की दिशा में शीघ्र कार्यवाही की आवश्यकता है ।

*SHRI OM BIRLA (KOTA): I congratulate honourable Minister Suresh Prabhuji for presenting a budget aimed at bringing the life of railways back on track, much of which he had to face thanks to the legacy of the past. I wholeheartedly support the budget proposal presented in the august House.

While he set out on a tough task of restructuring railways in the upcoming year, the Ministry has not shirked its responsibilities and promises announced last year. As the Honourable Minister said, all 139 announcements made last year have been implemented or have been put into action.

Whenever, the media coverage over budget commences in the first half of February, two terms are heard quite often. 'Will there be a bitter pill?'; 'Will it be a populist budget?' It was norm in budgets to please people on budget day by announcing new trains, and as the time passes, hope that many of the promises are forgotten. Very few believed that presenting a good budget can shed both these terms and the Honourable Minister has achieved this.

For the first time, the Railway Ministry has come out with an implementation report on budget day so that the people of this country can analyze the status of previous year's budget promises. As I highlighted, the Minister has ensured all of them are implemented or put into action.

While handling the commitment he has made in the last budget, the Honourable Minister has never shied away from discussing the drop in numbers in passenger and freight revenue in 2015-16. As it's often stated, to solve a problem, you need to accept there exists one. Prabhuji has accepted it and hence the well-planned approach adopted to restructure the railways. Like the health of a mother is vital to the health of a child, the service and welfare of passengers depends on the efficiency of railways. The benefit of this budget is not only for the people, but for the performance of railways in the long run.

* Speech was laid on the Table

Bio-toilets, emphasis on cleanliness in all types of coaches and on stations, providing internet facilities, better quality of food and to top it up, bringing in new coaches will go on a long way in encouraging rail travel for passengers. I welcome the announcement of unreserved super-fast Antyodaya Express and Deen Dayalu coaches in long-distance trains.

One of the points that hasn't been given much attention is the formation of the Special Railway Establishment for Strategic Technology and Holistic Advancement (SRESTHA) to power research in the sector along with an analytics team. These steps will help in keeping a track of the development and flag off concerns rather than let them fester.

At the same time, the ministry has adopted a long term and medium term goal in improving the infrastructure of railways. The decision to invest Rs. 8,50,000 crores in the next five years till 2019-20 is a step in the right direction. Compared to the UPA, who spent 53,000 crores on Capital Expenditure in their last year, the NDA government has given a new fillip with a 128% rise in 2016-17 with a capital expenditure of one lakh 21 thousand crore rupees.

I would like to focus my attention towards elaborating on freight traffic which has occupied a significant part of the discourse. I would like to put my thoughts in a simple example. Let's pick a small stretch from this Parliament House to Rashtrapati Bhavan. If there are 10 cars heading towards the President's House there won't be much traffic. However, bowing to populist demand, without increasing the size of the road, if there are 50 cars, probably the movement will slow down. And when you add 200 cars, there will definitely be chaos. At the same time, if I keep aside cars carrying goods to allow passenger cars to reach on time, what happens to the cars with goods? This was like filling two liters of water in a bottle capable of holding 500 ml. There was never much value attached to understanding and improving efficiency of freight traffic, the main area for the ministry's revenue. Everyone keeps criticizing drop in freight traffic. Yes, poor planning of the past and slowdown in economy has played a role. But for the first

time, the Minister has taken a bold step to bring in a pilot project with a time-tabled freight corridor. At the same time, the Minister has made key announcements in this area i.e. review of the freight rate structure to make it more competitive and equally important is to expand the goods being carried via freight than the existing 10 commodities.

If there is decongestion of routes, the trains will run on time, if freight services are punctual through separate corridors, why won't people prefer rail, why wouldn't freight be competitive? These are vital measures and steps like track doubling, electrification have been undertaken in full swing. The rail budget has taken a different path in setting the base for a robust system rather than superficial make-up.

And finally I wish to highlight the importance given to transparency in this process. The commencement of managing this entire tender and bidding process online will create a fair platform with 100% transparency.

Another step which promises to step up the inflow of money for railways is the focus of non-tariff revenue. This amount was Rs.6,229 crore this year, whereas in the upcoming financial year, the non-tariff revenue target only in advertising itself is worth Rs.10,000 crore. These largely untapped areas will be a key focus as emphasized by the Honourable Minister.

While the opposition is busy criticizing the budget, the ministry has already begun implementing the promises. Bar-coding of railway tickets has been started in New Delhi and the all-important Rail auto hub was inaugurated in Walajabad, Chennai Division.

Now I wish to highlight some issues pertaining to my constituency, Kota and Bundi. I hope the Railway Minister will address these concerns.

Keeping in mind the expansion of Kota city, half the population lives closer to Dakniya Talav station, a D-class railway station. I am thankful to him that my request for increasing the level of the platform and related passenger facilities was taken note of and the tender process has begun. However, my request is that since

this station falls on the important route between Mumbai and Delhi, the budget should take care of this Dakniya Talav Railway station. This location has also been notified under the loop line as sent by the Zonal Officer. Development of this station will help the population of Kota.

There are few more key requests pertaining to my constituency.

Train No.05613, 05614 between Kota and Jhalawar were commissioned on temporary basis and were renewed every three months. Keeping in mind the frequent travelers on this line and it being an important route, these two trains should be made permanent for the convenience of the passengers.

Similarly 098087 and 098088, Kota-Nizamuddin Holiday Special has been introduced on a temporary basis as holiday train. Keeping in mind the convenience for passengers travelling frequently between my constituency and New Delhi, there is a need for this train to be continued on a permanent basis.

My third request is, 22982 Kota-Ganganagar superfast train has been introduced permanently. However, the route needs to be extended till Jhalawar. If approved, this will go a long way in facilitating easier movement for people of Ramganj Mandi in my constituency where this train will have a scheduled stop.

I urge the Honourable Minister to run a MEMO train between Kota to Nagda for the convenience of the people. Train No.09838 – Kota-Jhalawar needs to be extended till Baran so that more passengers can take benefit of the train.

Kota is an educational hub where thousands of students study. Hence I have requested many of the trains mentioned below to be run on permanent basis. At present, these are running twice weekly or running temporarily.

19803 – Kota to Jammu Tawi and 19805 – Kota to Udhampur are both running weekly, and this needs to be run daily. Similarly, Jaipur to Pune 12939, 12940 runs twice a week. Both these trains need to be run on permanent basis. Train No.12911, 12912 Haridwar-Valsad which runs through Kota, should be run on daily basis instead of the weekly schedule at present. Train 12975, 12976,

Jaipur-Mysore runs twice weekly and needs to be run regularly keeping in mind the passenger traffic.

A new train should operate between Kota to Udaipur and extended till Ahmedabad. Similarly, to improve connectivity to Bihar, the Rail Ministry should introduce new trains to different parts of the state. As of now, Kota-Patna Express 13230 is the only direct train between the two important stations. Similarly, a new train needs to be introduced connecting the Kota-Gwalior route to Gorakhpur, Allahabad and Varanasi.

I also urge the Minister to take note of some of stops required for trains at important locations as mentioned below. Though little steps, these decisions will go a long way in ensuring improved revenue through passengers who has little access to major destinations via railways.

Dakniya Railway station in Kota has become an important halt keeping in mind the expansion of population in Kota. Hence, 12903, 12904 Golden Temple, 12905, 12906 Jaipur-Mumbai superfast should have a halt at Dakniya Talav. Moreover, the Janshatabdi Express between Kota to Delhi should start from Dakniya Talav.

Similarly, Keshoraipatan in Bundi District is a religious destination. Hence it is important to have Janshatabdi, Mewar Express, Ranthambore Express and Dayodaya Express stop at Keshoraipatan. Ministry of Tourism has also focused on improving access to religious places in India. These steps will improve connectivity to Keshoraipatan and thereby encourage more tourists to visit this place.

Similarly, Ajmer-Jabalpur express should have a halt at Indragad, Bundi district. Taleda in Bundi district should be included as one of the halts for Dehradun Express.

At present, the train originating from Kota till Jhalawar departs at 19.15 hours. However, if this train is pushed back 45 minutes to 20:00, it will also act as a connecting train for passengers coming from Chittor and Janshatabdi coming

from Nizamuddin. This will not only be convenient for people but also improve the passenger traffic on the route.

Jaipur-Chennai Express runs on a daily basis. However, it originates from Ramganj Mandi only on three out of the seven days. Hence, I would urge the Minister to ensure the train originates from Ramganj Mandi permanently.

I would like to bring to the notice of the honourable Minister that, in the 2014 budget, a new train between Bandra and Jaipur via Nagda, Kota was announced. I urge the Minister to extend the train till New Delhi and in the process have halts at Ratlam, Chittor, Bundi, Kota, Sawai Madhopur.

And finally, one of the important matters pertaining to my constituency is for construction of an over bridge between Kota and Ranpur. An underpass or an over bridge needs to be constructed in Modak. The stretch between Keshoraipatan towards Bundi requires a railway over bridge.

Now I would like to highlight the need for new rail lines and projects to be undertaken which are vital for providing the common man access to rail services.

- Jhalawar-Baran-Sheopur Railway Project
- Mandalgadh-Shahpura-Kokdi
- Jhalawad-Aagar-Ujjain
- Jhalawar-Chabda
- Jhalawar - Bhopal
- Ramganj Mandi-Nemach-Bari Sadri
- Bhawani Mandi-Mandsaur-Pratapgad-Banswada

***श्री सुभाष चन्द्र बहेड़िया (भीलवाड़ा)-** राजस्थान में रेलवे में नवाचार की दृष्टि से भारतीय जनता पार्टी के नेतृत्व में एन.डी.ए. की सरकार आने के बाद से गति आयी है। मेरे लोकसभा क्षेत्र भीलवाड़ा के रेलवे स्टेशन पर यात्रियों की सुविधाओं की दृष्टि से इलेक्ट्रॉनिक चार्ट डिस्प्ले, पर्याप्त बैठने की व्यवस्था, स्वचलित सीढ़ियां, सुंदर एवं स्वच्छ प्लेटफॉर्म, ऑटोमेटिक टिकट वैंडिंग मशीनें लगने जैसे बड़े काम हुए हैं। जिला मुख्यालय के रेलवे स्टेशन पर इस तरह की सुविधाएं अपने आप में ऐतिहासिक है तथा आमजन में अच्छी प्रतिक्रिया मिली है। मैं सरकार का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूं कि भीलवाड़ा रेलवे स्टेशन अजमेर एवं चित्तौड़गढ़ जंक्शन के मध्य स्थित है। भीलवाड़ा को देश दुनिया में टेक्सटाईल सिटी के नाम से जाना जाता है। पूर्व में यहाँ मीटर गेज लाईन थी, जिसे माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी के नेतृत्व वाली एन.डी.ए. सरकार ने आमान-परिवर्तन कर ब्रॉडगेज में परिवर्तित किया। मीटर गेज रेलवे लाईन के समय भीलवाड़ा से हैदराबाद के लिए प्रतिदिन ट्रेन उपलब्ध थी, परंतु वर्तमान में हैदराबाद के लिए केवल तीन दिन ही ट्रेन है। गाड़ी नं. 12719 तथा गाड़ी सं. 17019 है, इसे प्रतिदिन किया जाना आवश्यक है। इसी प्रकार मीटर गेज के समय गुजरने वाली सभी ट्रेनों का ठहराव भीलवाड़ा स्टेशन पर अनिवार्य रूप से होता था, वर्तमान में ट्रेन नं. 22695/22696 जयपुर-यशवंतपुर जो सप्ताह में एक दिन चलती है, उसका ठहराव भीलवाड़ा स्टेशन पर नहीं है, इसका ठहराव यहाँ होना अत्यंत आवश्यक है। भीलवाड़ा से मुम्बई के लिए सप्ताह में तीन दिन ट्रेन 22996 है। मुम्बई के लिए प्रतिदिन ट्रेन चलाई जाये ताकि भीलवाड़ा का व्यापार व उद्योग और गति से बढ़ सके। इसी प्रकार गाड़ी सं. 19601 जोकि उदयपुर से न्यू जलपाईगुडी के मध्य सप्ताह में एक दिन चलती है, भीलवाड़ा में टेक्सटाईल उद्योग में काम करने वाले कामगार उत्तर प्रदेश व बिहार से आते हैं, इस ट्रेन से रेलवे को अच्छी आमदनी होती है, इसलिए इसके फेरे बढ़ाये जाये। इस पूरे क्षेत्र से दक्षिण भारत के लिए ट्रेन की सुविधा न के बराबर है, इसलिए दक्षिण भारत जाने वाली ट्रेन जो अजमेर से चलती है, ट्रेन नं. 12978 मरूसागर एक्सप्रेस अजमेर से अर्नाकुलम को उदयपुर या चित्तौड़गढ़ जंक्शन तक बढ़ाये जाने से भीलवाड़ा जुड़ जायेगा। गाड़ी सं. 22632 बीकानेर से चेन्नई वाया जयपुर तथा गाड़ी सं. 12968 जयपुर से मद्रास ये दोनों ट्रेने सप्ताह में एक दिन रविवार को चलती है। गाड़ी सं. 22632 अणुव्रत एक्सप्रेस को फुलेरा जंक्शन से अजमेर-भीलवाड़ा-चित्तौड़गढ़-रतलाम होकर चेन्नई चलाये जाने से रेलवे की आय बढ़ने के साथ-साथ चार लोकसभा क्षेत्रों का जुड़ाव दक्षिण भारत से हो जायेगा।

***श्री सुमेधानन्द सरस्वती (सीकर)-** मैं माननीय रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभाकर प्रभु जी द्वारा 5 फरवरी 2016 को पेश किए गए 2016-17 के रेल बजट का समर्थन करता हूँ। मैं इस अवसर पर माननीय रेल मंत्री को बधाई भी देना चाहता हूँ कि बड़ा ही पेश किया विजनरी बजट पेश किया है। रेल के विकास के बिना विकसित भारत की कल्पना नहीं की जा सकती है।

इस सरकार से पूर्व की अधिकतर सरकारों ने रेलवे को राजनीतिक हथियार के रूप में प्रयोग किया था। एक के बाद एक परियोजनाएँ घोषित कर दी जाती थी, लेकिन वे परियोजनाएँ आज तक पूरी नहीं हुई हैं। केवल जनता को गुमराह किया जाता था, केवल वायदे किये जाते थे। अधिकांश वायदे पूरे नहीं हो पाते थे। ऐसे में बजट का कोई औचित्य नहीं रह जाता है। हर वर्ष लक्ष्य निर्धारित किए जाएं तथा उन्हें निर्धारित समय पर पूरा किया जाएं। हमारी सरकार इसी दिशा में आगे बढ़ रही है। बजट में यह कहा गया है कि वर्ष 2020 तक सभी रेलगाड़ियों समय पर चलेंगी जोकि अत्यंत ही सराहनीय है। सुपरफास्ट एवं एक्सप्रेस गाड़ियाँ तो फिर भी काफी हद तक समय पर चलती हैं, लेकिन सवारी गाड़ियाँ विलंब से चलती हैं जिनमें आम आदमी यात्रा करता है। आम आदमी के प्रति यह सोच सरकार की बहुत अच्छी है। सरकार की यह सोच भी सराहनीय है कि सबको जब चाहे तब टिकट उपलब्ध करने के सार्थक प्रयास कर रही है। यात्रियों को टिकट लेने के लिए लम्बी लाईनों में न लगना पड़े, इस हेतु 'ऑपरेशन पाँच मिनट' की शुरुआत एक अत्यंत ही सराहनीय कदम है। इस हेतु सरकार 1780 ऑटोमेटिक टिकट वेंडिंग मशीनों की व्यवस्था कर रही है और 225 केश-इन-कॉइन एवं स्मार्ट कार्ड वाली टिकट वेंडिंग मशीन भी उपलब्ध कराएगी। आरक्षित टिकटों हेतु ई-टिकटिंग हेतु वर्तमान 2000 टिकट प्रति मिनट की क्षमता को 7200 टिकट प्रति मिनट किया जा रहा है। जिससे लोग आसानी से आई.आर.सी.टी.सी. की साइट पर जाकर आसानी से टिकट बुक कर सकेंगे। यह सब माननीय प्रधानमंत्री जी के मार्गदर्शन में हो रहा है, जो हमेशा ही सूचना प्रौद्योगिकी और तकनीक के उपयोग पर ज़ोर देते हैं।

सरकार ने स्वच्छता पर विशेष ज़ोर दिया है। लगभग 17000 बायो-टॉयलेट्स बनाए गए हैं, जिससे रेल ट्रेक खराब नहीं होंगे एवं गंदगी भी नहीं फैलेगी। साथ ही, "ए" ग्रेड के स्टेशनों पर एस.एम.एस. के माध्यम से यदि किसी कोच में सफाई करनी है तो उसकी व्यवस्था की गई है। इसी प्रकार कैटरिंग सुविधाओं में भी काफी सुधार किया गया है एवं और सुधार किये जाने की व्यवस्था की गई है।

समर्पित मालभाड़े गलियारा का काम अब तेजी पकड़ने लगा है। इससे मेरे निर्वाचन क्षेत्र को भी फायदा होगा। मैं आशा करता हूँ कि सरकार दिल्ली-मुम्बई समर्पित मालभाड़े गलियारे को प्राथमिकता पर

* Speech was laid on the Table

पूरा करेगी। इसके लिए आवश्यक धनराशि का प्रावधान बजट में किया गया है। अतः मैं माननीय मंत्री जी के प्रति आभार व्यक्त करता हूँ।

रींगस में या रींगस के पास लोजोस्टिक पार्क बनाया जाए, क्योंकि समर्पित मालभाड़ा गलियारा में जयपुर से निकटस्थ स्थान रींगस ही है। साथ ही, रींगस राष्ट्रीय राजमार्ग पर भी स्थित है। यह लोजोस्टिक पार्क सीकर-झुंझुनू, चुरू-बीकानेर, श्रीगंगानगर, आदि स्थानों से आने वाले माल (सड़क एवं रेलमार्ग) को मुम्बई-अहमदाबाद-दिल्ली आदि महत्वपूर्ण जगहों पर सुगमता से भेजा जा सकेगा।

रेल बजट वर्ष 2016-17 में राजस्थान हेतु 1405 करोड़ रूपए दिए गए हैं, जो पिछले वर्ष की तुलना में 531 करोड़ रूपए अधिक है। इसमें नई लाईनों के लिए 127 करोड़ रूपए आमान-परिवर्तन कार्य हेतु 229 करोड़ रूपए तथा रेल ट्रेक के दोहरीकरण हेतु 979 करोड़ रूपए आवंटित किए गए हैं। कुल मिलाकर दो रेल लाईनों का विद्युतीकरण, तीन नई रेल लाईनों को मंजूरी प्रदान की है एवं साथ ही, छह नई रेल लाईनों को सर्वेक्षण का प्रावधान किया गया है। जयपुर-बीकानेर लाईन के दोहरीकरण हेतु सर्वे होगा एवं 12 आर.ओ.बी. एवं 31 आर.ओ.बी. भी बनाने का प्रावधान किया गया है। सवाईमाधोपुर-जयपुर-रींगस की 188 किलोमीटर रेल लाईन का विद्युतीकरण होगा। इससे मेरे निर्वाचन क्षेत्र को फायदा होगा। मैं माननीय रेलमंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि यह विद्युतीकरण रींगस से वाया सीकर-बीकानेर-श्रीगंगानगर तक किया जाए। यह रेल लाईन रणनीतिक रूप से बहुत महत्वपूर्ण है। भिवानी से लोहारू के बीच नई रेल लाईन प्रस्तावित की गई है। यह रेल लाईन बनने से मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोगों को दिल्ली के लिए लुहारू से दो रेल मार्ग मिल जाएंगे। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि इस कार्य को प्राथमिकता से पूर्ण कराएँ। नीमकाथाना-नवलगढ़-फतेहगढ़-रतनगढ़ रेल लाईन का सर्वे का काम भी होगा, यह अत्यंत ही स्वागतयोग्य है।

अब मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र की मांगों पर आता हूँ। मैं माननीय रेलमंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ कि आमान-परिवर्तन के बाद सीकर-लुहारू मार्ग पर रेल सेवाएँ आरम्भ कर दी गई हैं। साथ ही, कहना चाहता हूँ कि अभी इस मार्ग पर केवल एक ही एक्सप्रेस गाड़ी (सप्ताह में केवल दो दिन) एवं प्रतिदिन 2 सवारी गाड़ियाँ चलाई जा रही है। अभी जो रेलगाड़ियाँ चल रही हैं, वे अपर्याप्त हैं। इस मार्ग पर रेल सेवाएँ बढ़ाने के लिए मैं आपसे (माननीय रेल मंत्री जी) रेलवे बोर्ड के अधिकारियों से कई बार मिल चुका हूँ। मुझे अधिकारियों ने आश्वस्त किया था कि दिल्ली स्थित शकूरबस्ती रेलवे स्टेशन का विस्तार कार्य पूरा हो जाने पर शकूरबस्ती सीकर के बीच प्रतिदिन रात के समय एक्सप्रेस रेल सेवा प्रारंभ कर दी जाएगी। मैं इस संबंध में अद्यतन स्थिति जानना चाहता हूँ एवं एक बार फिर से अनुरोध करता हूँ कि सीकर-दिल्ली के बीच प्रतिदिन एक्सप्रेस गाड़ी रात के समय शीघ्र प्रारंभ की जाए। साथ ही, सीकर एक्सप्रेस जो सप्ताह में दो दिन

चलती है, उसे नियमित किया जाए एवं इस गाड़ी में सैकेण्ड सीटिंग आरक्षित श्रेणी उपलब्ध कराई जाए, क्योंकि दिन के समय शयनयान श्रेणी आरक्षण (स्लीपर क्लास रिजर्वेशन) की आवश्यकता कम होती है।

चुरू-सीकर मार्ग पर आमान-परिवर्तन का काम चल रहा है। आशा करता हूँ कि यह काम निर्धारित समय पर पूरा होगा। इसके बाद सीकर-जयपुर का आमान-परिवर्तन किया जाएगा। मैं इसके लिए आपका आभार व्यक्त करता हूँ। अजमेर से निजामुद्दीन (दिल्ली) के बीच सप्ताह में दो दिन एक जन शताब्दी एक्सप्रेस रेलगाड़ी चलती है। यह रेलगाड़ी शेष दिनों में अजमेर में खड़ी ही रहती है। यद्यपि व्यस्त समय में इसे होली-डे स्पेशल के रूप में अजमेर-सराय रोहिल्ला के बीच चलाया जाता है। मेरे क्षेत्र के निवासियों की मांग है कि इस गाड़ी को गुरुवार को छोड़कर प्रतिदिन चलाया जाए। साथ ही, इस गाड़ी में कुछ अनारक्षित कोच भी जोड़े जाएं। चुरू-सीकर आमान परिवर्तन का कार्य चल रहा है, इसीलिए सीकर-बीकानेर के बीच न तो कोई सीधी रेल सुविधा है एवं न ही लुहारू से कोई लिंक रेल सेवा उपलब्ध है। चण्डीगढ़ से बांद्रा वाया नीमकाथाना, रींगस एक्सप्रेस गाड़ी सप्ताह में दो दिन चलती है। मैं मांग करता हूँ कि इस गाड़ी को नियमित किया जाए, इससे मेरे निर्वाचन क्षेत्र के लोगों का चण्डीगढ़ के लिए सीधी रेल सेवा उपलब्ध हो सकेगी।

सीकर-झुंझुनू से बड़ी संख्या में लोगों को जयपुर जाना होता है। अतः मैं मांग करता हूँ कि सीकर-लुहारू के बीच सवारी गाड़ी (दिन में कम से कम दो फेरे और) चलाई जाए। साथ ही, झुंझुनू जिले से बड़ी संख्या में लोगों का विभिन्न कार्यों के लिए सीकर आना होता है। अतः दिन के समय यदि सीकर-लुहारू के बीच दो सवारी गाड़ियाँ चलेंगी तो लोगों के लिए लाभदायक होगा।

अक्सर रेलवे द्वारा कहा जाता है कि अभी दिल्ली सराय रोहिल्ला पर जगह नहीं होने से दिल्ली सीकर के बीच रात को गाड़ी चलाना अभी संभव नहीं है, यह सेवा शकूरबस्ती स्टेशन का विस्तार कार्य पूर्ण होने पर ही चालू हो पाएगी। मेरे क्षेत्र के लोगों की लंबे समय से माँग रही है कि दिल्ली-हरिद्वार के बीच गाड़ी चलाई जाए। अतः इसके मद्देनज़र मेरा सुझाव एवं मांग है कि दिल्ली से हरिद्वार के बीच एक एक्सप्रेस गाड़ी चलाई जाए, जिससे सराय रोहिल्ला स्टेशन पर स्थान की समस्या एवं दिल्ली-सीकर के बीच रात के समय एक्सप्रेस गाड़ी की समस्या का समाधान हो जाएगा।

मैं माननीय मंत्री जी को बधाई दूँगा कि उन्होंने 50 प्रतिशत बर्थ महिलाओं एवं वरिष्ठ नागरिकों के लिए आरक्षित करने का निर्णय लिया है। यह सरकार महिलाओं एवं वरिष्ठ नागरिकों के प्रति संवेदनशील है। स्टेशनों पर छोटे बच्चों के लिए जरूरी दूध एवं अन्य खाद्य वस्तुओं की व्यवस्था किए जाने का प्रावधान किया जा रहा है। अनारक्षित डिब्बों में एवं सवारी गाड़ियों में मोबाइल चार्जर लगाए जाएंगे, जो कि सराहनीय है।

मुझे आशा ही नहीं बल्कि पूर्ण विश्वास है कि माननीय मंत्री जी मेरी मांगों पर विचार कर उन्हें पूरा करेंगे। अंत में मैं दूरगामी, जनहितैषी एवं महिलाओं, बच्चों एवं वरिष्ठ नागरिकों के लिए विशेष रूप से कल्याणकारी बजट देने के लिए धन्यवाद देते हुए वर्ष 2016-17 के रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

***SHRIMATI KOTHAPALLI GEETHA (ARAKU):** At the outset, I would like to convey my wholehearted gratitude and thanks to the Honourable Railway Minister on presentation of the railway budget, as the Common Man's budget. Railways have always been the means of transportation of a common man and since independence the amenities that have been provided to the passengers have taken a backseat. Though there was always a constant rise in the fares, the passenger comfort and amenities declined over a period of time and the coaches were in a bad condition. But during the last budget the Railway Minister announced that passenger amenities will be given top priority. This was just not a formal announcement, we have seen considerable increase in the services and amenities in the past one year. The Hon'ble Minister has ensured that the commitment to the country was honored and was successful in partly reviving the fame of the Indian Railways and I wholeheartedly congratulate the Hon'ble Minister for his achievements. I also congratulate the Minister for his pace in completing the ongoing projects which are pending since ages.

Coming to my constituency which is completely a tribal constituency with no great rail connectivity, we had just very few issues pending before the Ministry but for the past 2 decades. The sanction of glass coaches for Araku has been a pending demand for the past 2 decades which could not take shape, and I am grateful for the Hon'ble Minister for making this dream come true and sanctioning the coaches. The budget amount was also released and the coaches are in the manufacturing stage. I also thank the Railway Minister for his initiative in modernization of the railway stations which is a step ahead in transforming the railways into passenger friendly means of transport.

Now coming to the present budget, I thank the Hon'ble Minister for sanctioning almost Rs.1200 crores towards the laying of tracks as well as finishing the ongoing projects for the state of Andhra Pradesh. I would like to put forth before the Hon'ble Minister one issue that is of sentiment to the people of Andhra

* Speech was laid on the Table

Pradesh. A special railway zone has been a part of the promises to the state of Andhra Pradesh as per the AP Reorganization Act 2014. The people of Andhra Pradesh have been curiously waiting for Minister to kindly speed up the process as the government is committed to the cause of resolving all issues and also in fulfilling the conditions laid down in the said Act. A railway zone with Visakhapatnam as the headquarters may be considered positively for which the people will remain grateful to you.

I greatly appreciate the Government's development philosophy with high priority of passengers, with no hike in passenger fares. I appreciate the steps taken by the government during last 12 months and successful completion of last budget commitments. Nav Arjan or New revenues focus on new sources of revenue. Nav Manak or New norms (optimizing outgo on each activity), and Nav Sanrachna or New Structures (revisiting all processes, rules, and structures).

I appreciate the safety steps initiated towards the security of passengers at level crossings by eliminating all unmanned level crossings by 2020, which will be highly useful in avoiding of the accidents and save the lives of many people. Providing CCTV's to all major stations will also effectively monitor the safety and security of passengers as well as women passengers. The commitment towards the women safety is also greatly commendable.

It is the need of the hour to provide for the hygienic conditions in the railways. The steps taken for hygienic bio toilets under Swatch Bharat mission and additional toilets in other stations with commitment is highly appreciated across the country. Personally, I am happy to hear about cleaning of toilets instantly at the simple SMS, waste segregation and recycling centres, and introduction of 'AYUSH' systems in 5 Railway hospitals. e-marketing for products produced by the Self-Help groups and encouragement for sourcing of products from SC/ST entrepreneurs.

I sincerely thank for the customer centric amenities such as increasing the quota for senior citizens and women travelers, Deen Dayal coaches for long

distance trains for unreserved passengers and providing coaches with water and higher number of mobile charging points. I is also welcome the fact for allowing local cuisines and Children's menu, baby foods made available for travelling mothers.

Once again, I would like to congratulate the Hon'ble Minister of Railways for his great initiative in reforming and reviving the Indian railways into a customer friendly railways through many of his great and wonderful initiatives, and also in his great commitment to keep it in reach of a common man of the country. With this I support the Railway budget.

***श्री राहुल कस्वां (चुरु)-** ये चुनौती भरा समय है, अर्थव्यवस्था में मंदी है, ऐसी कठिन परिस्थितियों में माननीय रेल मंत्री जी ने रेल बजट में यात्री किराया और मालभाड़े में बढ़ोत्तरी किए बिना लोगों को ज्यादा से ज्यादा सुविधाएं देनी की कोशिश की है, हर क्षेत्र को कुछ न कुछ दिया है, साथ ही रेलवे की आय बढ़ाने के लिए अहम कदम उठाए हैं, यह पूरी तरह से आम आदमी का बजट है। बजट में जितने भी उपाय किए गए हैं, उससे अधिकतम आम आदमी को फायदा होगा, इससे रेलवे के ढांचे में सुधार होगा। पहली बार सामान्य कोच के डिब्बे बढ़ाए गए हैं, चार वर्ष में 95 प्रतिशत ट्रेनें सही समय पर चलने का वादा किया है और 2020 तक प्रत्येक यात्री को कंफर्म टिकट मिले, इसका भी वादा किया है, बुजुर्गों, महिलाओं को आरक्षण में प्राथमिकता मिले, युवा वर्ग के लिए ऑनलाइन भर्ती की आकर्षक घोषणा की गई है। यात्री गाड़ियों की औसत रफ्तार 80 किलोमीटर प्रति घंटा होगी, सी.सी.टी.वी. कैमरे लगाने का वादा भी रेलवे का सही कदम है। अंत्योदय, हमसफर, तेजस और उदय नाम की चार ट्रेनें चलाई जाएंगी, इनमें से अंत्योदय पूरी तरह से अनारक्षित बोगियों वाली गाड़ी होगी, अगले पांच वर्षों में 8.5 लाख करोड़ रुपये से रेलवे के बुनियादी ढांचे को सुधारने पर खर्च किया जाएगा। मंत्री जी ने बजट में रेल यात्रा को सुरक्षा, संरक्षा और सुविधा के लिहाज से बेहतर बनाने का भरोसा दिलाया है। रेलवे अपने खर्चों में कटौती करने की दिशा में कदम बढ़ा चुका है, ये उम्मीदों से भरा बजट है। सातवें वेतन आयोग के कारण पड़ने वाले बोझ ने वर्ष 2016-17 के मुनाफे को बहुत हद तक प्रभावित किया है।

रेल बजट में चौकीदार विहीन सभी समपारों को समाप्त करने की घोषणा की गई है, जहां समपार नहीं है, वहां की स्थिति क्या होगी, विचारणीय प्रश्न है। बीकानेर-दिल्ली रेल लाइन का निर्माण 100 वर्ष पूर्व किया गया था, उस समय मानव सहित/मानव रहित रेल समपार की मांग नहीं हुआ करती थी, इस रेल लाइन पर, विशेष रूप से संसदीय क्षेत्र चुरु में इनका भारी अभाव है, 5 से 10 कि.मी. तक एक भी रेलवे क्रॉसिंग नहीं है, जबकि अन्य क्षेत्र में प्रत्येक 1 कि.मी. पर रेलवे क्रॉसिंग है। इसके अभाव में सैकड़ों वर्षों के ग्रामीण रास्ते एक गांव से दूसरे गांव व खेतों में जाने के रास्ते बंद हो गए। भारी वाहनों की बात तो छोड़िये, किसान अपने खेतों में ऊँट गाड़ी तक नहीं ले जा पा रहा है। किसान अपने खेत छोड़ नहीं सकता, रेलवे क्रॉसिंग के अभाव में खेत व गांवों में जा नहीं पा रहा है। मजबूरन उन्हें अनाधिकृत रूप से रेल लाइन को पार करना पड़ रहा है। हमेशा उनके जीवन को खतरा बना रहता है। लोहारू-रतनगढ़, सादुलपुर- हनुमानगढ़, सादुलपुर-झूमपा, रतनगढ़-सरदारशहर, रतनगढ़-डेगाना खण्ड पर काफी ऐसे गांव हैं, जहां एक गांव का दूसरे गांव से व खेतों से संपर्क टूट गया है। यहां रेल अण्डर ब्रिज का निर्माण किया जाए। रेल अण्डर ब्रिज निर्माण

* Speech was laid on the Table

के लिए रेल मंत्रालय को अपनी नीति को बदलना होगा। राज्य सरकारों के पास इनके निर्माण के लिए धन नहीं है, इनका निर्माण रेलवे को करना चाहिए। मेरे क्षेत्र में यह एक विकट संकट पैदा हो गया है। जब तक इन मार्गों पर रेल अण्डर ब्रिज का निर्माण नहीं होगा तब तक रेल मंत्री जी की सुरक्षा का विजन कैसे पूरा होगा। रेल बजट में रतनगढ़-फतेहपुर, सरदारशहर-सूरतगढ़, सरदारशहर-तारानगर-राजगढ़ सर्वे की घोषणा की गई है। मैं माननीय रेल मंत्री जी का आभारी हूँ, उक्त घोषित तीनों ही मार्ग मेरे क्षेत्र में आते हैं, इससे बहुत बड़ा क्षेत्र रेल सेवाओं से जुड़ जाएगा। सरदारशहर-हनुमानगढ़, सीकर-सालासर-बीदासर-नोखा रेल लाइन के लिए सर्वे किए हुए काफी समय हो गया है, इन मार्गों पर भी रेल लाइन डालने के कार्य को स्वीकृति किया जाए। जोधपुर-दिल्ली सराय रोहिल्ला वाया तरनगढ़ सप्ताह में दो दिन चलने वाली गाड़ी सं. 14705/14706 को नियमित करते हुए इसका विस्तार हरिद्वार तक किया जाए। हावड़ा-जैसलमेर, बांद्रा-जम्मूतवी वाया रतनगढ़ विवेक एक्सप्रेस, बान्द्रा-हिसार साप्ताहिक गाड़ियों को सप्ताह में तीन-तीन दिन किया जाये। बीकानेर हरिद्वारा वाया रतनगढ़ गाड़ी का संचालन किया जाए। हिसार-भादरा नई रेल के लिए सर्वे किया जाए, सामरिक दृष्टि से यह क्षेत्र अत्यंत महत्वपूर्ण है। भादरा-नोहर स्टेशन के मध्य सोती बड़ी व रतनगढ़-सरदार शहर के मध्य हुडेरा हाल्ट स्टेशन कायम किया जाए एवं सादुलपुर जं. के पूर्व साईड में सी.142 पर घोषित ओवर ब्रिज की संपूर्ण राशि जारी की जाये। इसकी मांग काफी समय से की जा रही है।

*श्री देवजी एम. पटेल (जालौर): देश में आज भी रेल छोटी व लंबी यात्रा का सबसे सस्ता माध्यम है। देश में एक कोने से दूसरे कोने की यात्रा का इससे सुगम दूसरा कोई माध्यम नहीं है। भारतीय रेल देश की धड़कन है। इसका देश की तरक्की में अहम योगदान है। यह संस्कृति सभ्यता की पहचान है। भारत को एक सूत्र में जोड़ने का कार्य करती है। प्रत्यक्ष-अप्रत्यक्ष लाखों रोजगार के अवसर उपलब्ध कराती है। सिनेमा कहानियां, यात्रा वृतांत से लेकर अर्थ जगत में रेलवे की भूमिका सराहनीय है। हम कह सकते हैं- भारतीय रेलवे देश की रीढ़ है। इतना महत्वपूर्ण महकमा आज़ादी के बाद से राजनीति की भेंट चढ़ गया था। ऐसा पहली बार हुआ है कि यह रेल बजट किसी प्रदेश का न होकर इसमें सारे देश की झलक दिखती है। हमारी सरकार ने रेलवे से राजनीति के रेड सिग्नल हटा दिया है। रेलवे की कार्यशैली में अब राजनीति के बजाय राज्यनीति है। सुविधा और सहयोग की पटरियों पर अब केंद्र राज्य सरकारें मिलकर चलेंगी। कभी बंगाल तो कभी बिहार या किसी एक राज्य की चाहतो में अटकता रहा सुरेश प्रभु जी का रेल बजट अब राजनीतिक आग्रहों और पूर्वाग्रहों से आज़ाद होकर ज्यादा राष्ट्रीय रंग-रूप के साथ निकला है। बजट में घोषणाएं नहीं बल्कि उनके अमल और रेलवे की पूरी कार्यशैली बदलने की दिशा स्पष्ट दिखती है। लम्बे अरसे के बाद ऐसा हुआ है कि रेल मंत्रालय मुख्य सत्ताधारी दल के पास आया है। गठबंधन सरकारों का युग आने के बाद पिछले कुछ समय से रेल मंत्रालय सहयोगी दलों के पास ही रहा। सहयोगी दल किसी राज्य या क्षेत्र विशेष से होते थे। नतीजतन उनके बजट में उनके अपने सियासत हित ज्यादा रहे। राजनीतिक मजबूरियों के चलते रेलवे में सुधार की प्रक्रिया धीमी रही। घोषणाओं और सियासतों की मानसिकता हावी रही। अपने क्षेत्र में सियासी हित साधने के लिए रेलवे के संसाधनों के दुरुपयोग से भी नहीं चूके। माननीय नरेंद्र मोदी जी की सरकार बनने के साथ ही रेलवे के कायाकल्प के संकेत दिए थे। प्रधानमंत्री जी ने रेलवे को भारत की प्रगति और आर्थिक विकास की रीढ़ बनाने का लक्ष्य रखा था। हमारे रेल मंत्री जी ने पहले बजट में ही रेलवे की सोच को अलग करने के संकेत दिए थे। अब दूसरे बजट में सुविधा, सहयोग, संपर्क और सामर्थ्य की तरफ रेल को बढ़ाने के लिए बिना किसी शोर के आगे बढ़ गए हैं। इस कड़ी में सबसे अहम घोषणा है-राज्यों में रेलवे के विस्तार से लोगों को रोजगार और सहूलियत में सक्रिय भूमिका होगी। मंत्रिमंडल ने रेल आधारित परियोजनाएं शुरू करने के लिए राज्य सरकारों के साथ संयुक्त उद्यम का सृजन करने की अनुमति प्रदान की है, इसका असर दिखने लगेगा। अब रेलवे के स्वामित्व की साझेदारी सहकारी संघवाद की भावना को मजबूत बनाने के लिए नई संभावनाएँ खुलेंगी। इन परियोजनाओं से खासतौर से पिछड़े इलाकों को समर्थ बनाने की जबरदस्त संभावनाएँ हैं। यह बजट यात्रियों की सुरक्षा और उनकी

* Speech was laid on the Table.

मूलभूत सुविधाओं को विशेष ध्यान दिया गया है। आज चलती ट्रेन में यात्रियों को सोशल मीडिया के जरिए उनको भोजन से लेकर उनकी शिकायतों पर पूरा ध्यान दिया जा रहा है। रेलवे, महिलाओं और वरिष्ठ नागरिकों के लिए विशेष सुविधाओं के साथ-साथ उनका पूरा ख्याल रखने का प्रयास कर रहा है। यह पहली बार हुआ है कि ट्रेन में सफर कर रहे छोटे बच्चे को भोजन तथा दूध उपलब्ध कराया गया हो। इतनी सारी बातें ही बजट को खास बनाती हैं। यही बात सिद्ध करती है कि हमारे रेल मंत्री और प्रधानमंत्री देश के नागरिकों के लिए कितने सजग हैं। यह बजट अनेक विशेषताओं को लिए हुए है, लेकिन इसकी सबसे बड़ी व प्रमुख विशेषता है यात्री किराया से लेकर मालभाड़े तक में किसी भी प्रकार की बढ़ोत्तरी नहीं की गयी है और यात्रियों की सुविधाओं का पूरा ध्यान रखा गया है। साथ ही, रेलवे को आधुनिक बनाने में कोई समझौता नहीं किया गया है। रेल मंत्री ने 2015-16 के लिए 8 हजार 720 करोड़ रूपए की बचत कर राजस्व की अधिकांश कमी को पूरा कर लिया है। श्री प्रभु जी ने रेलवे को और सुविधायुक्त बनाने के क्रम में भारतीय रेल में यात्रियों को और अधिक सुविधाएं देने का प्रस्ताव किया गया है। 65000 अतिरिक्त बर्थ और 2500 वाटर वेंडिंग मशीनें उपलब्ध करायी जा रही हैं। 17000 बॉयो-टायलेट प्रदान किये जाएंगे। सुविधाओं के साथ तकनीकी रूप से भी रेलवे आधुनिक युग के अनुसार कदम से कदम मिलाकर चलने को तैयार हो रहा है। अब रेलवे विश्वस्तरीय होने की दिशा में चल पड़ा है। बड़ी लाइन पर पिछले 6 वर्षों में लगभग 4.5 किलोमीटर प्रतिदिन की औसत की तुलना में 7 कि.मी. प्रतिदिन और 2018-19 में 19 कि.मी. प्रतिदिन तक बढ़ जायेगा। रेल मंत्री ने कहा है कि आंतरिक ऑडिट उपायों के अंतर्गत कमियों का पता लगाने के लिए और नुकसान को रोकने के लिए कुछ क्षेत्रों में रेल परिचालन की जांच का कार्य विशेषज्ञता प्राप्त टीमों को सौंपने का प्रस्ताव है। साझेदारी-राज्य सरकार के साथ 6 समझौता-पत्र ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए हैं। बजट दस्तावेजों में 44 नई साझेदारियों के कार्यों का उल्लेख किया गया है। जिसमें लगभग 5300 कि.मी. कवर होगा जो 92,714 करोड़ रूपए मूल्य की है। इस बजट में गुणवत्ता में सुधार करने के साथ-साथ अनारक्षित यात्रियों के लिए भी अनेक कदम उठाये गए हैं, यानि सबका साथ-सबका विकास के नारे को हकीकत में बदला गया है, जो निम्न प्रकार से है-

- 1) अंत्योदय एक्सप्रेस अनारक्षित सुपरफास्ट सेवा,
- 2) दीनदयालु सवारी डिब्बे-पेयजल और बड़ी संख्या में मोबाइल चार्जिंग के पोइंट अनारक्षित सवारी डिब्बों में,
- 3) पैसेंजर ट्रेनों की रफ्तार 80 कि.मी. प्रतिघंटा होगी।

आरक्षित यात्रियों के लिए भी निम्न सुविधाएँ प्रदान की गयी हैं-

- 1) हमसफर-पूर्णतः वातानुकूलित 3 ए.सी. सेवा जिसमें भोजन के विकल्प की सेवा मौजूद है,

- 2) तेजस- तेजस भारत में रेलगाड़ी यात्रा के भविष्य को दिखाएगी। 130 कि.मी. प्रति घंटा और उससे अधिक गति पर चालित होगी,
- 3) उदय- सबसे व्यस्त मार्गों पर रात्रिकालीन डबल डेकर, उत्कृष्ट डबल डेकर वातानुकूलित यात्री एक्सप्रेस जिसमें वहन क्षमता के लगभग 40 प्रतिशत बढ़ाने की संभावना है।

मैं इस अवसर पर अपने संसदीय क्षेत्र जालौर-सिरोही से संबंधित समस्याओं की ओर रेल मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूँ, जिससे जालौर-सिरोही के नागरिक भी कदम से कदम मिलाकर देश के साथ चल सके। जालौर-सिरोही-उदयपुर रेलवे लाईन सर्वे की घोषणा की गयी है। इसके लिए रेल मंत्री जी को जालौर-सिरोही के नागरिकों की ओर से धन्यवाद देता हूँ। आशा करता हूँ कि यह सर्व कार्य जल्द से जल्द पूरा कर इसे रेल मार्ग से जोड़ा जाएगा। हमारे यहाँ आबूरोड रेलवे स्टेशन को आदर्श स्टेशन के रूप में घोषणा की गई थी, परंतु अभी तक कार्य प्रारंभ नहीं किया गया है। आबूरोड के साथ-साथ जालौर-रानीवाड़ा भीनमाल मोदरन आदि स्टेशनों को आदर्श रेलवे स्टेशन घोषित किया जाए।

1- चेन्नई-जाधेपुर एक्सप्रेस अप डाउन 16125/16126 तीन दिनों का लम्बा सफर तय करती है, इतनी लंबी दूरी की ट्रेन में पेन्ट्रीकार नहीं होने से इसमें सफर करने वाले यात्रियों को काफी असुविधा होती है। इस ट्रेन में पेन्ट्रीकार लगाया जाए तथा इसके फेरे भी बढ़ाने की आवश्यकता है।

2- बीकानेर से दादर के बीच सप्ताह में दो दिन चलने वाली बीकानेर-दादर सुपरफास्ट ट्रेन नं. 12489/12490 के फेरे बढ़ाने की आवश्यकता लंबे समय से महसूस की जा रही है। यात्री भार को देखते हुए इसके फेरे पर्याप्त नहीं है। यदि इस गाड़ी को नियमित कर दिया जाए तो रेल राजस्व में इजाफा होगा, साथ ही साथ यात्रियों को लंबी प्रतीक्षा सूची से भी राहत मिलेगी।

जोधपुर-भीलड़ी (54821) सवारी गाड़ी है, उसे पालनपुर तक बढ़ाया जाए।

3- आज आज़ादी के कई दशक बीत जाने के बाद भी जालौर जिला जयपुर प्रदेश मुख्यालय से नहीं जुड़ पाया है। ट्रेन नं. 22478 प्रतिदिन सुबह जयपुर से 6.00 बजे चलकर 10.40 तक पहुँच जाती है और यह ट्रेन दिनभर जोधपुर में खड़ी रहती है। इस ट्रेन को 233 कि.मी. आगे रानीवाड़ा तक बढ़ाया जा सकता है। इससे रेलवे के राजस्व में भी भारी वृद्धि होगी साथ ही साथ यहाँ के नागरिकों को जयपुर तक की यात्रा सुगम हो जाएगी।

4- उत्तर-पश्चिम रेलवे के अंतर्गत समदड़ी-भीलड़ी रेल लाइन को ब्रॉडगेज में तब्दील करते हुए करीब पांच वर्ष हो गये हैं, लेकिन यात्री सुविधाओं का नितांत अभाव है। नाम मात्र की यात्री गाड़ियां इस रूट पर चल रही है। मेरे संसदीय क्षेत्र जालौर-सिरोही के लगभग सात लाख लोग दक्षिण भारत के विभिन्न शहरों में रहते हैं। इसके अलावा, बाड़मेर, जैसलमेर, पाली, जोधपुर जिले में लाखों लोग निवास करते हैं तथा अपने

व्यवसाय के सिलसिले में बंगलुरु, चेन्नई, दावनगिरि, कोयम्बटूर, हुबली, ईरोड, हैदराबाद आते-जाते रहते हैं, परंतु इन प्रवासियों के लिए सीधी रेल सेवा नहीं होने से कई कठिनाईयों का सामना करना पड़ता है। अहमदाबाद से दक्षिण की ओर चलने वाली सभी ट्रेनों का टिकट काउंटर खुलते ही बुक हो जाते हैं। इस क्षेत्र को दक्षिण से जोड़ने से रेलवे के राजस्व में भारी वृद्धि होगी तथा नागरिकों को काफी सुविधा हो जाएगी। इसलिए वर्तमान में जालौर एवं पालनपुर को सीधी रेल सेवा से जोड़ा जाए:

- क) बँगलौर से जोधपुर वाया समदड़ी भीलड़ी
- ख) हैदराबाद से जोधपुर वाया समदड़ी भीलड़ी
- ग) कोयम्बटूर से जोधपुर वाया समदड़ी भीलड़ी
- घ) चैन्नई से जोधपुर वाया समदड़ी भीलड़ी

5- बाड़मेर-यशवंतपुर-जोधपुर ए.सी. एक्सप्रेस 14805/14806 जो सप्ताह में एक दिन चलती है, इसके फेरे बढ़ाये जाये, ताकि दक्षिण भारत के प्रवासियों को इसका लाभ मिल सके। इस ट्रेन में सामान्य श्रेणी के भी डिब्बे जोड़े जाए। दक्षिण भारत में जालौर, बाड़मेर जिले के प्रवासी लाखों की संख्या में रहते हैं तथा उनका अपनी मातृभूमि के गांव आना-जाना लगातार बना रहता है।

6- रेलवे बोर्ड के दिशा-निर्देशानुसार चार करोड़ से आठ करोड़ की पैसेंजर आय का स्टेशन "बी" श्रेणी में आता है। सिरोही रोड स्टेशन की पिछले अनेक वर्षों से लगातार वार्षिक आय चार करोड़ से अधिक है। मार्बल पत्थर, मंदिर निर्माण, शिल्प कला आदि की वजह से यह क्षेत्र "शिल्प कला हब" के नाम से विश्व विख्यात है। इस क्षेत्र में दो बड़े सीमेंट प्लांट हैं। माल ढुलाई से हर वर्ष करोड़ों रूपए की आय अजमेर रेल मण्डल को रही है। इन प्लांटों में हज़ारों श्रमिक कर्मचारीगण कार्यरत हैं, जो भारत के विभिन्न राज्यों से हैं, परंतु दूरदराज से आने वाले इन यात्रियों को महत्वपूर्ण ट्रेनों की स्टॉपेज नहीं होने के कारण यहाँ के यात्रियों और ग्रामीणों को काफी परेशानियों का सामना करना पड़ता है। अतः यात्रियों और ग्रामीणों की समस्याओं को देखते हुए महत्वपूर्ण रेलगाड़ियों जैसे आश्रम एक्सप्रेस (12915/12916), गरीब रथ एक्सप्रेस (12215/12216) का ठहराव सिरोही रोड रेलवे स्टेशन पर दिया जाये।

7- डी.एम.यू. (79437/79438/79431/79342) फास्ट ट्रेन आबूरोड से सुबह 5 बजे रवाना होकर 10 बजे अहमदाबाद पहुँचती हैं। अहमदाबाद से 3.30 पर रवाना होकर रात्रि में 8.15 पर आबूरोड पहुँचती हैं। यह ट्रेन रातभर आबूरोड खड़ी रहती है, इस ट्रेन को फालना तक बढ़ाने से ग्रामीण किसान और व्यापारियों को पालनपुर, मेहसाना एवं अहमदाबाद तक यात्रा करना अत्यंत सुविधाजनक हो जाएगा। साथ ही ट्रेन को फालना तक करने से रेलवे मंत्रालय को राजस्व भी काफी वृद्धि होगी।

8- जोधपुर-मेडता-बीकानेर जाने हेतु स्वरूपगंज रेलवे स्टेशन से कोई ट्रेन नहीं है। बीकानेर-बांद्रा-बीकानेर (14707/14708) ट्रेन हमेशा स्वरूपगंज से गुजरती है। स्वरूपगंज के आसपास लगभग 100 गाँवों की आबादी है। सड़क मार्ग बहुत महंगा एवं असुविधाजनक है। ग्रामीण जनता की सुविधा हेतु बीकानेर-बांद्रा-बीकानेर का ठहराव स्वरूपगंज स्टेशन पर करायें। इंटरसिटी ट्रेन अजमेर-अहमदाबाद-अजमेर (19411/19412) तथा आश्रम एक्सप्रेस (12915/12916) और हरिद्वार मेल (19105/19106) का ठहराव भी स्वरूपगंज रेलवे स्टेशन होने से नागरिकों को काफी सुविधा होगी।

9- सिरौही रोड रेलवे स्टेशन पिंडवारा तहसील में पड़ता है, रेवेन्यु रिकॉर्ड में इसका नाम पिण्डवारा है तथा सिरौही जिला केंद्र से इसकी दूरी लगभग 40 कि.मी. है। सिरौही रोड कोई राजस्व गाँव नहीं है। अतः इस स्टेशन का नाम बदल कर पिंडवारा रेलवे स्टेशन रखा जाए। जिससे इस मार्ग पर सफर करने वाले यात्रियों को भ्रम की स्थिति न रहे।

मैं इस बजट का स्वागत करता हूँ ।

***श्री कांति लाल भूरिया (रतलाम):** रेल बजट पर चर्चा में माननीय सदस्यों द्वारा अपन विचार व्यक्त किये गये हैं। जैसा कि सभी अवगत है कि रेल आवागमन का महत्वपूर्ण साधन है, विशेषकर मध्यम वर्ग, गरीब वर्ग के लिए एक अत्यंत ही सुलभ और व्यवस्थित साधन है।

माननीय रेल मंत्री जी द्वारा जो बजट प्रस्तुत किया गया है, वह निराशावादी है एवं किसी भी वर्ग के लिए राहत नहीं है। पिछले 2 वर्षों में 11 बार यात्री किराए में वृद्धि की गई है एवं प्रगतिशील बजट होने का सपना दिखाया गया है। सुविधाओं का नाम पर यात्रियों को कुछ भी नया आभास नहीं हुआ है। सभी निराश और मजबूर हैं।

रेलवे हेतु राजस्व जुटाने में ज्यादा प्रयास नहीं किये गये हैं, जिससे कि यात्रियों हेतु अच्छी सुविधाएं दिए जाने का वादा पूरा किया जाना संभव प्रतीत नहीं होता एवं दीर्घकालीन योजनाओं को समय रहते पूरा किया जाना तो दूर की बात है।

नई रेलगाड़ियों का पर्याप्त संख्या में नहीं चलाए जाने की घोषणा का उल्लेख रेल बजट में नहीं होने से यात्रियों को कोई भी सुविधा नहीं मिलना तय है तथा सीमित संख्या में रेल में सफर करने हेतु यात्री मजबूर हैं। रेलों में सीटों/शायिकाओं की संख्या पर्याप्त नहीं होने से यात्रियों को आरक्षण उपलब्ध नहीं होता और वह विवश होकर या तो अनारक्षित स्थिति में यात्रा करते हैं या उन्हें अपनी यात्रा की तिथि में परिवर्तन करना पड़ता है, जिससे कि उन्हें अत्यधिक असुविधाओं का सामना करना पड़ता है।

रेल लाइनों का दोहरीकरण एवं आमान-परिवर्तन में विलंब होने से रेल गाड़ियों की गति में इजाफा एवं यात्रा में अनावश्यक देरी होना आवश्यक है। अतः इस समस्या को दूर करने हेतु रेल मंत्रालय को और अधिक प्रयास करने हेतु अभी से कसरत करनी पड़ेगी।

रेलवे के इतिहास में एक अनोखी घोषणा किए जाने से असमंजस की स्थिति पैदा हो रही है। रेल गाड़ियों में अनारक्षित कोचों को दीनदयाल बोगी नाम दिया गया है, इससे रेल यात्रियों को सुविधाएं दिए जाने के स्थान पर बोगी को नाम दिए जाने से मेरी समझ में नहीं आ पा रहा है कि यह कौन-सा प्रयोग है कि बोगी को नाम दिए जाने से रेल यात्रियों को किस प्रकार की सुविधा उपलब्ध कराई जाने हेतु प्रेरित किया जाएगा। हम बोगियों को नाम दिए जाने का विरोध करते हैं।

इस रेल बजट की सबसे विस्मयकारी घोषणा मुम्बई-अहमदाबाद के बीच बुलेट ट्रेन का चलाया जाना रेल यात्रियों को अच्छी सुविधाएं दिए जाने के पीछे उनसे सुविधाएं छीनने का प्रयास है। वस्तु स्थिति यह है कि इस छोटे से कोरीडोर के निर्माण हेतु एक लाख करोड़ का व्यय होने का अनुमान है एवं

इसे बनाने हेतु अधिक समय लगना स्वाभाविक है। यह प्रयोग भारत जैसे राष्ट्र में किया जाना अव्यवहारिक तो है ही और अलाभप्रद योजना की श्रेणी में आता है। इतनी बड़ी धनराशि से हम रेल यात्रियों को कई सुविधाएं उपलब्ध कराकर संतुष्ट करने में सफल हो सकते हैं, जिसमें रेलवे का कायाकल्प समाहित है।

इसी तारतम्य में आपसे अनुरोध करता हूँ कि मुझे अपने संसदीय क्षेत्र रतलाम-झाबुआ की कुछ ज्वलंत समस्याओं को रखने हेतु भी थोड़ा-सा समय प्रदान करें।

1. दाहोद-इंदौर नई रेल लाइन को प्राथमिकता के आधार पर पूरा किया जाये।
2. धार-छोटा उदयपुर नई रेल लाइन को भी प्राथमिकता मिले।
3. भूमि अधिग्रहण में मध्य प्रदेश के किसानों को नियमानुसार भूमि की कीमत से चार गुना मुआवजा दिया जाना चाहिए।
4. रतलाम को आदर्श स्टेशन बनाने की घोषणा के पश्चात भी इस दिशा में कोई ठोस कार्यवाही नहीं हुई है।
5. रतलाम-बांसवाड़ा-डूंगरपुर लाइन में भूमि अधिग्रहण की कार्यवाही में देरी ।

***श्री चंदूलाल साहू (महासमंद)-** मैं सदन में प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करता हूँ। 2014 के लोकसभा चुनाव के पश्चात प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में जो एन.डी.ए. की सरकार बनी है। वह सभी मोर्चों में उत्कृष्ट कार्य कर रही है, इसमें कोई दो मत नहीं है कि विगत 2 वर्षों में बुनियादी सुविधाओं के क्षेत्र में विशेष ध्यान दिया जा रहा है। कई क्षेत्र जो आज़ादी के पश्चात से उपेक्षित रहे हैं उन पर महत्ता दी जा रही है, जो सराहनीय है। इस बजट में चार स यानि सुरक्षा, सुविधा, स्वच्छता एवं सेवाओं को प्रमुखता दी गई है जो कि विगत कई वर्षों से उपेक्षित रहा है।

बजट में विजन के बारे में उल्लेख किया गया है, जिसे की 2020 में हासिल करने का लक्ष्य रखा गया है, वह आम आदमी की इच्छाओं को ध्यान में रखकर बनाया गया है और इससे भारतीय रेल को न सिर्फ एक नई दिशा मिलेगी बल्कि इसकी दिशा में भी अपेक्षित सुधार की संभावना बनेगी।

पूर्व में रेल विभाग हमेशा से राजनैतिक स्वार्थों की बलि चढ़ता रहा है, लेकिन अब लगता है कि यह प्रचलन मौजूदा सरकार में बदल रहा है। अब रेल बजट समग्र राष्ट्र को दृष्टि में रख कर बनाया जा रहा है, इससे देश के विकास में पूर्ण सहयोग मिलेगा।

वर्तमान की सरकार आर्थिक रूप से कमज़ोर वर्गों पर विशेष ध्यान दे रही है। अंत्योदय एक्सप्रेस एवं दीनदयाल कोच इसके उदाहरण हैं। दिव्यांगों के लिए सुविधाओं का विस्तार सरकार की संवेदनशीलता को दर्शाता है। मैं इसके लिए माननीय मंत्री जी को साधुवाद देना चाहता हूँ।

रेल बजट में सामाजिक दायित्व एवं आर्थिक विकास को आधार बनाया गया है। यह सत्य है कि रेल के विकास की उपेक्षा कर देश के विकास के बारे में कल्पना भी नहीं की जा सकती है। पूर्व में लंबित योजनाओं पर कार्य प्रारम्भ करना, डेडिकेडेट फ्रेट कॉरिडोर पर कार्य, जम्मू-कश्मीर में रेल परियोजनाओं पर कार्य प्रारंभ कर, इसे मेक इन इंडिया से जोड़ना सरकार के विकासोन्मुखी स्वरूप को दर्शाता है।

रेल मंत्री जी ने रेलवे के कायाकल्प के लिए कई योजनाओं की घोषणा की है तथा कई परियोजनाओं पर कार्य भी प्रारंभ हो चुका है। मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद के साथ आग्रह करना चाहता हूँ कि भारत वर्ष के कई क्षेत्र जो पर्यटन के क्षेत्र में महत्त्व रखते हैं किंतु परिवहन सुविधाओं के अभाव में उपेक्षित हैं। इन क्षेत्रों को रेलवे के द्वारा बड़े शहरों से जोड़ने से पर्यटन के विकास के साथ क्षेत्र का आर्थिक विकास भी संभव है। मेरे राज्य छत्तीसगढ़ में सांस्कृतिक विविधता एवं प्राकृतिक सौंदर्य से परिपूर्ण ऐसे कई क्षेत्र हैं जो पर्यटन केंद्र के रूप में विकसित किये जा चुके हैं। मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि इन क्षेत्रों को भी रेलवे के नेटवर्क से जोड़ा जाये ताकि क्षेत्र के साथ राष्ट्र विकास में तेजी आ सके। मैं अनुरोध

करना चाहता हूँ कि 1857 की क्रांति में छत्तीसगढ़ के अमर आदिवासी शहीद वीर नारायण सिंह को श्रद्धा सुमन अर्पित करके छत्तीसगढ़ से प्रारंभ होने वाली छत्तीसगढ़ एक्सप्रेस को शहीद वीर नारायण सिंह के नाम पर करने संबंधी निर्देश जारी करेंगे। साथ ही, मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि मेरे लोकसभा क्षेत्र के बागबाहरा रेलवे स्टेशन में पुरी-सूरत एक्सप्रेस, दुर्ग-जगदलपुर, पुरी-गांधीधाम, पुरी-शिर्डी एक्सप्रेस, विशाखापट्टनम-एल.टी.टी. आदि ट्रेनों के स्टॉपेज एवं राजधानी एक्सप्रेस को प्रतिदिन संचालित करने की मांग को भी पूरा करने का कष्ट करेंगे।

मैं रेलवे की अनुदान मांगों का समर्थन करते हुए माननीय प्रधानमंत्री जी, रेल मंत्री जी एवं रेल राज्य मंत्री जी को बधाई देता हूँ।

***श्री रविन्दर कुशवाहा (सलेमपुर):** वर्तमान रेल बजट में माननीय प्रधानमंत्री के स्वच्छ भारत अभियान को साकार करने का सराहनीय प्रयास किया गया है जिसकी शुरुआत गत वर्ष के रेल बजट से ही कर दी गयी है। इस दिशा में पहल करते हुये पर्यावरण एवं हाऊस कीपिंग निदेशालय का गठन कर दिया गया है। अभी तक 5000 डिब्बों में डस्टबीन लगाये जा चुके हैं और 74 रेलगाड़ियों को ऑन बोर्ड हाऊस कीपिंग सेवा के तहत सूचीबद्ध किया गया है। इसी तरह कुछ चुनिंदा रेलवे स्टेशनों पर सी श्रेणियों के लिये डिस्पोजबल बिस्तर उपलब्ध कराये गये हैं और 400 अन्य रेलगाड़ियों को शीघ्र ही इस सूची में दर्ज करने का प्रस्ताव किया गया है। वर्ष के अंत तक इस योजना में कुल 1000 ट्रेनों को शामिल कर लिया जायेगा।

माननीय रेल मंत्री ने अपने बजट प्रस्ताव में रेल यात्रा के दौरान किसी भी अप्रिय घटना में जान-माल के नुकसान से यात्रियों को बड़ी राहत दिलाने के लिये यात्रा बीमा शुरू करने का सराहनीय कठम उठाया है। इसके लिये बीमा कंपनियों की तरफ से वैकल्पिक बीमा उपलब्ध कराने का प्रयास किया जायेगा। इससे यात्रियों को होने वाले वित्तीय नुकसान की भरपाई हो पायेगी। मैं माननीय रेल मंत्री से मांग करता हूँ कि वह भारतीय रेलवे की तरफ से बीमा कंपनी स्थापित करने का प्रयास करे जिससे रेलवे को पर्याप्त आमदनी होने के साथ ही प्रभावित यात्रियों को जल्द से जल्द वित्तीय राहत उपलब्ध हो सकेगी। इसके साथ ही आरक्षण कराते समय ही बीमा का विकल्प चुनने की व्यवस्था की जाये। रेल बजट में कहा गया है कि प्रत्येक सवारी डिब्बे में वरिष्ठ नागरिक कोटा 50 फीसद किया जायेगा जिसके फलस्वरूप प्रत्येक रेलगाड़ी में बुजुर्गों के लिये करीब 120 निचली बर्थें उपलब्ध होगी। इसी प्रकार बुजुर्गों की सुविधा को ध्यान में रखते हुये स्टेशनों पर अधिक एक्सलेटर और लिफ्ट उपलब्ध कराने का प्रस्ताव है जो स्वागत योग्य है। बजट प्रस्ताव में महिला सुरक्षा को ध्यान में रखते हुये सवारी डिब्बों में महिलाओं के लिये बीच की सीटें आरक्षित करने की व्यवस्था की गई है। इतना ही नहीं ट्रेनों में बच्चों के खानपान का विशेष इंतजाम करने के साथ ही स्टेशनों पर शिशु आहार, गर्म दूध और गर्म पानी उपलब्ध कराने का भी प्रस्ताव है।

देश की आधी आबादी को पूरा हक देने के लिये भी रेल बजट में चिंता की गई है। माननीय प्रधान मंत्री की इस अवधारणा को साकार करने की कोशिश की गई है कि महिलाओं के आर्थिक सशक्तीकरण के बगैर देश प्रगति नहीं कर सकता। इसे अमली जामा पहनाने के लिये कैटरिंग यूनिट ठेकों में महिलाओं को 33 फीसद आरक्षण दिये जाने का प्रस्ताव है। इसके अंतर्गत रेलवे के खानपान इकाइयों के ठेके में अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति, पिछड़ा वर्ग, महिलाओं और दिव्यांगों को आरक्षण दिया जायेगा। इस प्रत्येक आरक्षित श्रेणी में महिलाओं के लिये 33 प्रतिशत का उप कोटा भी शुरू किया जायेगा

* Speech was laid on the Table.

। मैं चाहता हूँ कि गैर आरक्षित कोटे में भी महिलाओं के लिये 33 फीसद का उपकोटा निर्धारित किया जाये ताकि इस श्रेणी की महिलाओं के साथ भेदभाव नहीं हो सके । रेलवे की खानपान सेवाओं में अभी भी अधिक सुधार की जरूरत है । सबसे अधिक परेशानी रेल यात्रियों को शुद्ध पेयजल की होती है । भारतीय रेलवे में प्रतिदिन करीब ढाई करोड़ लोग यात्रा करते हैं जिन्हें रोज 25 लाख बोतल पानी की जरूरत पड़ती है । लेकिन प्रतिदिन करीब 6.15 लाख बोतल रेल नीर का उत्पादन होता है । जाहिर सी बात है कि यात्रियों को नकली ब्रांड का प्रदूषित पानी पीने के लिये मजबूर होना पड़ता है जो अवैध वेंडरों द्वारा स्टेशनों और रेल गाड़ियों में बेचा जाता है । इसके चलते बड़े स्टेशनों पर अवैध वेंडरों की भारी भीड़ होने के कारण यात्रियों को असुविधा होती है ।

मैं माननीय रेल मंत्री का ध्यान इस तथ्य की ओर दिलाना चाहता हूँ कि समस्त भारतीय रेल में अवैध वेंडरों द्वारा सालाना करीब पांच हजार करोड़ का व्यवसाय किया जाता है जिसमें आई.आर.सी.टी.सी.के कुछ अधिकारियों और रेलवे पुलिस की मिलीभगत होती है । इससे रेलवे को भारी घाटा उठाना पड़ता है क्योंकि रेलवे वैध वेंडरों से कुल ब्रिकी का 12.5% लाइसेंस फीस लेती है । यदि इन अनधिकृत वेंडरों के कारोबार पर अंकुश लगा दिया जाये तो रेलवे को सालाना भारी आमदनी होगी और बड़े स्टेशनों पर अपराध भी कम होंगे । इसी प्रकार पेयजल की कमी को पूरा करने के लिये ब्रांडेड कंपनियों से खुली निविदा आमंत्रित करने की व्यवस्था की जाये और प्रत्येक बोतल का अधिकतम खुदरा मूल्य 10 रुपये से निर्धारित कर दिया जाये क्योंकि एक बोतल पानी के निर्माण में केवल 4 से 5 रुपये का खर्च आता है । इस व्यवस्था से रेलवे की आय तो बढ़ेगी ही यात्रियों को सस्ता एवं गुणवत्तापूर्ण पेयजल भी उपलब्ध होगा । रेल बजट में विविध वस्तुओं के स्टालों के बारे में खान-पान नीति की समीक्षा करने का उल्लेख है । गत वर्षों में जब खानपान की नई नीति बनाई जाती रही तो आरक्षित वर्ग के विविध वस्तुओं के वेंडरों को विस्थापित करने की कोशिशें की जाती रही हैं । मैं माननीय रेल मंत्री से मांग करता हूँ कि नई नीति बनाते समय विविध वस्तुओं के छोटे लाइसेंसियों विशेषकर आरक्षित वर्ग के हितों को संरक्षण दिया जाये ताकि उनकी रोजी रोटी पर कोई आंच नहीं आ सके । साथ ही खान-पान नीति की पुनः समीक्षा की जाये क्योंकि इसके कारण देश के विभिन्न अदालतों में वाद चल रहे हैं और छोटे लाइसेंसियों का भविष्य अंधकार में है जबकि बड़े लाइसेंसी मालामाल हो रहे हैं ।

मैं रेल बजट का समर्थन करता हूँ ।

***श्री प्रभु भाई नागरभाई वसावा (वसावा)**- यह रेल बजट लीक को तोड़ने वाला है। इसमें रेल को राजनीतिक हथियार बनाने के बजाय उसे जनपयोगी व ग्राहकों के प्रति जवाबदेह बनाने पर ज़ोर दिया गया है। यात्रियों, खासकर गरीबों, महिलाओं और बुजुर्गों के लिए सुविधाओं व रियायतों की नई सौगातें देने में कोई कंजूसी नहीं की है। उन्होंने यात्री की गरिमा, रेल की गति, राष्ट्र की प्रगति, चलो मिलकर कुछ नया करें, नव अर्जुन, नव मानक, व नव संरचना के मंत्रों को संग सात मिशनों के मार्फत रेलवे की क्षमता, कार्यकुशलता आय बढ़ाने का संकल्प भी किया गया है। रेल मंत्री जी ने गरीबों के लिए अन्त्योदय एक्सप्रेस ट्रेन और दीनदयाल सवारी डिब्बे, मध्यम वर्ग के लिए हमसफर तथा उच्च वर्ग के लिए तेजस गाड़ियां प्रमुख हैं। उदय नामक रात्रि कालीन डबल डेकर उत्कृष्ट व यात्री एक्सप्रेस का लाभ सभी वर्गों को मिलेगा। धार्मिक पर्यटन की संभावनाओं का दोहन करने के लिए आस्था शक्ति ट्रेने चलाई जाएगी। अब स्टेशनों पर आधुनिक प्रवेश व्यवस्था शुरू की जाएगी।

रेलमार्गों की क्षमता हीनता जैसी समस्याओं को पिछले एक साल में काफी हद तक दूर किया जाएगा। इस दिशा में यह रेल बजट और भी पुख्ता इंतजाम करेगा। विशेषकर, किसानों, कामगारों, दिव्यांग और गरीबों के लाभ के लिए कार्य कर रही है। सबका साथ-सबका विकास एक नारा नहीं है, यह हमारे सभी विचारों और कार्यों में व्याप्त है। माननीय रेल मंत्री जी ने शिशुओं और महिलाओं की कठिनाइयों को दूर करने के लिए गाड़ियों में बच्चों के खान-पान के पदार्थ भी उपलब्ध करायेंगे, इसमें शिशु आहार गरम दूध और गरम पानी भी उपलब्ध कराया जायेगा और गाड़ियों के शौचालयों में शिशुओं को सुविधा मुहैया करायी जायेगी। हमारे प्रधानमंत्री जी के आदेश से जापान सरकार के सहयोग से अहमदाबाद से मुम्बई तक एक हाई स्पीड पैसेंजर कॉरिडोर का कार्य किया जा रहा है। हमारे प्रधानमंत्री जी ने जो कौशल विकास की घोषणा की थी, उसकी भागीदारी करके कौशल विकास के लिए उत्कृष्ट केंद्र को भी रेल विभाग के द्वारा विकसित करने की जो घोषणा माननीय रेल मंत्री जी ने की है, वह एक सराहनीय कदम है।

मुझे आज इस बात की अत्यंत प्रसन्नता है कि हमारे रेलमंत्री जी ने हजीरों पोर्ट को रेलवे लाईन से जोड़ने की घोषणा की और इसके साथ-साथ किम-शायन और सचिन-मस्तान के साथ गुजरात में आठ और ब्रिज का निर्माण और 36 सब्से पुल का भी निर्माण करेगा। यह एक अत्यंत सराहनीय सौगात हमारे माननीय

प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में माननीय रेल मंत्री जी ने दी है। हमारे गुजरात के जन मानस की ओर से माननीय रेल मंत्री जी का हार्दिक अभिनंदन करता हूँ। इसके साथ-साथ बड़ौदा की रेलवे नेशनल अकादमी को विश्वविद्यालय को बनाने हेतु जो घोषणा की है, इससे इस इलाके के आदिवासियों को बहुत ही लाभ प्राप्त होगा।

मुझे यह कहते हुए गर्व हो रहा है कि हमारे माननीय प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में माननीय रेल मंत्री जी ने जा रेल बजट पेश किया है, उसी से दिखाई देता है कि सबका साथ-सबका विकास हो रहा है।

***श्री ए.टी. नाना पाटील (जलगाँव)-** मैं अपने माननीय रेल मंत्री सुरेश प्रभु द्वारा संसद में पेश किए गए रेल बजट का समर्थन करता हूँ। यह पहली बार है कि माननीय रेल मंत्री जी ने समाज के सभी वर्गों की अपेक्षाओं को ध्यान में रखते हुए एक अत्यंत ही संतुलित बजट पेश किया है। लगातार पिछले तीन सालों से न तो यात्री भाड़े में बढ़ोत्तरी की गई और न ही माल भाड़े में बढ़ोत्तरी की गई है। यात्री भाड़े में बढ़ोत्तरी न किए जाने से जहां देश के आम नागरिकों तथा विशेष रूप से गरीब वर्ग के लोगों को बड़ी राहत मिली है, वहीं दूसरी ओर माल भाड़े में बढ़ोत्तरी न किए जाने के कारण महंगाई में रोक लगेगी तथा आम जरूरतों की चीजों की कीमतों को बढ़ने से रोकने में मदद मिलेगी, क्योंकि आम जरूरत की अधिकांश चीजों की दुलाई रेलवे द्वारा ही की जाती है।

चार नई ट्रेने- अंत्योदय, तेजस, हमसफर और उदय चलाने का निर्णय निश्चय ही सराहनीय है। हमारे अधिकांश गरीब आम यात्री बिना आरक्षण के ही यात्रा करते हैं। पूरी की पूरी अंत्योदय एक्सप्रेस अनारक्षित होगी, इससे इन यात्रियों को दूर-दराज़ की यात्रा करने में काफी सहूलियत होगी।

माननीय रेल मंत्री जी के मिशन 2020 में सम्मिलित निम्नलिखित लक्ष्य जहां एक ओर यात्रियों के सफर को आसान बनाएंगे, वहीं दूसरी ओर उनकी सुरक्षा भी सुनिश्चित होगी।

1. 2020 तक हर यात्री को मिलेगा कंफर्म टिकट,
2. 2020 तक ट्रेनों में बॉयो-टॉयलेट लगाए जाएंगे,
3. 2020 तक मानवरहित फाटक खत्म किए जाएंगे,
4. 2020 तक बड़ी लाइनों के लक्ष्य पूरे होंगे,
5. 2020 तक 95 फीसदी ट्रेनों को समय से चलाने का लक्ष्य

माननीय रेल मंत्री जी ने रेल बजट में समाज के सभी वर्गों का पूरा-पूरा ख्याल रखा है। जहां एक ओर उन्होंने महिलाओं के सीट आरक्षण कोटे में बढ़ोत्तरी की है, वहीं दूसरी ओर वरिष्ठ नागरिकों के लिए भी सीट आरक्षण कोटे में बढ़ोत्तरी की है। इससे महिलाओं और वरिष्ठ नागरिकों को रेलों में आरक्षण सुनिश्चित करने में अत्यधिक मदद मिलेगी।

रेल मंत्री का यह बजट हमारे माननीय प्रधानमंत्री जी के इस विज़न को साकार करने में काफी हद तक कामयाब होगा कि तेजी और कुशलता के साथ काम हो। मुझे पूरी आशा है कि रेल मंत्री जी के नेतृत्व में भारतीय रेल 2020 तक बड़ी लाइनों का काम पूरा करने के लक्ष्य को हासिल करने में अवश्य ही कामयाब होगा।

* Speech was laid on the Table

यहां मैं रेल बजट की निम्नलिखित खास बातों का उल्लेख करना चाहूंगा, जो निश्चय ही सराहनीय हैं-

- पैसेंजर ट्रेनों की रफ्तार 80 किलोमीटर प्रति घंटा होगी।
- सोशल मीडिया रेलवे के लिए शिकायतों का प्लेटफॉर्म।
- हर बड़े स्टेशन पर सी.सी.टी.वी. सर्विलांस की सुविधा।
- अंत्योदय और हमसफर ट्रेन चलेगी जिसकी रफ्तार 130 किलोमीटर प्रति घंटा होगी।
- 139 पर फोन करके टिकट कैंसिल किए जाने की सुविधा होगी।
- संचालन अनुपात 92 फीसदी हासिल करने की कोशिश करेंगे अर्थात् रेलों को समय पर चलाने के लिए हर संभव प्रयास किए जाएंगे।
- रिटायरिंग रूम की बुकिंग ऑनलाईन होगी।
- सभी स्टेशनों पर वाई-फाई उपलब्ध कराएंगे।
- मौजूदा वित्त वर्ष की समाप्ति तक 17 हजार अतिरिक्त जैविक शौचालय चालू होंगे।

उपरोक्त सभी बातों को देखते हुए कहा जा सकता है कि माननीय रेल मंत्री जी ने आम आदमी की जरूरतों का ध्यान में रखकर रेल बजट बनाया है तथा सबसे ज्यादा ध्यान कस्टमर सर्विस और रेल यात्रा को हाईटेक बनाने पर दिया है।

मैं माननीय रेल मंत्री जी को बहुत धन्यवाद देता हूँ कि मेरे संसदीय क्षेत्र जलगांव से सैकड़ों रेलगाड़ियां जाती हैं। मगर वहां उनका ठहराव न होने के कारण हमें उनका लाभ नहीं मिलता था, क्योंकि ट्रैफिक ज्यादा होने के कारण वहां गाड़ियों को ठहराव नहीं मिलता था। इसलिए मैं 2009 से मांग कर रहा हूँ कि जलगांव-भुसावल चौथी लाइन और भुसावल से मनमाड तीसरी लाइन की मेरी मांग को आपने इस बजट में मंजूर किया और साथ ही साथ चालीसगांव-धुलिया के विद्युतीकरण को भी मंजूर किया है, इसके लिए मैं आपका बहुत-बहुत आभारी हूँ।

इस अवसर पर मैं अपने संसदीय क्षेत्र जलगांव की रेल से संबंधित निम्नलिखित कतिपय समस्याओं की ओर इस सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। बढ़ते यातायात के कारण मेरे जलगांव क्षेत्र में आम जनता को निम्नलिखित लेवल क्रॉसिंगों पर अत्यधिक कठिनाईयों का सामना करना पड़ रहा है तथा घंटों ट्रैफिक जाम रहता है तथा वहां ऊपरी पुल बनाए जाने की तत्काल आवश्यकता है-

1. कजगांव ता. भदगांव में कि.मी. 347/12-14 पर लेवल क्रॉसिंग संख्या 126,
2. कजगांव में कि.मी. 422/4 एण्ड 5 पर लेवल क्रॉसिंग संख्या 149,

3. दुध फेडरेशन जलगांव पर कि.मी. 304/8-9 पर लेवल क्रॉसिंग संख्या 148,
4. शिवाजी नगर में कि.मी. 420/9-11 पर ऊपरी पुल पुनर्निर्माण,
5. असोदा ता. जलगांव ऊपरी पुल का निर्माण,
6. जलोद ता. अमलनेर ऊपरी पुल का निर्माण

हालांकि रेलवे उपरोक्त ऊपरी पुलों को शेयरिंग आधार पर बनाने के लिए तैयार है, परंतु स्थानीय निकाय व राज्य सरकार पिछले कई सालों के लगातार सूखे के कारण वित्तीय संकट में हैं तथा उक्त पुलों के निर्माण हेतु अपना हिस्सा देने में असमर्थ है। अतः मेरा रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि यात्रियों को होने वाली कठिनाईयों को देखते हुए उक्त ऊपरी पुलों का निर्माण रेलवे अपने कोष में से करवाने का कष्ट करे।

कुछ समय पहले रेलवे ने मेरे जलगांव क्षेत्र में जलगांव, धरणगांव, चालीसगांव, पाचोरा और अमलनेर स्टेशनों को मॉडल स्टेशनों के रूप में विकसित करने की घोषणा की थी, परंतु अभी तक इस पर काम चालू नहीं हुआ है। मेरा रेल मंत्री जी से अनुरोध है कि इन स्टेशनों को मॉडल स्टेशनों के रूप में विकसित करने का काम जल्द से जल्द चालू किया जाए।

मेरे संसदीय क्षेत्र से कतिपय रेलों के विभिन्न स्टेशनों पर ठहराव के बारे में अनुरोध प्राप्त हुए हैं, जिनका ब्यौरा निम्नलिखित है। इन सभी अनुरोधों को मैं पत्र के माध्यम से पहले ही रेल मंत्रालय को भेज चुका हूँ।

रेल का नाम	ठहराव स्टेशन
हुतात्मा एक्सप्रेस	नगरदेवला और महसावद
सेवाग्राम एक्सप्रेस	नगरदेवला
महाराष्ट्र एक्सप्रेस	नगरदेवला
विदर्भ एक्सप्रेस	पाचोरा
अमरावती एक्सप्रेस	पाचोरा और चालीसगांव
महानगरी एक्सप्रेस	चालीसगांव
सचखंड एक्सप्रेस	चालीसगांव
पुणे-पटना एक्सप्रेस	जलगांव, चालीसगांव और पाचोरा
गोवा एक्सप्रेस	चालीसगांव
कर्नाटक एक्सप्रेस	चालीसगांव
नवजीवन एक्सप्रेस	धरणगांव

पुरी-अहमदाबाद एक्सप्रेस पाचोरा

नागपुर-पुणे गरीब रथ जलगांव और चालीसगांव

माननीय रेल मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि वह मेरे जलगांव क्षेत्र के निवासियों की उपरोक्त मांगों पर सहानुभूतिपूर्वक विचार कर उल्लिखित ट्रेनों के अपेक्षित स्टेशनों पर ठहराव अनुमोदित करने का कष्ट करें।

आपने जो दो ट्रेन चालू करवाई थी 1). भुसावल से धुले पैसंजर और 2). भुसावल-मुम्बई एक्सप्रेस ये दोनों गाड़ियों ने पूरे जिले में बहुत बड़ा काम किया था और रेलवे को भी अच्छा राजस्व प्राप्त होता था। मगर ये दोनों ट्रेनें बंद करवा दी गई हैं।

मेरी बहुत सालों से रेल मंत्री जी से मांग थी मगर आपने वह काम किया था। वह बंद होने के कारण हमारे जिले की जनता में बड़ी नाराज़गी व्याप्त है। फिर से वापस आप इन दोनों ट्रेनों को शुरू करवाये, यही मेरी मांग है। आप अपने सप्लीमेंट्री बजट में जरूर इसकी घोषणा करें।

मैं जलगांव की जनता की ओर से माननीय मंत्री जी का हार्दिक धन्यवाद करता हूँ कि उन्होंने जनता की परेशानियों को ध्यान में रखते हुए पिंपाण में रेल फाटक संख्या 147 पर ऊपरी पुल के निर्माण हेतु रेल बजट में 50 करोड़ रूपयों का प्रावधान किया है। मैं एक बार पुनः माननीय रेल मंत्री जी को एक संतुलित रेल बजट पेश करने के लिए धन्यवाद करता हूँ तथा रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

***डॉ. रमेश पोखरियाल निशंक (हरिद्वार):** मैं रेलवे बजट 2016-17 पर अपने विचार प्रस्तुत कर रहा हूँ। संपूर्ण देश ने देखा है और महसूस किया है कि पिछले दो वर्षों में चाहे देश की अर्थव्यवस्था या रेलवे का आर्थिक प्रबंधन हो सर्वत्र एक नया परिवर्तन दिखा है। एक ऐसा नया परिवर्तन जिसे प्रत्येक भारतीय के साथ विश्व के अन्य देशों ने महसूस किया है। स्वतंत्र भारत के इतिहास में समृद्ध, श्रेष्ठ, गौरवमयी, भारत के निर्माण की प्रक्रिया में रेलवे को मिली प्राथमिकता से हर देशवासी के मन में नयी ऊर्जा, नये उत्साह और नयी स्फूर्ति का संचार हुआ है। मेरा पूर्ण विश्वास है कि पिछले वर्ष की भांति इस वर्ष भी यशस्वी प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में सुशासन, गरीबी उन्मूलन, सामाजिक आर्थिक परिवर्तन, रोजगार सृजन का नया अध्याय लिखने में यह रेल बजट महत्वपूर्ण भूमिका निभायेगा। चाहे वह पर्यटन का क्षेत्र हो, नयी सामाजिक पहल हो, मानव संसाधन विकास हो, ऊर्जा और पर्यावरण संरक्षण और प्रबंधन की बात हो, या फिर संसाधन जुटाने का प्रश्न हो, अथवा प्रबंधन प्रणालियों में गुणात्मक सुधार की बात हो। सभी क्षेत्रों में मा.रेल मंत्री ने अपनी दूरदर्शिता, नियोजन क्षमता, नेतृत्व और अद्भुत प्रखरता का परिचय दिया है। मैं रेलमंत्री श्री सुरेश प्रभु एवं रेल राज्यमंत्री श्री मनोज सिन्हा जी को राष्ट्र निर्माण के लिए अति महत्वपूर्ण रेल बजट के लिए बधाई देता हूँ।

मेरा सदैव से यह मानना रहा है कि किसी भी महत्वाकांक्षी योजना के लिए एक विजन और मिशन की आवश्यकता होती है। सफलता इस बात पर निर्भर करती है कि इन दोनों का बेहतर समावेश कैसे हो। इस बजट में इन दोनों का विशिष्ट समन्वय स्थापित कर मा. मंत्री महोदय ने समृद्ध राष्ट्र निर्माण के स्वप्न को साकार करने की अद्वितीय पहल की है। प्रधानमंत्री का विजन है कि रेलवे देश के विकास में रीढ़ की हड्डी की भूमिका निभाए बिना किराया बढ़ाए अवस्थापना विकास के लिए इतने ज्यादा संसाधन जुटाना अपने आप में अद्वितीय उपलब्धि है। वर्ष 2016-17 के लिए 1.21 लाख करोड़ के संसाधन जुटाए गए हैं जबकि 2013-14 तक 48,100 करोड़ रुपये का प्रावधान था।

रेल केवल अवस्थापना से जुड़ी परिवहन व्यवस्था नहीं है बल्कि, भारत माता का धमनी तंत्र है जो प्रत्येक भारतीय को चाहे वह सूदूरवर्ती अरुणाचल प्रदेश में रहता हो या श्रीनगर, कश्मीर या कन्याकुमारी में, सभी को आपस में एकता के सूत्र में पिरोता है।

रेल मंत्रालय द्वारा नये राजस्व की प्राप्ति के लिए सदैव किराया बढ़ाने का सहारा लिया है। रेलवे द्वारा मालढुलाई के क्षेत्र में नया बाजार प्राप्त करने की कोशिशें की हैं। राजस्व के नए स्रोत जुटाने के लिए रेलवे द्वारा विशेष प्रयास किए गए हैं। रेलवे के सभी संसाधनों का उपयोग अधिक से अधिक मुनाफा कमाएं।

* Speech was laid on the Table.

इस मंशा के साथ अंतर्राष्ट्रीय मानकों के तहत सभी खरीद करने का फैसला किया गया है। सहयोग, संवाद, कल्पनाशीलता को बढ़ावा देने की मंशा से रेलवे ने कई कदम उठाए हैं ।

वर्ष 2016-17 में राजस्व जुटाने के लिए एक लाख 84 हजार आठ सौ बीस करोड़ का महत्वाकांक्षी लक्ष्य रखा गया है। कुल मिलाकर कुछ नया करने की धारणा को धरातल पर लाते हुए माल और सवारी गाड़ियों की अधिक गति, समयबद्धता, स्वर्ण चतुर्भुज पर तेज गति की गाड़ियां, जीरो वेस्ट डिस्चार्ज, प्रौद्योगिकी से सुरक्षा की सुनिश्चितता आदि पर जोर दिया गया है।

बतौर रेल मंत्री अपने पिछले वर्ष के भाषण में मा0 मंत्री जी ने स्वीकार किया था कि पिछले कई दशकों में रेलवे सुविधाओं में व्यापक सुधार नहीं हुआ है। इसका मुख्य कारण जहां एक ओर निवेश में भारी कमी रही वहीं दूसरी ओर प्रबंधन पद्धतियों, प्रणालियों, प्रक्रियाओं में भारी अकुशलता एवं निगरानी तंत्र की भारी विफलता रहा है। कुल मिलाकर रेल मंत्रालय कम घोषणा मंत्रालय ज्यादा हो गया था। नित नई घोषणाएं होती थी परन्तु उन्हें क्रियान्वित किए जाने के लिए समुचित साधन जुटाने में सब मौन रहते थे। देशवासियों से यह छलावा आखिर कब तक होगा। यह उनके अद्भुत प्रबंधन क्षमता का ही कमाल है कि जहां एक भी पैसा रेल किराया न बढ़ा हो, वही व्यापक संसाधन जुटाए गए हैं। चार नई ट्रेनों की घोषणा इस रेल बजट में की गयी है और सबसे बड़ी बात है कि 8700 करोड़ रुपये बचाकर अपने आप में (cost compression) कास्ट कंप्रेशन की नयी मिसाल प्रस्तुत की है।

हमेशा विलंब से चलने के लिए बदनाम भारतीय रेल के लिए 95 प्रतिशत ऑनलाइन लक्ष्य रेल परिचालन में आने वाले आमूलचूल परिवर्तन की ओर स्पष्ट संकेत करता है।

इस बजट से पहली बार ऐसा अहसास हुआ है कि देश में रेलवे की बागडोर एक ऐसे संवेदनशील मंत्री के हाथ में है जो सभी लोगों की चिंता करता है। चाहे वह आर्थिक रूप से पिछड़े वर्ग की बात हो या वरिष्ठ नागरिकों की सभी की रेल यात्रा सुविधाजनक हो, इसका विशेष ध्यान मंत्री जी ने इस बजट में रखा है। दीनदयाल उपाध्याय जी के एकात्म मानवतावाद और अन्त्योदय के विचार को प्राथमिकता देते हुए रेल मंत्री जी ने पिछड़े उपेक्षित व गरीबों का इस बजट में विशेष ध्यान रखा है।

स्पेशल किस्म की चार तरह की ट्रेनें चलाने का प्रस्ताव इस बजट में किया गया है जो कि एक सराहनीय कदम है ।

- (1) **हमसफर** - इसमें गरीब स्थ की तरह सिर्फ एसी-3 कोच होंगे तथा बोगियों में खान-पान की व्यवस्था भी होगा ।

- (2) **अन्त्योदय** - इसमें अनारक्षित कोच ही होंगे।
- (3) **तेजस** - यह गाड़ी 130 कि०मी० प्रतिघंटे की स्पीड से चलेगी। इसमें लोकल खासियल वाला खाना ऑनबोर्ड मिलेगा तथा वाई-फाई की सुविधा भी होगी।
- (4) **उदय** - इसमें उत्कृष्ट डबल डेकर एयरकंडीशंड यात्री ट्रेन बिजी रुट्स पर ओवरनाइट चलेंगी। इसके अलावा,
- हर एक ट्रेन में 120 लोअर बर्थ सीनियर सिटिजंस के लिए आरक्षित होंगी। इसमें पोर्टेबल वाटर सर्किट तथा मोबाइल चार्जिंग प्लाइंट की व्यवस्था होगी।

मैं बताना चाहता हूँ कि रेलवे के विकास की जो भविष्यगामी योजना मा० मंत्री ने तैयार की है वह निश्चित रूप से भारतीय रेलवे का कायाकल्प कर देगा। अगले पांच वर्षों में हम अपनी प्रतिदिन यात्रियों को ले जाने की क्षमता को 50 प्रतिशत बढ़ाने की व्यवस्था कर रहे हैं तो शंकाएं व्यक्त की जा रहीं थी। लोग पूछ रहे थे क्या 2019 तक हम प्रतिदिन अपनी रेलगाड़ियों में तीन करोड़ से अधिक यात्रियों को यात्रा की सुविधा दे पाएंगे। अगर देखा जाये तो अफ्रीका और यूरोप के अधिकतर देशों की समूची जनसंख्या को हम अपनी रेल के माध्यम से एक दिन में यात्रा करा पाएंगे। प्रति दिन यात्री संख्या की बात की जाये तो यह अपनी तरह का विश्व का सबसे बड़ा रेलवे नेटवर्क होगा। परन्तु जिस प्रकार माननीय रेल मंत्री जी ने संसाधनों को जुटाने में जिस कुशल क्षमता का परिचय दिया है उससे संशय के बादल छंटने लगे हैं। रेलवे के लिए डेढ़ लाख करोड़ जुटाने हेतु भारतीय जीवन बीमा से सहमति हुई है।

गत वर्ष कुशल वित्तीय प्रबंधन के चलते 8720 करोड़ की रिकार्ड बचत हुई। इस वर्ष रेलवे का राजस्व एकत्रीकरण की संभावना एक लाख 84 हजार आठ सौ बीस(1,84,820) करोड़ रुपये है जो कि पिछले वित्त वर्ष के मुकाबले 10.1 प्रतिशत अधिक है। वर्ष 2016-17 का कैपिटल बजट 1.21 लाख करोड़ है जो कि अपने आप में एक बड़ी उपलब्धि है।

माननीय रेल मंत्री का यह संकल्प है कि देश के नागरिकों को रेलवे की सुविधा जन सुरक्षित यात्रा सुनिश्चित की जाये। पहली बार लगने लगा है कि भारतीय रेल विमान कंपनियों से टक्कर लेने की स्थिति में है। मुख्य रूप से रेलवे ने निम्नलिखित कदम उठाए हैं -

- 2020 तक सभी को जब चाहें तब कन्फर्म टिकट/ आरक्षण मिलेगा।

- आज की स्थिति यह है कि पहले बुकिंग शुरू होने के बावजूद बिजी रूट्स पर टिकट पहले ही दिन वेटिंग में आ जाता है माननीय रेल मंत्री जी ने इन बिजी रूटों पर डबल डेकर ट्रेनें चलाने का एलान किया है जो कि एक सराहनीय कदम है।
- इस कदम से पैसेंजर कैपसिटी 40 प्रतिशत बढ़ेगी तथा रेलवे का रेवेन्यू भी बढ़ेगा।
- वर्ष 2020 तक 95 प्रतिशत रेलगाड़ियां समय पर चलेंगी।
- मिशन रफ्तार के तहत मालगाड़ियों की स्पीड भी बढ़ाई जायेगी।
- अभी रेलवे की पंचुअलिटी 78 प्रतिशत है जो यूपीए सरकार के दौर से एक प्रतिशत कम है ।
- प्रतिदिन 19 हजार ट्रेनों का नेटवर्क है इनमें से 12 हजार पैसेंजर ट्रेनें और सात हजार मालगाड़ियां चलती हैं।
- 2020 तक हरेक रेलवे क्रासिंग पर गार्ड की व्यवस्था होगी।
- अभी देश में 11 हजार क्रासिंग पर गार्ड तैनात नहीं हैं तथा 40 प्रतिशत रेल हादसे इन्ही वजहों से होते हैं ।

वर्ष 2015-16 में नियुक्तियों को ऑनलाइन बनाने की दिशा में महत्वपूर्ण प्रगति हुई है। पारदर्शिता को बढ़ावा देने के लिए सोशल मीडिया का व्यापक प्रयोग किया जाना एक महत्वपूर्ण कदम है।

यह अत्यन्त हर्ष का विषय है कि सामान्य रेल यात्रियों की समस्याओं का सोशल मीडिया से निराकरण करने में रेल मंत्री ने ख्याति अर्जित की है। सुशासन की दृष्टि से देश में रेलवे के अंतर्गत चल रहे सभी प्रोजेक्टों की समयावधि दो वर्ष से घटाकर 6-8 महीने कर दी गयी है। जी0एम0/ डीआरएम के क्रियाकलापों को समयबद्ध समीक्षा सुनिश्चित की गयी है। रेलवे में आंतरिक आडिट को ज्यादा सशक्त किया गया है ताकि विभिन्न स्तरों पर बर्बादी को रोका जा सके ।

संयुक्त उपक्रमों को बढ़ावा देने के उद्देश्य से 44 नए संयुक्त साझीदारियों की सहमति बनी है जिसके तहत 5300 कि0मी0 पर कार्य किया जायेगा। इन साझीदारियों की कुल लागत 92714 करोड़ रुपये है।

लुमडिंग, सिल्वर खंड पर ब्राडगेज कार्य प्रारंभ किए जाने की योजना है ताकि बराक घाटी को देश से जोड़ा जा सके। अगरतला को ब्राडगेज नेटवर्क के तहत जोड़ा गया है।

कयाक्कत-भैरवी और अरुणाचल जीरीनम गेज परिवर्तन प्रोजेक्ट के तहत मिजोरम, मणिपुर को ब्राडगेज के तहत लाया गया है।

कटडा-बनिहाल संभाग से ऊधमपुर, श्रीनगर बारामूला रेल लिंक प्रोजेक्ट पर संतोषजनक कार्य चल रहा है।

आपदा से ग्रस्त एवं सामरिक रूप से महत्वपूर्ण उत्तराखंड प्रदेश की तरफ ध्यान देने के लिए मैं माननीय मंत्री जी का प्रदेश की जनता की ओर से विशेष रूप से आभार एवं धन्यवाद करना चाहता हूं जिन्होंने पहली बार उत्तराखंड के लिए 458 करोड़ रुपये की रिकार्ड राशि आवंटित की है।

यह अत्यन्त हर्ष का विषय है कि पुरानी सभी 139 घोषणाओं पर कार्य किया जा रहा है। 2500 कि०मी० की ब्राडगेज रेलवे लाइन का लक्ष्य रखा गया है जबकि 1600 कि०मी० के विद्युतीकरण का लक्ष्य रखा गया है।

प्रत्येक दिन 7 कि०मी० ब्राडगेज रेलवे ट्रैक बनाने का महत्वाकांक्षी लक्ष्य रखा गया है जबकि पिछले 6 वर्षों में यह कुल 43 कि०मी० का निर्माण किया गया।

वर्ष 2017-18 में यह लक्ष्य 13 कि०मी० एवं वर्ष 2018-19 में 19 कि०मी० प्रतिदिन का लक्ष्य रखा गया है।

वर्ष 2016-17 में रेलवे विद्युतीकरण का लक्ष्य 50 प्रतिशत बढ़ाकर 2000 कि०मी० कर दिया गया है जबकि वर्ष 2016-17 में 2800 कि०मी० के ट्रैक निर्माण का लक्ष्य रखा गया था।

2 हजार स्टेशनों पर 20 हजार डिस्प्ले स्क्रीन लगाए जाएंगे।

मनोरंजन के लिए गाड़ियों में एफएम रेडियो स्टेशन की व्यवस्था भी होगी।

टिकट बुकिंग के समय बीमा की सुविधा भी दी जायेगी हालांकि ये सुविधा ऑप्शनल होगी जिससे आम यात्री को सहूलियत होगी।

जैसा कि मैंने कहा है कि आपने जहां संपूर्ण देश के लिए, हर वर्ग के लिए कुछ न कुछ किया है, वहीं मेरा विनम्र निवेदन है कि मेरे दुर्गम पर्वतीय आपदाग्रस्त प्रदेश की रेलवे की परियोजनाओं के लिए इस बजट में समुचित व्यवस्था करने की कृपा करें। पूरा उत्तराखंड आपकी ओर आशा भरी निगाहों से देख रहा है। जैसा कि मैंने पूर्व में आपको आग्रह किया था उत्तराखंड सामरिक और पारिस्थितिकी की दृष्टि से अत्यन्त संवेदनशील राज्य है। देश की सुरक्षा और अस्मिता की रक्षा के लिए अपना सर्वस्व न्यौछावर करने वाला यह प्रदेश पिछले कई दशकों से रेलवे विकास के मामले में उपेक्षा का दंश झेल रहा है।

मेरा अनुरोध है कि चारधाम यात्रियों को लाभ पहुंचाने हेतु एवं देश-विदेश के पर्यटकों को सुविधा प्रदान करने हेतु कर्ण प्रयाग लाइन पर अविलंब कार्य प्रारम्भ किया जाये। इसके लिए समयबद्ध कार्ययोजना बनाकर इसके लिए अधिक से अधिक धनराशि का आवंटन किया जाना चाहिए।

इसके अतिरिक्त, ऋषिकेश-डोईवाला के बीच सीधा संपर्क स्थापित करने हेतु लाइन बिछाने हेतु शीघ्र अति शीघ्र कार्य प्रारंभ किया जाये। इससे न केवल क्षेत्रीय जनता को लाभ होगा वहीं विभिन्न पर्वों पर हरिद्वार, ऋषिकेश आने वाले लाखों श्रद्धालु लाभान्वित होंगे।

मेरा आपसे यह भी आग्रह है कि देवदंड से झबरेड़ा होते हुए रूड़की रेल मार्ग पर कार्य प्रारम्भ कराया जाये। आपको अवगत कराना चाहता हूँ कि इस मार्ग पर भूमि अधिग्रहण की प्रक्रिया प्रारंभ होकर कई किसानों को मुआवजा मिल चुका है परन्तु यह परियोजना लटकी हुयी है।

लक्सर क्षेत्र के सिख बंधुओं के लंबे समय से चली आ रही मांग पर लाहौरी एक्सप्रेस को एथल बुजुर्ग स्टेशन पर हॉल्ट प्रदान करने की कृपा करें ताकि श्रद्धालु विभिन्न तीर्थस्थलों पर सुगमतापूर्वक जा सकें।

हरिद्वार-ऋषिकेश क्षेत्र को गढवाल, कुमाऊँ के पर्वतीय अंचलों से जोड़ने एवं उ०प्र० एवं उत्तराखंड के मध्य रेल संपर्क मार्गों को सुदृढ करने हेतु देहरादून, हरिद्वार, नजीमाबाद एवं कोटद्वार स्थित स्टेशनों का उन्नयन किया जाये तथा रेलमार्ग को दोहरीकरण करने के काम में तेजी लायी जाये।

मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि टनकपुर-बागेश्वर रेल मार्ग के कार्य में तेजी लायी जाये जिससे न केवल क्षेत्रीय जनता लाभान्वित होगी बल्कि नेपाल जाने वाले यात्रियों को सुविधा के साथ सामरिक महत्व की अन्य योजनाओं को क्रियान्वित करने में सुगमता हो सकेगी। नेपाल के साथ द्विपक्षीय व्यापार को भी इससे बढ़ावा मिलेगा।

जनहित में पीरूमधरा स्टेशन पर संपर्क क्रांति एवं रानीखेत एक्सप्रेस का ठहराव दिया जाये।

जैसा कि आपको ज्ञात है हरिद्वार क्षेत्र सम्पूर्ण विश्व की आध्यात्मिक राजधानी है। ऐसे में देश विदेश से लाखों लोग यहां आते हैं। मुम्बई, जयपुर, कलकत्ता, बँगलूर आदि महानगरों से हरिद्वार के लिए तेज गति की गाड़ियां चलाई जाएं जिससे प्रवासी, तीर्थयात्री और पर्यटक सुगमता पूर्वक हरिद्वार और ऋषिकेश आ सकें।

हरिद्वार आने वाली सभी गाड़ियों को रायवाला होते हुए ऋषिकेश तक भेजा जाए ताकि हरिद्वार क्षेत्र में यातायात की विगड़ती व्यवस्था में सुधार लाया जा सके और पहाड़ से आने वाले यात्रियों को भी सुविधा मिल सके।

हरिद्वार, देहरादून, रूड़की की सभी रेलवे क्रासिंग पर ओवर हेडब्रिज बनाएं जाएं ताकि इन क्षेत्रों में यातायात के जाम से लोगों को निजात मिल सके और हरिद्वार-रूड़की में मोनो रेल सुनिश्चित की जाये।

हरिद्वार के ऐतिहासिक और सांस्कृतिक महत्व को देखते हुए देश के सभी मुख्यालयों से हरिद्वार के लिए रेल संपर्क उपलब्ध कराने हेतु रेल गाड़ियां चलाई जाएं।

चालू कार्यों के लिए उत्तराखण्ड को 458 करोड़ रुपया नए कार्यों के लिए 1838 करोड़ रुपया तथा रेलवे लाइन विद्युतीकरण के लिए 104.64 करोड़ रुपए को जो प्रावधान बजट में किया है, उसके लिए मैं आपको बधाई देते हुए आभार प्रकट करता हूँ।

एक बार पुनः मैं माननीय मंत्री जी को विकासोन्मुखी रेल बजट पर बधाई देना चाहता हूँ तथा आशा प्रकट करता हूँ कि समृद्ध सर्वश्रेष्ठ भारत का सपना साकार होगा ।

*SHRI MULLAPPALLY RAMACHANDRAN (VADAKARA): While going through the budget, we can see that Hon'ble Minister Shri Suresh Prabhu is banking totally on Public-Private Participation (PPP). I do not intend to delve into details of the shortcomings in the budget as my Hon'ble colleague have already covered most of it and also because of paucity of time. I therefore intend to mention only the deep disappointment suffered by the state of Kerala and more particularly the Malabar region of Kerala.

There are twelve railway stations, big and small, falling in the stretch of the railways in my constituency, Vatakara.

Speaking about the bigger railway stations, I could quote Tellicherry, Vatakara, Koyliandy and Mahe as the most prominent ones both with regard to passenger and freight movement. Tellicherry is the commercial capital of this area and all stations assume significance because of the tourist potentials of the Malabar region.

Way back in 2009, the railway department had declared these four stations as 'Adarsh' Railway Stations. The department is becoming a laughing stock in the eyes of the public as not even basic improvements have been made on these "model" railway stations. Whatever little improvements have been made at stations like Mukkali railway station and the neighboring ROBs/under bridges have been with funds allocated from my MPLADS. I made these allocations despite other heavy demands on the MPLADS Funds because the cause of lifting the platform and the need for the under bridge was genuinely urgent.

I have time and again placed before the Railway Minister the need for favourable consideration of the Tellicherry-Mysore railway line in view of the possibility of reducing the distance between Kerala and northern states through such a line. It is sad no note that this does not find mention in the budget.

As people's representative from Vatakara Lok Sabha constituency and as one who fully understands the difficulties and needs of the travelling public, I had

* Speech was laid on the Table

taken up some important issues concerning the Railways with the Hon'ble Minister and the department.

I reiterate these requirements as none of them have found a place in this railway budget.

Tellicherry-Mysore Railway Line: Ever since the British period, it has been pending demand of the people of Kerala to have a Railway line from Tellicherry to Mysore. Such a Railway line will considerably reduce the distance from Kerala to all the North Indian States. Three socio-economic feasibility surveys were already conducted by the Railways for this line. But no progress is seen. This proposed line will stretch only 130 Kms from Tellicherry to Mysore. The State Governments of Kerala and Karnataka would be happy to participate jointly in such a venture as such a line will be instrumental in the overall socio-economic development of Kerala and Karnataka also.

Electrification of Railway Line from Kozhikkode to Mangalore: The electrification of Railway Line from Palakkad to Kozhikkode has already been completed. Speedy steps may be taken to complete the further electrification from Kozhikkode to Mangalore.

Cold Storage Facility at Badagara Station: During the last interim Railway Budget, Badagara station was selected for setting up of cold-storage facilities for preserving vegetables, fruits etc. Establishment of cold storage facility was proposed under Central Railways Warehousing Corporation. But the construction works for the same has not started yet. I urge the Hon'ble Minister to ensure early completion of this project.

Escalator facilities at Tellicherry and Badagara stations: Tellicherry and Badagara are two important 'A' Class Railway stations along Shornur-Mangalore route and these two stations fetch huge revenue to the Railways by way of passenger and goods traffic. Any study would show this. As part of modernization and improving amenities at these stations, escalator facilities should be provided at these stations.

Face-lifting and beautification of Stations: Tellicherry, Badagara, Mahe, Quilandy have been declared as 'Aadarsh' Railway Stations. However, passenger amenities need to be provided at these stations. Quilandy Railway station was built during the British time and it is an important station since then. It is unfortunate that this station is in a most dilapidated condition and the proposed reconstruction of this station may be completed at the earliest.

Expansion of Platform at Mukkali Railway Station: I have already allocated an amount of Rs. 50 Lacs from MPLADS for expansion of the platform at Mukkali Railway station. Mukkali station may become a "Model" minor station after the completion of this work. It is distressing that 4 long years have lapsed since the allocation was made and the work has not been completed. The works may be expedited so as to avoid further cost escalation and all necessary directions may be given to inaugurate the Model station without any delay.

Construction of Underpass at Onchiyam: I have allotted an amount of Rs. 50 Lakhs from MPLADS for the construction of underpass at Onchiyam. The work was proposed in the 15th Lok Sabha period but is yet to be completed. The sheer criminal delay in implementing the projects under MPLADS is unpardonable and this has brought slur and ill name for the Railways.

New building for Vellarakkad Railway Station: Construction of new building for Vellarakkad Railway Station has already been completed. The inauguration of the building is pending for no reason. I draw the attention of the Minister to this.

Raising and Extension of Platforms in minor stations: The minor railway stations in the state are mostly with short platforms. The passengers in minor stations have much difficulty to step into the trains or to get off trains at the platform. The raising and extension of platforms will help to avoid many casualties. It is an important demand from the regular / daily passengers who rely on these minor stations for travel. Time and again, I have raised the issue of the minor but important stations like Nadapuram Road, Jagnath Temple Gate, Iringal

and Chemanchery which need extension. It is painful that no action has been taken to raise or extend these platforms for the safety and convenience of the commuters at these stations.

Possibility of underpasses: Examine the possibility of underpasses at Nandi, Kottakkadave (Arangadath) and expedite the underpass work at Quilandy (Bappangate). There is great demand for an underpass between Moorad Bridge and the Palayad junction at Vatakara.

Stoppage for more trains: Long pending demand for allowing stoppage for below mentioned trains in the respective stations would benefit a large number of passengers.

Vatakara

11097/11098	-	Ernakulam – Pune
16311/16312	-	Bikaner Express
12431/12432	-	Thiruvananthapuram-Nizamudin

Rajdhani

Quilandy

16345/16346	-	Thiruvananthapuram-Lokmanyatilak
-------------	---	----------------------------------

Thalassery

12997/12998	-	Trivandrum-Hapa
12483/12484	-	Kochuveli-Amritsar

Payyoli

Stoppage for Express Trains as Payyoli is uplifted as Municipality.

Security and hygiene are basic requirements of the travelling public and although the Minister has made some mention of both aspects including the food, early action to bring this into force needs to be ensured. Bed bugs and dirty linen are the curse of the railways and no steps seem to be taken to curb this.

I conclude by requesting the Hon'ble Minister to kindly see that the genuine requirements mentioned by me are considered favorably to benefit lakhs of passengers who depend on this most favoured people's mode of transport.

*SHRI R. GOPALAKRISHNAN (MADURAI): I had pointed out again and again a number of projects since last two Railway Budgets. The pending projects pertaining to our Madurai Constituency have not been considered at all. Madurai has a railway junction that has direct link with all the parts of the country. It is centrally located in Tamil Nadu State. It is a tourism hub attracting thousands of people every day from all over the world.

Unfortunately, I do not find allocation of adequate funds for both the ongoing and the new project which are important for the economic and overall development of Madurai City and the surrounding districts.

Hence, I urge upon the Ministry of Railways to expedite the completion of all pending projects in Tamil Nadu in a time bound manner.

While augmenting the efficiency through these measures, it will also be necessary to improve or to upgrade Koodalnagar Station as a satellite railway terminal.

This is a feasible suggestion. Because already there is a proposal to make Koodalnagar as an Adhaar Station. It handles 30,000 passengers every day and is situated just 3 kms away from Madurai Junction. There is also a need to provide a stoppage to all the trains passing by Koodalnagar, Thiruparankundram and Thirumangalam. This will de-congest the Madurai Railway Station. The infrastructure/facilities in and around Madurai Railway Stations have to be stepped up.

Our Government of Tamil Nadu ably guided by our revered leader, Puratchi Thalaivi Amma had taken up with the Centre already that complete doubling work of Chennai – Kanyakumari must be given top priority. The Government of Tamil Nadu has also insisted that Chennai-Kanyakumari via Madurai line, Madurai-Coimbatore and Coimbatore – Chennai lines must have

* Speech was laid on the Table

high speed passenger rail link. Our persistent demand for Chennai – Thoothukudi freight corridor is also pending with the Railways.

The Railways are not carrying out the sanctioned projects on their own. Unfortunately, they fail to carry out even when State Governments like the Government of Tamil Nadu are coming forward to fund such projects.

Our Manbumigu Amma, Hon'ble Chief Minister of Tamil Nadu had already listed out about 10 projects which would be crucial for the development of rail transport in the State. Out of those 10 projects, three projects have been given top priority. They are namely (i) Chennai-Tuticorin Freight Corridor; (ii) High Speed passenger rail link – Chennai – Madurai – Kanyakumari; and (iii) High Speed Passenger rail link – Madurai to Coimbatore.

Tamil Nadu Government has already indicated that it would be willing in principle to enter into MoU with the Indian Railways to set up a Special Purpose Vehicle (SPV) to promote these projects.

When I mention about the modern coach facilities, I want to stress on the need to provide modern coaches to Pandian Express, the pride of entire Tamil Nadu. Pandian Express and Vaigai Express are the face of change in the railways' advancement. At this point of time, I would like to stress upon the need to link Madurai with Karaikudi via Melur and I urge upon the railways to take up this new railway line project at the earliest to bring out a socio-economic change in that area.

There is already a direct rail link between Madurai and Bengaluru. But unfortunately, the load of passengers cannot be accommodated by the single train in operation. An additional train between Madurai and Bengaluru may be introduced with a First AC coach.

I have already written to the Railway Minister about the need to upgrade and modernize further the Madurai Junction. Recently, a multi-tier two-wheeler parking slot was opened in Madurai Junction. As part of further development, a multi-tier four-wheeler parking slot may also be considered and executed.

Here, I would also like to point out that three decade long pending project between Madurai-Bodinayakanur is to be considered for implementation on war-footing speed.

Therefore, I urge upon the Hon'ble Railway Minister to meet the needs of Tamil Nadu and especially Madurai which will definitely pay rich dividends to railways.

***श्री रामचरण बोहरा (जयपुर शहर)-** मैं रेलवे बजट 2016-17 का समर्थन करता हूँ। यह बजट बहुत ही सराहनीय, दूरदर्शी, व्यवहारिक एवं अत्यंत प्रगतिशील है, जो राष्ट्र निर्माण में सहयोग करेगा। पिछले बजट में 8720 करोड़ रूपए की बचत का देश की जनता हृदय से स्वागत करती है।

दूसरी ओर माननीय रेल मंत्री प्रभु जी ने अपने बजट भाषण में सूचित किया कि 2015-16 के बजट में जो 139 उद्घोषणाएं की थी, उन सभी पर कार्रवाई प्रारंभ की गई, जो स्वागतयोग्य है, क्योंकि ये सभी देश को प्रगति के पथ पर ले जाने में सहायक सिद्ध होंगी।

यू.पी.ए. के समय में एक परम्परा-सी बन गई थी कि जो भी रेल मंत्री बनता था, वह अपने राज्य और खासकर अपने निर्वाचन क्षेत्र की ओर ज्यादा ध्यान देता था, चाहे वह नई गाड़ी चलाने के बारे में हो या रेलवे प्रोजेक्ट की स्थापना का विषय हो, लेकिन वह घोषणा मात्र रह जाती थी। लेकिन आदरणीय प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में माननीय रेलमंत्री श्री सुरेश प्रभु जी और श्री मनोज सिन्हा जी बधाई के पात्र हैं कि उन्होंने ऐसी मानसिकता को दरकिनारा कर दिया है। अभी तक उन्होंने जो रेल बजट पेश किये हैं, उनमें उनकी व्यापक दृष्टि रही है, उनकी नज़र भारत के हर हिस्से पर गई है और जिस हिस्से में जो कमियां नज़र आई, उनको दूर करने की उनकी प्राथमिकता रही। इसलिए मैं माननीय प्रधानमंत्री एवं मंत्री जी को हृदय से बधाई देता हूँ कि उन्होंने देश के समग्र विकास की ओर अपना ध्यान एकत्रित रखा न कि दूसरे रेल मंत्रियों की तरह संकुचित मानसिकता को अपनाया।

मैं माननीय रेल मंत्री जी को इस बात के लिए भी धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने एक ओर तो यात्री किराया नहीं बढ़ाया और दूसरी ओर रेल यात्रियों की सुख-सुविधा का पूरा ध्यान रखा। रेल मंत्री जी ने तीनों पीढ़ियों का पूरा भरपूर ध्यान रखा है। शिशुओं के लिए बेबी फूड, गर्म पानी व चेंजिंग बोर्ड की सुविधा प्रदान की जायेगी। महिलाओं के लिए हेल्पलाईन सेवा और हर श्रेणी में 30 प्रतिशत कोटा निर्धारित करने का लक्ष्य रखा है और सुरक्षा की दृष्टि से पूर्णतया ध्यान रखा। इसके साथ ही साथ हर कोच में सी.सी.टी.वी. लगाने का प्रस्ताव रखा है। युवाओं के लिए 100 स्टेशनों पर वाई-फाई की सुविधा होगी और एप के जरिए टिकट मिलेंगे। बुजुर्गों के लिए 50 प्रतिशत निचली बर्थ का कोटा निर्धारित किया जायेगा, दिव्यांगों के लिए व्हील चेयर की ऑनलाईन बुकिंग होगी। इस तरह से हर श्रेणी के व्यक्ति का ख्याल रखा गया है।

इसके अलावा, माननीय रेल मंत्री जी ने ऐलान किया है कि पार्सल बुकिंग में सुधार होगा और यह सभी ऑनलाईन होगा। यात्री ट्रेनों की औसतन स्पीड 80 किलोमीटर प्रति घंटा होगी। 408 स्टेशनों पर ई-

केटरिंग की सुविधा होगी। साथ ही साथ देश में दो रेल इंजन फैक्ट्री का निर्माण होगा, जिसमें आधुनिक रेल इंजन तैयार होंगे।

रेल मंत्री जी द्वारा चार नई रेलगाड़ियां चलाने का ऐलान भी स्वागत योग्य है। ये रेलगाड़ियां हैं- तेजस जो 130 किलोमीटर प्रति घंटा की रफ्तार से चलेगी। इसमें मनोरंजन, वाई-फाई और खाने की व्यवस्था होगी। दूसरी गाड़ी है- हमसफर- इसकी सभी बोगी ए.सी.-3 होंगी और खाने का भी विकल्प होगा। तीसरी रेलगाड़ी है-उदय - यह डबल डेकर ए.सी. होगी। यह रेलगाड़ी अति व्यस्त मार्ग पर सिर्फ रात में चलेगी और इसमें 40 प्रतिशत अधिक यात्री सफर कर सकेंगे। चौथी रेलगाड़ी है- अंत्योदय- यह लंबी दूरी की सुपरफास्ट रेलगाड़ी होगी। इसमें सिर्फ जनरल बोगी होंगी ताकि गरीब व्यक्तियों को सहूलियत हो सके।

यह कहने में कोई संदेह नहीं है कि यह बजट आम जनता का बजट है और देश के लिए बहुत लाभदायक है।

मैं माननीय रेल मंत्री जी का बहुत ही आभारी हूँ कि राजस्थान और विशेषकर मेरे संसदीय क्षेत्र जयपुर के लिए कुछ घोषणाएं की है, जैसे- जयपुर सहित 6 लाईनों का सर्वे कराना, जैसलमेर से भभ्रर, पर्वतसर-किशनगढ़ और कोटा-रामगंज, मंडी-भोपाल, नई लाईन बिछाना और जयपुर-सवाईमाधोपुर और बांदीकुई से भरतपुर के रूट का विद्युतीकरण करना शामिल है।

अंत में, मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र जयपुर की कुछ समस्याओं की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ।

1. पुरुषोत्तम एक्सप्रेस गाड़ी संख्या 12802 जोकि दिल्ली और पुरी के बीच चलती है, उसका विस्तार जयपुर तक किया जाये। जिसकी घोषणा माननीय मंत्री जी ने रांची (झारखंड) में एक कार्यक्रम में की थी। इससे जयपुर से पुरी के बीच सीधी सुविधा उपलब्ध हो पाएगी।
2. नई रेलगाड़ी जयपुर से शिरडी के मध्य प्रारंभ करना अति आवश्यक है क्योंकि जयपुर राजस्थान की राजधानी होने के साथ एक महत्वपूर्ण पर्यटक स्थल भी है तथा जयपुर से शिरडी यात्रियों का आना- जाना बहुत रहता है, क्योंकि शिरडी एक बहुत बड़ा धार्मिक स्थान है।
3. अजमेर-जम्मूतवी पूजा एक्सप्रेस का कटरा तक विस्तार किया जाये। इससे नई रेलगाड़ी चलाने की आवश्यकता नहीं होगी और वैष्णों माता के दर्शनार्थियों की सुविधा को देखते हुए इस गाड़ी का विस्तार करना अति आवश्यक है। जिससे कि वृद्ध और विकलांगों को आराम मिल सके।
4. जोधपुर-बाड़मेर के बीच रात्रि में एक पैसेंजर रेलगाड़ी चलती है, जिसमें एक ए.सी. 3 टायर कोच एवं एक स्लीपर कोच लगाया जाये, जिससे जोधपुर से जाने वाले विरात्रा और बाड़मेर के यात्रियों

- को सुविधा प्राप्त हो सके और (बाड़मेर-जोधपुर व विरात्रा के दर्शनार्थियों एवं व्यापारियों की पुरजोर मांग है) ये सुविधा मिलने से सभी यात्रियों को लाभ मिलेगा।
5. जयपुर-सवाईमाधोपुर के बीच एक शटल सेवा रेलगाड़ी प्रारंभ की जाये जिससे कि दैनिक यात्रियों, मजदूर, युवा विद्यार्थी, कृषक एवं दूध, सब्जी व्यवसाय से जुड़े लोगों को सुविधा मिल सके।

मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान इस ओर दिलाना चाहता हूँ कि दिल्ली-जयपुर-अहमदाबाद रेलमार्ग को हाईस्पीड अपग्रेडेशन में शामिल नहीं किया गया है यह रूट बहुत ही महत्वपूर्ण है। इस रूट पर राजधानी और शताब्दी ट्रेन बहुत समय से चल रही है। मुम्बई-अहमदाबाद रूट को पहले ही हाईस्पीड रूट में बदला जा रहा है, अगर दिल्ली-जयपुर-अहमदाबाद रेल रूट को भी इसमें शामिल कर लिया जाये तो सारा रूट दिल्ली से मुम्बई तक इसमें शामिल हो जायेगा। अगर दिल्ली से जयपुर तक का रेल यात्रा का समय कम हो जाएगा तो जयपुर शहर दिल्ली के सेटेलाइट टाऊन का काम करेगा जिससे कि दिल्ली रूट पर जनसंख्या का दबाव कम होगा।

अंत में, मेरा माननीय मंत्री जी से एक और निवेदन है कि जैसे आपने दिल्ली मैन और नई दिल्ली स्टेशनों की ट्रेन और यात्रियों से बोझ हल्का करने के लिए हजरत निजामुद्दीन, सराय रोहिल्ला और आनंद विहार आदि रेल टर्मिनल बनाये हैं, उसी तर्ज पर जयपुर रेलवे स्टेशन पर ट्रेनों और यात्रियों की भीड़ कम करने के लिए सांगानेर और धानक्या स्टेशनों को (सेटेलाइट टर्मिनल) रेल टर्मिनल बनाने की आवश्यकता है। पूर्व बजट में भी सब अर्वन स्टेशन बनाने की घोषणा की गई थी।

मैं आशा ही नहीं पूर्ण विश्वास के साथ माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करता हूँ कि मेरे इन सुझावों को जल्द से जल्द कार्यान्वयन करेंगे।

*SHRIMATI BUTTA RENUKA (KURNOOL): I would like to place on record, on behalf of my party, our sincere appreciation for your efforts to make Indian Railways economically viable by embarking upon cutting wasteful and unproductive expenditure on the one hand and by attempting to prevent leakages etc. on the other.

You can be rest assured of our full support in this endeavour. I am happy that the operating ratio for the next year will be improved to 92% from this year's 90%. I am also happy to note that the Capex growth has doubled during the current year over the average of the last five years.

I am happy that action is initiated on 139 budget announcements of 2015-16. I am particularly happy that children's menu items on trains, baby foods, hot milk and hot water would be made available.

Many initiatives have been announced for improving the quality of travel for all passengers. We welcome them and request you to ensure that it will be implemented as promised. We also welcome implementation of New Freight corridors that are aimed at improving economic viability of the country.

Now, coming to our State, we expected justice for states like AP which have received raw deal in several of last budgets. That did not happen so far. Even though, AP Government had sought several new rail projects for the state during his recent meeting with the Hon'ble Railway Minister, the railway budget seems to have ignored almost all proposals.

New Railway lines connecting the AP capital city Amaravathi also were not announced in the Rail Budget 2016.

The people of Rayalaseema Region have no rail connectivity to reach Amaravathi. The proposal to sanction a railway line from Rayalaseema to Amaravathi also was not considered in this Budget.

* Speech was laid on the Table

Only Rs. 200 crore for Kotipalli- Narsapuram line and Rs. 50 crore for Pithapuram- Kakinada line were sanctioned to AP. At this rate, when will these projects be completed?

The Budget does not mention about the construction of the third Railway line connecting Vizag-Chennai and Doubling works between Guntur-Guntakal.

The people of my constituency have a long time desire to have a new railway line between Kurnool and the Holy city Mantralayam. I have represented this on more than one occasions. Kindly consider this request at the earliest.

There was also no mention about the allocations to Kadapa-Bangalore new railway line works which are progressing at an extremely slow pace despite the project getting nod in the Railway Budget of 2008-09. Similarly, many of the new trains announced in the budgets have not yet begun to operate.

The railway zone promised at Visakhapatnam in the thirteenth schedule of Reorganization Act has so far not seen the light of the day.

In a poor country like India, Railways, all said and done, has emerged as the poor man's main transport; every Indian thinks that Railways are his or her own. Therefore, any attempt to improve the profitability of the Railways at the cost of this social obligation and without keeping in mind poor man's affordability will become counterproductive.

I request the Minister to kindly attend to the above mentioned demands/promises urgently.

***योगी आदित्यनाथ (गोरखपुर)-** मैं माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत रेल बजट का समर्थन करता हूँ। माननीय रेल मंत्री द्वारा प्रस्तुत बजट को देखकर मुझे यजुर्वेद की पंक्तियां याद आती हैं। **“वयं राष्ट्रे जागृयाम पुरोहिताः”** अर्थात् राष्ट्र की उन्नति सबका कर्तव्य है। भारतीय रेल भारत के परिवहन व्यवस्था की रीढ़ कही जाती है। आम भारतीयों की जीवन रेखा है। सामाजिक एवं आर्थिक विकास के साथ-साथ संपूर्ण राष्ट्र की एकता की जो प्रतीक है, उस भारतीय रेल के विकास के बारे में राजनीतिक संकीर्णताओं से ऊपर उठकर प्रस्तुत यह रेल बजट एक व्यवहारिक एवं दूरदर्शी सोच का उत्तम प्रयास है। यह निश्चित ही कहा जा सकता है कि यह मा. प्रधानमंत्री की उन भावनाओं का समर्थन करता है जो भारतीय रेल को राष्ट्रीय अर्थव्यवस्था के प्रमुख स्तम्भ के रूप में स्थापित करने का उनका सपना है।

आज़ादी के बाद से ही भारतीय रेल और आम जन राजनीतिक संकीर्णताओं का शिकार रही है। भारतीय रेल के हितों की अनदेखी करने का ही दुष्परिणाम है कि भारतीय रेल आज जिन स्थितियों में कार्य कर रही है, वह उसके अस्तित्व के लिए स्वयं एक गंभीर चुनौती दिखाइ देती है। अनुपयोगी परियोजनाओं को प्राथमिकता देना तथा राजस्व की दृष्टि से और आम जन के लिए महत्वपूर्ण परियोजनाओं की अनदेखी, यह भारतीय रेल की एक नियति बन गई थी। इन सबसे उबरने का एक उत्तम प्रयास इस बजट में देखने को मिल रहा है। राजनीतिक लाभ-हानि से ऊपर उठकर आम जन और भारतीय रेल के बेहतर हितों को देखकर एक व्यावहारिक और दूरदर्शी सोच का यह बजट है। यह अत्यंत सराहनीय प्रयास है। भारतीय रेल के सामने जो प्रमुख चुनौतियां हैं, उनमें- 1. सुरक्षा एवं संरक्षा, 2. समयबद्धता, 3. स्वच्छता, एवं 4. रेलवे की परियोजनाओं में शुचिता एवं पारदर्शिता।

इन सभी का समावेश प्रस्तुत रेल बजट में देखने को मिल रहा है। बिना यात्री किराया बढ़ाए, रेलवे के स्वयं के खर्चों में कटौती करके तथा डीज़ल खरीद और बिजली खर्च में कटौती करके माल ढुलाई और अन्य संसाधनों एवं स्रोतों से आमदनी बढ़ाने का एक बेहतर प्रयास इस रेल बजट में दिखाई दे रहा है। जबकि लगातार यात्री किराया और मालभाड़ा बढ़ाने का दबाव होने के बावजूद जो बेहतर करने का प्रयास हुआ है, वह रेल बजट में है।

हम सब जानते हैं कि भारतीय रेल के सामने अंतर्राष्ट्रीय मंदी के कारण हमारी अर्थव्यवस्था पर पड़ रहे प्रभाव और सातवें वेतन आयोग और बढ़े हुए उत्पादकता संगत बोनस का प्रभाव गंभीर चुनौती के रूप में खड़ी थी।

* Speech was laid on the Table

मालभाड़ा में लगातार हो रही गिरावट तथा परिवहन में रेलवे की हिस्सेदारी में भी गिरावट एक गंभीर चिंता का विषय है। इस दृष्टि से भारतीय रेल के पुनर्गठन, पुनर्निर्माण और उसके पुनरुद्धार के लिए जो प्रावधान रेल बजट में किए हैं, वह स्वागतयोग्य हैं।

रेल बजट में रेलवे की कार्ययोजना को तीन भागों नव अर्जन, नव मानक, एवं नव संरचना के रूप में रखकर मात्र राजस्व में बढ़ोत्तरी के लिए केवल किराए पर ही निर्भर न करके मालभाड़ा नीति तथा परंपरागत सोच को बदलने और राजस्व के नए स्रोतों का दोहन करने पर बल दिया गया है। नव मानव में रेलवे की कार्यकुशलता के मापदण्डों और खरीद प्रक्रिया में सुधार करने के साथ-साथ खर्च होने वाले 1-1 रूपए की पारदर्शिता सुनिश्चित करने का प्रावधान तथा नव संरचना के अंतर्गत सहकारिता, सहयोग, सृजनात्मकता और संवाद पर विशेष बल दिया गया है।

यह बजट व्यावहारिक एवं दूरदर्शी सोच का बजट है, जिसमें भारतीय रेल को सीमित क्षमता और गति के अवरोधों से मुक्त करने तथा आम जन की आकांक्षाओं पर खरी उतरने वाली शानदार और यादगार बनाने वाले लक्ष्य के साथ-साथ पर्यावरण के लिए अनुकूल सामाजिक प्रतिबद्धताओं के साथ-साथ अपनी आर्थिक सुदृढ़ता को भी सुनिश्चित कर सके, अत्यंत महत्वपूर्ण है। इसके लिए मिशन 2020 तक गाड़ियों में आवश्यकता के अनुसार आरक्षण उपलब्ध कराना, विश्वसनीय सेवा, प्रतिबद्धता के साथ मालगाड़ियों को समय सारिणी के अनुसार चलाना, संरक्षा रिकॉर्ड में पर्याप्त सुधार के लिए उच्च स्तरीय तकनीक का इस्तेमाल करना, बिना चौकीदार वाले समपार फाटकों को चौकीदार सहित करना, समय पालन लगभग 95 प्रतिशत तक पहुंचाना, माल गाड़ियों की औसतन रफ्तार 50 किलोमीटर तक बढ़ाना तथा मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों की औसतन रफ्तार 80 कि.मी. तक बढ़ाना, स्वर्णिम चतुर्भुज पर सेमी हाईस्पीड का कुशलतापूर्वक संचालन, रेल गाड़ियों से मल-मूत्र के सीधे डिस्चार्ज को समाप्त करना।

भारतीय रेल की कार्यकुशलता अब स्पष्ट दृष्टिगोचर हो रही है। पिछले वर्ष की गई 139 घोषणाओं पर अब तक कार्यवाही प्रारंभ हुई है। रेलवे की परियोजनाओं के लिए अब फंड जुटाने में समस्या नहीं है। मा. रेल मंत्री के प्रयास से भारतीय जीवन बीमा निगम ने सीमित शर्तों पर 1.5 लाख करोड़ का निवेश करने की सहमति दी है।

पहली बार भारतीय रेल 2500 कि.मी. अतिरिक्त बड़ी लाईन चालू करने के अपने महत्वाकांक्षी लक्ष्य से आगे निकली है। यह पिछले वर्ष से लगभग 30 प्रतिशत अधिक है। 2016-17 में यह लक्ष्य 2800 कि.मी. रखा है।

पिछले 6 वर्षों में मात्र 4.3 कि.मी. प्रतिदिन के औसत के मुकाबले भारतीय रेल 7 कि.मी. की रफ्तार से बड़ी लाईन बनाने में सफल हुई है। आगामी लक्ष्य 2017-18 में लगभग 13 कि.मी. प्रतिदिन तथा

2018-19 में लगभग 19 कि.मी. प्रतिदिन का लक्ष्य रखा गया है। इसमें क्रमशः 2017-18 में 9 करोड़ श्रम दिवस तथा 2018-19 में 14 करोड़ श्रम दिवस रोजगार का सृजन भी होगा।

रेलवे का विद्युतीकरण न केवल पर्यावरण हितैषी है, अपितु यह अधिक किफायती भी है। इस वर्ष अब तक का सर्वाधिक 1600 कि.मी. का विद्युतीकरण हुआ है तथा 2016-17 में यह लक्ष्य 1800 कि.मी. का रखा गया है।

बजट में फ्रेट कॉरिडोर परियोजना की प्रगति तथा पोर्ट कनेक्टिविटी पर हुए कार्य की प्रगति एक सराहनीय प्रयास है। पूर्वोत्तर के सुदूर क्षेत्रों त्रिपुरा, मिजोरम, मणिपुर, अरुणाचल के साथ ही जम्मू-कश्मीर के उधमपुर, श्रीनगर, बारामूला रेल लिंक परियोजना पर हो रहा सफलतापूर्वक प्रयास भारतीय रेल के राष्ट्रव्यापी स्वरूप को प्रदर्शित करता है।

माननीय प्रधानमंत्री के 'मेक इन इंडिया' अभियान से प्रेरित होकर भारतीय रेल ने 40,000 करोड़ की लागत से दो रेल ईजन कारखाने लगाने का जो कार्य प्रारंभ किया है, यह भारत के औद्योगिक विकास में एक नई गति प्रदान करेंगे, साथ ही साथ, रोजगार के नए अवसर भी पैदा करेंगे। भारतीय रेल ने अपने कामकाज में 100 प्रतिशत पारदर्शिता सुनिश्चित करने के लिए सोशल मीडिया का भी बेहतर उपयोग किया है। पहली बार मंत्रालय और रेल बोर्ड से क्षेत्रीय रेलों को दिए गए अधिकार और उनकी जवाबदेही भी सुनिश्चित हुई है।

भारतीय रेल जिस संरक्षा की चुनौती से जूझ रही है, उसमें पिछले कई वर्ष दुर्घटनाओं में 20 प्रतिशत की कमी होना संरक्षा रिकॉर्ड को बेहतर बनाता है। इसके लिए जापान और कोरिया के साथ मिलकर जो कार्य प्रारंभ हुए वह शून्य दुर्घटना के लक्ष्य को प्राप्त करेगा। साथ ही, पिछले एक वर्ष में 350 चौकीदार वाले लेवल क्रॉसिंग और 1 हज़ार बिना चौकीदार वाले लेवल क्रॉसिंग समाप्त किए गए। पहली बार भारतीय रेल अपना स्वयं का विश्वविद्यालय स्थापित कर रहा है।

रेल बजट में अनारक्षित यात्रियों के लिए अंत्योदय एक्सप्रेस तथा दीनदयाल सवारी डिब्बे की व्यवस्था तथा आरक्षित यात्रियों के लिए हमसफर, तेजस और उदय रेलगाड़ियों को चलाने की घोषणा रेल गाड़ियों को विश्वस्तरीय बनाने में मदद करेगी। पिछले 1 वर्ष में 17 हज़ार जैव शौचालय और अगले वित्त वर्ष के लिए 30 हज़ार जैव शौचालय का लक्ष्य "स्वच्छ रेल और स्वच्छ भारत" अभियान को एक नई दिशा देगा।

यात्री बीमा रेल यात्रियों की सुरक्षित यात्रा सुनिश्चित करने का एक बेहतर प्रयास है तथा रेलवे के विश्रामालयों की घंटे के आधार पर बुकिंग, जननी सेवा तथा स्मार्ट सवारी डिब्बे का प्रस्ताव स्वागतयोग्य है। रेलवे के ढांचागत विकास की दृष्टि से किए जा रहे प्रयास जिनमें निर्माण, परिचालन और अनुरक्षण में 100

प्रतिशत प्रत्यक्ष विदेशी निवेश की अनुमति जिनमें- 1. उपनगरीय गलियारा परियोजनाएं, 2. हाईस्पीड ट्रेन का परिचालन, 3. डेडिकेटेड फ्रेट लाईने, 4. ट्रेन सेटों सहित चल स्टॉक, ईंजन एवं सवारी डिब्बे का निर्माण अनुसंधान सुविधाएं, 5. रेल विद्युतीकरण, 6. सिग्नल प्रणाली, 7. फ्रेट टर्मिनल, 8. पैसंजर टर्मिनल, 9. रेल लाईन/साइडिंग से संबंधित औद्योगिक पार्क में अवसंरचना, 10. द्रुत गति परिवहन प्रणाली, आदि पर विश्व बैंक की मदद से अध्ययन प्रारंभ हुआ है, जो एक सराहनीय प्रयास है।

भारतीय रेल की परियोजनाओं को अमलीजामा पहनाने के लिए आय के स्रोत भी भारतीय रेल ने बिना किसी मालभाड़ा और किराया बढ़ाए हुए रेल बजट में जो प्रस्ताव हैं, वे इस प्रकार हैं-

1. खाली भूमि और स्टेशन इमारतों के ऊपर के स्थान के अधिकारों के वाणिज्यिक उपयोग के जरिए स्टेशनों का पुनर्विकास।
2. रेलपथों के आस-पास की भूमि को बागवानी तथा वृक्षारोपण के लिए पट्टे पर देकर और सौर ऊर्जा उत्पादन के लिए भूमि का मौद्रिकरण।
3. डाटा, सॉफ्टवेयर जैसी सॉफ्ट परिसंपत्तियों और भारतीय रेल द्वारा निःशुल्क मुहैया कराई जा रही कुछ सेवाओं से मौद्रिकरण और वेबसाइटों पर ई-कॉमर्स गतिविधियां बढ़ना।
4. विज्ञापन राजस्व बढ़ाने और को-ब्रांडिंग के लिए एजेंसियों के साथ साझेदारी करने के लिए स्टेशनों, ट्रेनों और बड़े स्टेशनों के बाहर रेलपथ के आस-पास की भूमि पर विज्ञापन।
5. कंटेनर ट्रेन ऑपरेटरों के लिए सेक्टर खोलने सहित मौजूदा पार्सल नीतियों को उदार बनाकर पार्सल कारोबार की ओवरहॉलिंग, पार्सलों की ऑनलाईन बुकिंग और ई-कॉमर्स जैसे बढ़ते सेक्टरों के लिए रेल सेवाओं का विस्तार करना।

भारतीय रेल एक प्रबंधन के अंतर्गत संचालित दुनिया के सबसे बड़े उपक्रम में से एक है। लगभग 12.5 से 13 लाख कर्मियों का हित और उनको प्रशिक्षित करने का प्रयास अनुशंसनीय है। मैं मा. रेल मंत्री को प्रस्ताव करता हूँ कि रेलवे के विभिन्न कर्मियों से जुड़ी हुई समस्याओं का निराकरण अविलंब हो। उनमें-

1. लोको पायलट से जुड़े एसोसिएशन ने मुझे एक ज्ञापन दिया है, जिसे मैंने माननीय रेल मंत्री के पास प्रेषित किया है। इस पर सहानुभूतिपूर्वक विचार किया जाए।
2. रेलवे के जूनियर और सीनियर सेक्शन इंजीनियर को ग्रेड-बी का स्केल देने की मांग लंबे अर्से से चली आ रही है, इस पर भी सहानुभूतिपूर्वक विचार किए जाने की आवश्यकता है।

मैं माननीय रेल मंत्री को हृदय से बधाई देता हूँ कि उन्होंने गोरखपुर की चिर प्रतीक्षित परियोजनाओं को इस बजट में स्थान दिया है। इनमें गोरखपुर में लोको इलेक्ट्रिक शेड स्थापित करने की मंजूरी, सहजनवां से बांसगांव होते हुए दोहरीघाट तक रेलवे लाईन, बस्ती से बांसी होते हुए कपिलवस्तु तक

रेलवे लाईन, आनंद नगर से महाराजगंज होते हुए घुघली तक रेलवे लाईन, बहराइच से श्रावस्ती होते हुए बलरामपुर तक रेलवे लाईन, गोरखपुर से डोमनिगढ़ तक रेल लाईन का तिहरीकरण आदि प्रमुख मांगों को स्वीकृत करने के लिए मैं हृदय से साधुवाद देता हूँ और आभार व्यक्त करता हूँ।

पूर्वोत्तर रेलवे गोरखपुर से जुड़ी हुई कुछ महत्वपूर्ण मांगों को मैं माननीय रेल मंत्री के संज्ञान में लाता हूँ इनमें-

1. गोरखपुर-नई दिल्ली के बीच एक तेजस रेलगाड़ी का संचालन किया जाए।
2. गोरखपुर-कोलकाता के बीच एक हमसफर रेलगाड़ी का संचालन किया जाए।
3. गोरखपुर-इलाहाबाद के बीच एक उदय रेलगाड़ी का संचालन किया जाए।
4. गोरखपुर-हरिद्वार के बीच चलने वाली देहरादून एक्सप्रेस को नियमित किया जाए।
5. गोरखपुर-लखनऊ रेलखण्ड के बीच जनपद गोरखपुर में सूरजकुण्ड तथा सहजनवां में निर्माणाधीन ओवर ब्रिज का निर्माण तत्काल कराया जाए।
6. पिपराइच, पीपीगंज तथा कैम्पियरगंज कस्बे में स्थित रेलवे समपार फाटक पर ओवर ब्रिज का निर्माण कराया जाए।
7. पिपराइच, पीपीगंज, सहजनवां डोमनिगढ़ तथा कैम्पियरगंज रेलवे स्टेशनों पर प्रमुख यात्री गाड़ियों का ठहराव दिया जाए तथा इन सभी स्टेशनों के प्लेटफॉर्म को अपग्रेड किया जाए।
8. पूर्वोत्तर रेलवे के अधिकतर समपार फाटकों पर रेलवे की भूमि पर स्थित मार्ग अत्यंत खराब स्थिति में हैं, इनका प्राथमिकता के आधार पर नवनिर्माण किया जाए।
9. माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी द्वारा स्वच्छ भारत अभियान को सभी रेलवे स्टेशनों तथा सभी रेलगाड़ियों में भी साफ-सफाई की अच्छी व्यवस्था करके सफल बनाया जाए। अधिकतर रेलवे स्टेशनों के प्लेटफॉर्म, बाहरी स्थलों तथा रेलगाड़ियों की स्थिति ठीक नहीं है। रेलवे जंक्शनों पर पर्याप्त मात्रा में शौचालय नहीं है। इन सभी समस्याओं का भी प्राथमिकता के आधार पर समाधान किया जाए।
10. रेलवे अस्पताल की स्थिति अभी भी अत्यंत खराब है। इसे प्राथमिकता के आधार पर पर बेहतर सुविधाओं से युक्त किया जाए, जिससे प्रत्येक रेलकर्मी को बेहतर स्वास्थ्य सुविधा प्राप्त हो सके।
11. गोरखपुर रेलवे स्टेशन के बाहर पटरी व्यवसायियों ने ठेला, खोमचा, रेहड़ी लगाकर न केवल यातायात को बाधित किया है अपितु विश्वस्तरीय रेलवे स्टेशन की शोभा को धूमिल भी कर रहे हैं। नगर निगम/जी.डी.ए. के साथ वार्ता करके रेलवे स्टेशन के बाहर ठेला, खोमचा व रेहड़ी लगाने वालों का पुनर्वास किया जा सकता है। इससे रेल की आय भी बढ़ेगी तथा स्टेशन की गंदगी भी दूर होगी।

*SHRIMATI P.K. SHREEMATHI TEACHER (KANNUR): I would like to lay the following proposals for new Railway Lines in Kannur district which was not included in the Budget.

A Fourth Platform in the eastern side is inevitable taking into account the increase in the number of passengers. Hence Fourth Platform may be constructed urgently.

The linking of Kannur Airport through rail line with a Railway station at the proposed Kannur Airport would facilitate multi modal access to the Airport. Necessary approvals may be accorded and sufficient provision may be provided for development of rail infrastructure for connecting proposed Kannur Airport with existing rail infrastructure.

Government of India is proposing to develop Azhikkal Port under Sagarmala scheme. It is highly essential to connect the Port with Railway line. Hence necessary funds may be provided to conduct survey of Valapattanam Azhikkal Port byline and execution of work.

The survey work of Thalassery – Mysore line had been conducted long back. The execution of the above line may be taken up.

Survey report of third line between Shornur and Mangalore is being finalized. Steps may be taken to execute the work of third line between Shornur and Mangalore.

A lot of Trains are originating and terminating from / at Kannur Railway station. Previously, there was a project to construct Pitlane for the maintenance of incoming and outgoing trains. Hence Pitlane may be constructed at Kannur station.

Three existing Railway lines and yard at Kannur Railway station are in an unhygienic condition due to lack of concrete aprons. Urgent steps may be taken to construct Aprons in all the three existing lines of Kannur Railway Station.

* Speech was laid on the Table

*SHRI MALLIKARJUN KHARGE (GULBARGA): The whole country including me were eagerly waiting for Hon'ble Railway Minister's budget with a lot of hope and anxiety. However, with regret I have to say that I have tried to discover one but failed. I could not find anything which a poor or even a common man aspires for as additional trains, or fare relief or redressal of their core issues.

Following NDA Government's footsteps to appease the vote bank without doing any real good to the people's aspirations, the Hon'ble Minister has disappointed us and the people of the country for a second time. Kindly allow me to share my observations on this budget.

The first impression I got from the budget speech was that it was a repeat of the last year budget. It was a *status quo* budget. There have been no new ideas, whether big or small in the Minister's speech.

The speech seems to be in line with the grand tradition of using big words and slogans, for which this Government is infamous. Perfect at rephrasing, the same services are renamed – Tejas instead of Rajdhani, Hamsafar instead of Garib Rath, Antyodaya instead of Janta Express.

I was going through the Budget of last year as compared to this year and I found that some statements of 2015 Budget speech, for instance Elimination of Unmanned Level Crossings, Train Collision Avoidance Device, Mission Zero Accident for Safety and construction of ROB/RUB, have been copied and pasted as it is in the Minister's speech this year also.

Most favourite slogan of Prime Minister 'Sabka Saath, Sabka Vikaas' does not reflect in this year's rail budget. There has been a visible bias towards the constituencies of the Prime Minister and the projects like Rail college in Vadodra, Bullet train from Ahmedabad to Mumbai, smart coaches only from Varanasi to Delhi including Mahanama Express, have been announced to please him.

I am not against development but for a uniform overall growth and development in the country, especially the backward regions. I appeal to the

* Speech was laid on the Table

minister to look beyond these constituencies as he is a Minister for the whole country.

Throughout the year the Rail Minister used media and email etc., inviting comments suggestions of people to improve services and I understand large number of suggestions have been received. I feel it was only a populist measure again and response of the people have been dumped because, still Rail Minister continuously kept on saying in his speech that there is a need for innovative financial mechanisms, joint ventures, PPP's, non-tariff revenue, etc.

While Railways proposes a slew of new initiatives, there is not much talk about the road map for mobilization of resources. The Minister has not come out with specifics on how he would meet the grand outlay of over 1.21 lakh crore rupees for the financial year.

The budget statement shows there has been a net reduction in Gross Traffic Receipts by Rs. 15,744 crore in RE 2015/16 along with a dip in passenger earnings and freight earnings.

Now, firstly, projected 'gross traffic receipt' of Rs. 1.83 lakh crore in 2015-16, Government garnered Rs. 16,000 crore less i.e. Rs. 1.67 lakh crore. This year i.e. 2016-17, he expects to collect Rs. 1.84 lakh crore i.e. an increase of 10% over last year's Rs. 1.67 lakh crore. Is it doable?

Secondly, of projected 'passenger traffic revenue' of 2015-16, the Government garnered nearly Rs. 5,000 crore less. This year i.e. 2016-17, he expects to collect Rs. 51,012 crore i.e. a 12.4% increase over last year. Is it doable?

Thirdly, of projected 'freight revenue' of Rs.1.21 lakh crore in 2015-16, Government garnered Rs. 8,000 crore less i.e. Rs. 1.13 lakh crore. Surprisingly, Rail Minister has kept a revenue target of Rs. 1.18 lakh crore in 2016-17, which is even less than the projected target of last year. With pessimism in his projections, how does he propose to meet the target?

Fourthly, internal resource generation diminished too. In such a gloomy situation, funding for ambitious projects might take a hit. It would be challenging for the government to meet the investment target of Rs. 1.2 lakh crore over the next Fiscal Year given that freight and passenger traffic have remained flat while expenses continue to increase.

Further, the Railways' surplus after payment of dividend to the Central Government in 2016-17 is expected to decrease by 26% from 2015-16 (RE) to Rs. 8,479 crore. In 2015-16, the net surplus decreased by 20% to Rs.11,402 crore, which means a decreasing trend in surplus fund and an increasing trend in expenditure.

The important point is, if Railway growth has come down from the projected 17% to 5%, then this is a reflection directly on the GDP growth of the country. If Railways don't grow, then the country's economy cannot grow. Depreciation Reserve Fund is being used to artificially boost operating ratio. It would like to draw your attention towards how this Government is cooking up numbers and artificially boosting the operating ratio figure. Appropriation to Depreciation Reserve Fund is just Rs.3200 crore from the estimated Rs.8.100 crore.

Appropriation to this fund makes the operating ratio look healthier than it actually is and is a conventional trick in the trade. The O.R. instead of 92 would have been close to 100 per cent had the Railways made adequate provision for depreciation based on the actual requirement of replacement of over aged assets.

CAG backs this observation and says: Contribution to the DRF weren't made on the basis of historical costs, the expected useful life and the residual life of the assets, but were dependent on the working expenditure.

The MoU between Indian Railways and Life Insurance Corporation to raise Rs. 1.5 lakh crore over the next five years was actually signed in March 2015. In October 2015, LIC subscribed about Rs. 2,000 crore only, of corporate bonds from the Indian Railways, beginning the investment deal to be carried out over the next

five years. This is far less than the required average of Rs.30,000 crore per year to fulfill the deal over the five years.

There is not a definite roadmap for restructuring of the railway board. The entire plan may end up interfering in the autonomy of the Railway Board in the name of introducing professionalism in Board.

The ministry's promise of letting Railway Board function at an arm's length seems hollow. Railway Board is likely to become a front for pleasing corporate lobbies at the cost of the Railways social obligations and its role of the national transporter.

There is no dearth of capable and experienced people in Indian Railways itself. In fact there is no parallel organization in the country to provide such expertise. Induction of outside experts and professionals may be only as advisors, if at all needed.

The Minister has declared that Joint Ventures with State Governments should be the means to fund new rail projects. While the Joint Ventures with states might work for resourceful states like Tamil Nadu or Telangana, it will be an additional burden on poor states like Bihar, Orissa and North Eastern States. It is a huge burden on State Governments – Is this cooperative Federalism?

For every rail project the State demands, they are expected to bring around 50% of the funding to the table. Are all States in the country ready for this? How is the translating into cooperative federalism? This looks like an attempt to shift burden from Railway's resources to the state exchequers.

Since the BJP led Government came into power, we have seen that centrally sponsored schemes have received major cuts in funding. This has largely made state governments responsible to fund the social sector.

Although the people were assured of safety 2014-15 was a Black Year for Safety. Again a Zero Accident Regime has been assured in the budget, and the railway minister himself has said that, "We have to go a long way in realizing our objective of a zero accident regime."

In 2013-14, i.e. last year of the UPA, 118 persons were injured and 54 persons were killed in rail accidents, while in 2015-16, the number of injured has gone up to 136 and those killed in rail accidents has gone up to 64 as per the reply of Government in a response to a Question in the Lok Sabha.

Rail Minister announced that there is no fare hike. Fact remains that Modi government hiked passenger fare by 18.55% over last 20 months i.e. 14.20% in June, 2014 and 4.35% in November, 2015. As against this, Congress Party did not hike the passenger fare by even one paisa in its period of ten years between 2004 and 2014.

Similarly, there was 7% freight fare hike in June, 2014 and an another inflationary hike in February, 2015 with freight fare of grains and pulses being increased by 10%, coal by 6.3%, cement by 2.7% and iron ore by 0.80%.

Burdening of ordinary user did not stop here with Modi Government hiking platform tickets by 100% in March, 2015 (Rs. 5/- to Rs. 10/-), ticket cancellation charges by 100% (November, 2015) and Tatkal charges by 33% (December, 2015).

इस बजट के लिए तो यही सच होगा कि हाथी के दांत खाने के और और दिखाने के और, क्योंकि इनके कारनामे ऐसे हैं कि गरीबों की जेब खाली कर दी और उन्हें पता ही नहीं चला। ऐसे ही उनका पैसा लिया गया।

Besides letting down the ordinary Rail passengers, entire business community and Sensex have given a thumb down to Shri Suresh Prabhu's 'Rail Budget'. Sensex has fallen below 23000 and most rail stocks derailed by 2% to 5%.

I come from the southern state of Karnataka where I am a frequent traveler by train. Over the last couple of years, I have travelled by trains like Udyan Express, Sholapur-Yeshvantpur Express, Basava Express, Bidar-Yeshvantpur express, etc. and with deep regret, I would like to say that the coaches being used in the southern states are old, unclean and are under very poor condition.

It is also unfortunate that all new coaches are diverted to favorite regions in north India and junked coaches are put into service in southern states showing a clear bias and discrimination.

The maintenance of toilets in these trains, even in the higher classes of travel is very disappointing. Equally dirty is the situation of the stations in the following towns – Deval Ganugapura, Shahabad, Yadgir, Saidapur and Chittapur. They are in urgent need of a clean up and I hope that the funds under Swachh Bharat Abhiyan would be put to good use so that passengers can have cleaner and healthy stations.

At this juncture, I wish to draw your attention towards my home state of Karnataka and the constituency of Gulbarga which suffer from pendency of a huge number of vital railway works and projects, apart from poor service.

a) Construction of Road Overbridges near Mother Teresa School in Gulbarga and on Gulbarga-Afzalpur Road have completely stopped or slowed down despite allocation of funds in the 2013-14 and 2014-15 budgets.

b) For the year 2014-15, the UPA Government sanctioned 3 railway divisions namely Jammu, Assam and Gulbarga. The budget provision of Rs. 5 Crore has also been made for Gulbarga railway division. Further, the State Government has given the required land of 3602 acres free of cost. Now, the land is in possession of the Railways. However, the Railway Division is not yet functional. I would like to make a request to the Hon'ble Minister to expedite the completion of this work in the interest of the backward region of Hyderabad-Karnataka.

c) Gulbarga Division is divided in three zones and for various issues one is to approach different offices which cause delay and harassment. If it is attached to Hubli, this problem of running around can be resolved and work can be completed in time.

d) Another important project to which I would like to draw your attention is the – Construction of Railway Bogie Factory at Kadechur, Yadgir District. The 1st phase of work is nearing completion. However, no funds have been allocated for the 2nd

phase which requires construction of staff and workers' quarters and other supporting infrastructure.

e) Construction of Pit lines at Gulbarga and construction of Gadag-Wadi new railway line was also sanctioned during the year 2014-15. This project is an important project which connects East to West i.e. Hyderabad-Karnataka and Mumbai-Karnataka. For this project, the State Government has already committed to share 50% of the cost. However, the work has not yet begun.

f) These works were sanctioned in 2014-15 and one pit line which on the Wadi-Gulbarga line is completed but not operational. It still requires basic facilities like water. Another pit line was sanctioned on Gulbarga-Bidar new railway line. This work still has not yet started.

g) Construction of Gulbarga-Bidar new railway line as per schedule was to be completed by December, 2015. But the project has run into time and cost overruns.

h) The Yellanka Railway Station is currently in a very shabby condition. It requires overall development as a 'Model Station'. There is not even a proper approach road to the station.

i) In the budget for 2016-17, a meagre amount has been provided for the doubling work from Yellanka to Penukonda. From Penukonda, further on to Maharashtra, there is already a double line. So, all the trains coming from different parts of the country get stuck at Penukonda. To ease out this traffic congestion, it is important to start doubling this railway line. Further, more allocation of funds to this project is extremely essential in the best interest of railway commuters and on time service.

j) Railway Terminus at Bengaluru – during the year 2014-15, the Bruhat Bengaluru Mahanagar Palika has handed over the land at Binny Mills to the Railways for construction of new terminus. The work has not yet started.

k) Hassan-Bengaluru new railway line was sanctioned in 1996-97. This new railway line connects Bengaluru to Hassan on to Mangaluru via Sakaleshpur. It

serves the dual purpose of passenger convenience and port connectivity. It is a strategic project for the local economy which should have been completed long ago. However, the pace of work is extremely slow. It requires faster completion in the interest of the public.

1) My request to the Rail Minister is to expedite existing projects and concentrate on their execution at the earliest without prejudices and discrimination.

*SHRI HEMANT TUKARAM GODSE (NASHIK): I thank Honorable Railway Minister Suresh Prabhu Ji for sanction of new railway line of Nashik-Pune in the Rail budget 2016-17. It will be a milestone for development of my Nashik constituency, which will also will help for public transport and trade.

Following are some demands from Rail Ministry to be considered.

1. New Rajdhani Express is also necessary for fast train on the central railway line for connection of Delhi as maximum part of Maharashtra will be covered.
2. Nashik is known as Religious city, also there is a demand for Nashik-Ajmer and Nashik -Tirupati trains.
3. Bhusawal to Igatpuri local train is also necessary to connect small cities in between .
4. It is necessary for extension of local train from Kasara up to Igatpuri as more of Nashik people travel daily.
5. Also expansion of Kurshan machine is necessary as the entire infrastructure such as road, 33 KV transformer light, water supply, quarters and hospital is ready. As railway do repairs and maintenance work from outsourcing agency, it will be economical and also employment will be generated.
6. For connectivity of two states Gujarat and Maharashtra, provisions should be made for survey of Nasik -Surat or Nashik- Vapi new railway Line as it would be beneficial for public transport and trade of two states.

I would like to request Honorable Railway Minister Suresh Prabhu Ji to consider my above demands in the Supplementary Budget 2016-17.

* Speech was laid on theTable

***श्री रामदास सी. तडस (वर्धा)-** 2016-17 के रेल बजट पर माननीय रेलमंत्री जी का भाषण और बजट में रेल यात्रियों को प्रदान की जाने वाली सुविधाएं अत्यंत लोक कल्याणकारी और व्यवहारिक कदम है। इस बजट से साबित हुआ है कि यह सरकार घोषणा की सरकार नहीं बल्कि कार्य संस्कृति में जान भरने वाली सरकार है। पूर्व में लंबी घोषणाओं की परिपाटी थी, लेकिन वर्तमान सरकार ने वर्तमान संसाधन के अनुसार रेलवे को भारत की प्रगति और आर्थिक विकास की रीढ़ बनाने का विज़न है।

हमें गर्व है कि मैं राष्ट्रपिता महात्मा गांधी और भूदान आंदोलन के प्रेणता विनोबा भावे जी की कर्मस्थली क्षेत्र के सेवक के रूप में जनता की सेवा करने का सौभाग्य प्राप्त हुआ है। मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र की रेल से संबंधित समस्याओं के निराकरण हेतु आपके सामने निम्नलिखित मांगों को रखना चाहता हूँ-

1. राष्ट्रपिता महात्मा गांधी एवं आचार्य विनोबा भावे के नाम पर सेवाग्राम स्टेशन से मुंबई और पुणे के लिए नई ट्रेन चालू करने की आवश्यकता है।
2. वर्धा (जं.) स्टेशन पर वर्ग 2 के प्रतीक्षालय से जोड़कर टॉयलेट तथा बाथरूम का निर्माण कराये की आवश्यकता है।
3. वर्धा स्टेशन पर प्लेटफॉर्म नं. 1,2,3 तथा 4 पर पूर्ण रूप से छत का निर्माण कराये जाने की आवश्यकता है।
4. वर्धा स्टेशन पर अतिरिक्त पादचारी मार्ग (फुट ओवर ब्रिज) का निर्माण कराये जाने की आवश्यकता है।
5. सेवाग्राम स्टेशन पर प्लेटफॉर्म नं. 2,3 तथा 4 पर पूर्ण रूप से छत का निर्माण कराये जाने की आवश्यकता है।
6. सेवाग्राम स्टेशन ज्येष्ठ नागरिक, दिव्यांग एवं मरीज के लिए रैम्प का निर्माण कराये जाने की आवश्यकता है।
7. हिंगणघाट रेल स्थानक पर पूर्ण रूप से छत का निर्माण कराए जाने की आवश्यकता है।
8. हिंगणघाट रेल स्थानक पर ज्येष्ठ नागरिक, दिव्यांग एवं मरीज के लिए रैम्प का निर्माण कराये जाने की आवश्यकता है।
9. हिंगणघाट रेल उड्डाण पुल (आर.ओ.बी.) के लिए (मेगा ब्लॉक) मंजूर करने की आवश्यकता है।
10. चांदूर रेल स्थानक पर प्लेटफॉर्म नं. 1 व 2 पर छत का निर्माण तथा यात्रियों के बैठने हेतु पर्याप्त सुविधा की आवश्यकता है।

11. चांदूर रेल स्थान पर प्लेटफॉर्म तथा निकासी गेट के बाहर लाईट की व्यवस्था कराए जाने की आवश्यकता है।
12. चांदूर रेल स्थानक पर टॉयलेट तथा बाथरूम एवं पीने के पानी की व्यवस्था कराए जाने की आवश्यकता है।
13. धामणगांव रेलवे स्थानक पर महिलाओं की सुरक्षा के लिए रेल पुलिस चौकी स्थापित कराए जाने की आवश्यकता है।
14. धामणगांव रेल स्थानक पर ज्येष्ठ नागरिक, दिव्यांग एवं मरीज के लिए रैम्प का निर्माण कराये जाने की आवश्यकता है।
15. धामणगांव रेल स्थानक पर टॉयलेट तथा बाथरूम एवं पीने के पानी की व्यवस्था कराए जाने की आवश्यकता है।
16. वरूड एवं मोर्शी रेल स्थानक पर टॉयलेट तथा बाथरूम एवं पीने के पानी की व्यवस्था कराए जाने की आवश्यकता है।
17. वरूड एवं मोर्शी के संतरा उद्योग को बढ़ावा देने हेतु रेल वैगन उपलब्ध कराया जाये एवं रेल वाणिज्य केंद्र की आवश्यकता है।
18. वरूड स्टेशन तथा बेनोडा स्टेशन पर शौचालय, स्वच्छ पेयजल एवं कवरशेड की स्थापना कराई जाये।
19. नरखेड-अमरावती रेल मार्ग का विद्युतीकरण के कार्य में गति लाने की जरूरत है।
20. नागपुर-अमरावती (12110-12111) इंटरसिटी एक्सप्रेस गाड़ी एवं जबलपुर-अमरावती एक्सप्रेस (12159-12160) का चांदूर रेलवे स्थानक पर ठहराव दिया जाए।
21. नवजीवन एक्सप्रेस (12655-12656) का पुलगांव रेलवे स्थानक पर ठहराव दिया जाए।
22. यशवंतपुर-इंदौर-यशवंतपुर (16301-16302) एक्सप्रेस एवं जयपुर-सिकंदराबाद-जयपुर का मोर्शी तथा वरूड रेलवे स्थानक पर ठहराव दिया जाए।
23. पुलगांव जहां देश का बहुत बड़ा एम्युनेशन डिपो हैं, इसलिए पुलगांव-आर्वी-आमला नैरोगेज रेल सेवा को ब्रॉडगेज रेल सेवा में बदलने की आवश्यकता है।

***श्रीमती सकुंतला लागुरी (क्योंझर):** मेरे प्रदेश के माननीय मुख्यमंत्री श्रीयुक्त नवीन पटनायक जी के आग्रहपूर्वक उड़ीसा प्रदेश के लिए जो रेल बजट प्रावधान सुनिश्चित किए हैं, उसके लिए मैं अपने मुख्यमंत्री जी एवं रेल मंत्री जी समेत माननीय प्रधानमंत्री जी को बधाई देती हूँ। उड़ीसा का मेरे संसदीय क्षेत्र क्योंझरी के लिए बाँसपानी-बड़बील नई रेल लाईन की स्वीकृति एवं बड़ा जामुदा/बड़बील लाईन में दो रेलवे रेल ओवरब्रिज निर्माण के लिए जो आर्थिक व्यवस्था आपके द्वारा की गयी है, उसके लिए मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करती हूँ।

साथ ही, मैं अपने क्षेत्र के बारे में कुछ उपयोगी तथ्य आपके सामने रखना चाहूंगी जो कि आने वाले समय में रेलवे के लिए लाभदायक साबित होंगे। आपको जानकर खुशी होगी कि मेरा क्षेत्र क्योंझर भारतवर्ष की सबसे बड़ी लौह अयस्क एवं अन्य खनिज पदार्थों के अपार भण्डार के लिए जाना जाता है। इसलिए अंग्रेजों के शासन काल में ही जिस समय नागपुर रेलवे भारत का एक मात्र रेलवे संस्थान के रूप में कार्य करता था। उसी समय से ही इन्हीं प्राकृतिक संपदाओं को देश में विभिन्न हिस्सों में पहुंचाने के लिए रेलवे लाईन की व्यवस्था की गई थी।

इसी स्वरूप से मेरे जिला की बड़बील बड़ा जामुदा समेता बोलानी खदान और बाँसपानी जैसी खानों तक रेलवे लाईन की व्यवस्था हुई थी। परंतु खेद के साथ कहना चाहूंगी कि अंग्रेजों के जाने के बाद इस क्षेत्र में अपार संभावना रहते हुए अतिरिक्त रेल लाईन बिछाने के लिए 50 वर्ष प्रतीक्षा करनी पड़ी। तभी बाँसपानी से उड़ीसा का दूसरा इस्पात नगर जखपुरा कलिंगा नगर तक रेल लाईन का प्रसारण संभव हुआ।

आपको निश्चित जानकारी होगी कि मेरे क्षेत्र का नया गढ़, चिरौली, बाँसपानी, देवधर, बड़बील, बोलानी खदान जैसे रेलवे लोडिंग पोइंट सालाना उच्च आय कोटि के पोइंट के लिए जाने जाते हैं। इन रेलवे लाईन के साथ देश के विभिन्न लाईनों को जोड़ने से आर्थिक रूप से वे लाईनें लाभदायक साबित होंगी, क्योंकि इन सभी स्थानों में माल ढुलाई जैसा व्यावसायिक गतिविधियाँ पहले से ही हैं। जितना अधिक से अधिक लाईनें इन स्थानों तक जोड़ी जाए, रेल विभाग के लिए उतना ही लाभदायक होगा एवं देश का हर हिस्से तक इन प्राकृतिक संपदाओं को पहुंचाया जा सकेगा।

साथ ही साथ ऐतिहासिक रूप से अवहेलना का शिकार हुए देश का इन्हीं आदिवासी बाहुल्य क्षेत्रों के लोगों के लिए यातायात की सुविधा होगी और इनका सामाजिक, आर्थिक विकास हो सकेगा।

मैं विस्तारपूर्वक कुछ रेल लाइनों को इन स्थानों के साथ जोड़ने की प्रार्थना करूंगी।

1. साउथ इस्टर्न रेलवे के अंतर्गत रूपसा बांगरीपोसी रेल लाइन को क्यॉझर जिला के देवघर या बांसपानी वाया चम्पुआ के साथ जोड़ा जाए। इसकी लंबाई 100 कि.मी. के लगभग होगी। इसके द्वारा खनिज संपदाओं को पश्चिम बंगाल में स्थित हल्दिया बंदरगाह एवं उड़ीसा में निर्माणाधीन घामरा बंदरगाहों तक पहुंचाने में सबसे कम दूरी की लाइन प्रभावित होगी। इसी लाइन के निर्माण से बांसपानी से टटानगर के लिए भी अतिरिक्त रेल लाइन की सुविधा हो जाएगी।
2. टटानगर से बादाम पहाड़ रेल लाइन को क्यॉझर तक प्रसारित किया जाए, इसके द्वारा टटानगर और उड़ीसा के जाजपुर स्थित कलिंगा नगर को जोड़ने से देश के दो महत्वपूर्ण इस्पात शहरों को आसानी से जोड़ा जा सकता है, इसके लिए केवल 70 कि.मी. के लगभग लाइन बिछाने की आवश्यकता होगी।
3. तालचार प्रमुख कोयला उत्पादन हेतु जानी जाती है। तालचार से घामरा नई रेल लाईन के लिए आपने सर्वे किया है। इस लाईन को तालचार से तेलकोई, क्यॉझर, आनंदपुर होते हुए घामरा तक सर्वे किया जाए एवं इस लाईन को शीघ्र निर्माण करने हेतु आर्थिक व्यवस्था करायी जाए।
4. भुवनेश्वर से नई दिल्ली वाया क्यॉझर के बीच राजधानी जोकि टटानगर होकर राजधानी 22823/22824 जो कि सप्ताह में 4 दिन आती-जाती है, इसको अतिरिक्त दो दिन वाया क्यॉझर होकर चलवाई जाए।
5. टटानगर से अमृतसर तक जो सुपरफास्ट गाड़ी चलती है, वह टटानगर पहुंचकर बहुत देर तक खड़ी रहती है। इस ट्रेन को टटानगर से आगे बड़बील, क्यॉझर होते हुए जाजपुर तक करा दी जाए, जिससे कि इन क्षेत्रों के लोगों को भी इस टटानगर-अमृतसर सुपरफास्ट का फायदा मिल सके।
6. विशाखापट्टनम से टटानगर वाया बड़बील चलने वाली गाड़ी को नई दिल्ली तक चलवाया जाए, इसके द्वारा तीन आदिवासी जिला क्यॉझर, मयूरभंज, चाईबासा, पश्चिम सिंहभूम के लोगों को दिल्ली आने-जाने की सुविधा मिल सकती है।

मैं अपनी इन्हीं सब प्रस्तावों/मांगों के साथ इस बजट का समर्थन करती हूँ।

***श्री अर्जुन राम मेघवाल (बीकानेर):** उपरोक्त विषयान्तर्गत निवेदन है कि भारत सरकार के रेल मंत्री जी ने वर्ष 2016-17 के लिए जो रेल बजट पेश किया है, उसके लिए हम आभार प्रकट करते हैं, साथ में निम्नांकित सुझाव सम्मिलित करने के लिए निवेदन करते हैं।

1. बीकानेर में रेलवे फाटक की समस्या लंबे समय से चली आ रही है और कई बार इस संबंध में अवगत भी कराया जा चुका है। रेलवे बाईपास की बजाय एलिवेटेड रोड विजीबल मांग रही है, लेकिन उसमें 50 प्रतिशत राशि मंत्रालय द्वारा प्रस्तावित की जाये, ऐसी मांग है। रेल मंत्रालय यदि 50 प्रतिशत राशि वहन करता है तो शीघ्र ही इस समस्या से निज़ात मिल सकती है। इस हेतु राज्य सरकार से भी प्रस्ताव मंत्रालय को दिया जा चुका है।
2. बीकानेर से बहुत अधिक संख्या में हरिद्वार हेतु यात्री जाते हैं तथा बीकानेर-हरिद्वार ट्रेन में सफर करते हैं किंतु एकमात्र ट्रेन से यह भार कम नहीं हो पाता है और हरिद्वार जाने के लिए यात्रियों की मारामारी रहती है। वर्तमान रेल बजट में हमसफर ट्रेन की घोषणा की गयी है। अतः बीकानेर-हरिद्वार हेतु हमसफर ट्रेन की घोषणा की जाती है तो यह अत्यंत लाभकारी होगा और बहुत अधिक पड़ने वाले यात्री भार को कम करने में भी राहत मिल सकेगी।
3. अनूपगढ़-बीकानेर नई रेल बिछाने के लिए रेल मंत्री जी से निवेदन किया जा चुका है। अनूपगढ़-बीकानेर तक की रेल लाईन भारत-पाक अंतर्राष्ट्रीय सीमा के साथ जुड़ी हुई होने के कारण भारतीय सेना के लिए भी महत्वपूर्ण है और भारतीय सेना ने भी अपनी प्राथमिकता से अपने बजट के तहत जो नई रेल लाईन के प्रोजेक्ट रेल मंत्रालय को सौंपे हैं, उसमें अनूपगढ़-बीकानेर नई रेल लाईन का प्रोजेक्ट भी सम्मिलित है। इस हेतु रक्षा मंत्री जी एवं रेल मंत्री को निवेदन किया जा चुका है कि अनूपगढ़-बीकानेर वाया छत्तरगढ़ रेल लाईन जिसकी सहमति प्राथमिक तौर पर भारतीय सेना ने रेल मंत्रालय को दे रखी है यदि इस प्रोजेक्ट को रेल बजट में सम्मिलित किया जाता है तो इस क्षेत्र के निवासियों और सेना की आवश्यकता को देखते हुए रेल की सुविधा का लाभ उनको प्राप्त हो सकेगा और सामरिक दृष्टि से भारतीय रेल की आधारभूत संरचना सुदृढ़ हो सकेगी।

***SHRI PRALHAD JOSHI (DHARWAD):** At the outset, I congratulate Hon'ble Railway Minister for giving a very forward looking and constructive budget, which I call an inclusive budget. I would like to put forth the following request and proposals with regard to my state of Karnataka in general and Dharwad in particular.

Additional budgetary Demands from the State of Karnataka

a) New Lines

- 1) Bagalkot-Kudachi (142kms),
- 2) Tumkur- Chitradurga-Davangere (199.7km)

b) Doubling

- 1) Yeswantpur-Yelhanka with overhead equipment,
- 2) Arsikere -Tumkur (96km),
- 3) Miraj-Londa(183km),

c) Survey for new lines.

The following new lines proposals for which the engineering surveys are completed and reported to Railway Board. These new lines constructions very important for the overall Railway development of this region and requested to recommend their inclusion in the budget.

- a) Gadag-Haveri -53 km under cost sharing basis with state Govt.
- b) Almatti-Koppal -125 km under cost sharing basis with State Govt.
- c) Yadagir -Alamatti under cost sharing basis with State Govt.

d) Hubli -Ankola New-Board -Gauge Line: This is a dream project capable of ushering in a new era of economic growth of the region is almost on the edge of being approved by G.O.I. Recently the National Green Tribunal has given its nod to Railways to approach the state government to build this line.

e) Introducing New Trains: Hubli - Dharwad twin cities in northern part of Karnataka is the main link between the industrial and trade corridor of Mumbai at one end and Bangalore- Chennai at the Southern end. Presently, there are limited number of trains to many major cities like Pune, Mumbai, Bangalore, Hyderabad,

* Speech was laid on the Table

Chennai and so on. Hubli being the HQ of SWR, the number of these trains are felt to be far less than required. Thus, there has been a long standing demand for the following new trains:-

1) Bangalore -Varanasi new train via Tumbur- Hubli- Belgaum. There is a long standing demand from people of Karnataka for a direct express train from Bangalore to Varanasi via interior Karnataka i.e. Davangeri, Haveri, Hubli-Belgaum. There is a growing traffic to Varanasi being a holy pilgrimage centre. Hence this long left dream of people be realized through introducing a new Express train from Bangalore / Yeshwantpur to Varanasi via Tumbur, Davangeri, Haveri, Hubli Belgaum, Pune and other places.

2) A new train from Hubli to Jodhpur is another long pending demand from this region. Though there are already two trains running to Jodhpur and Ajmer from this route the passengers from this region hardly get the confirmed tickets. Therefore a new train from Hubli to Jodhpur needs to be introduced.

3)A new train from Hubli to New Delhi Via Gadag, Bijapur, Sholapur is long pressed demand of this region.

4)A new Ex-Train from Hubballi to Mangalore connecting coastal region to hinterland is a long pressed demand. This Train should run via Hassan and Arasikere to cater to the needs of these regions.

5)Hubballi- Chennai : Presently there is a weekly Train No. 17314 and 17313 running from Hubballi to Chennai. There is a lot of demand for this train since it is weekly ones is not able to cater fully to the needs of people who frequently travel to Chennai. In this background, it is requested to make this train daily.

6) Hubballi- Kochivell Train : Presently the Train No. 12777/78 between Hubballi and Kochivell runs once a week. This is the only train connecting this region to state of Kerala and the travelling public is increasing day by day. In this view, it is requested to make this train tri-weekly to cater to the growing needs of public.

f) Increasing frequency of Trains.

1) Yeshwantpur- Nizamuddin Karnataka Sampark Kranti Express which was running via Hubli for two days' in week is now running additional two days in form of Yeshwantpur - Chandigarh Train No. 22685-22686 via Delhi which means now four days in week. But, still our demand for its running daily via Hubli is not met. So, it is pressed that this Chandigarh train should run now for 7 days in week via Hubli. There is also a need to introduce emergency quota from Hubli towards Yeshwantpur.

2) Bangalore -Jodhpur, 16505/6 Gandhidham, 16209/10 Mysore-Ajmer Train: please run each train as daily in view of its overwhelming demand and rush in these train, where WL is more than 500.

g) Increase in Passenger quota for Yeshwantpur -Dadar Trains.

h) Sanctioning New Railway Divisions in Karnataka: There has been a long standing demand to bring Gulbarga and Mangalore regions of Karnataka within the fold of S.W.R. New Gulbarga Division is already announced. Mangalore need to be carved out as new division for the better and well coordinated administration of the Zone. This demand is repeated for every budget.

i) Establishing Railway University : Establish Railway University at Dharwad: Hubli -Dharwad in Karnataka is second largest city and HQs of SWR. It is a fast growing city with all kinds of infrastructural amenities built. There is already a multi-disciplinary Railway Training Centre function at Dharwad with vast area. In this background, it is suggested a Railway University to be established at Dharwad and upgrading the above Training Institute.

j) Improvement of Hubballi Workshop: Hubballi workshop is established in 1885. Over the period with change in requirement of Railways, this workshop adopted for different activities. At present this workshop is carrying POH of Broad gauge coaching stock at an average of 90 coaches POH/month and 60 coaches IOH/month apart from POH of BOVZI break vans. " C" category repairs of box N wagons. Manufacture of new BVZI break vans.

1) For carrying out this activity, Hubballi workshop has to take the coaches/wagons from open line and hand over the same after repairs back to open line. There is no separate track for these activities and hence there is difficulty in exchanging the coaches on day to basis, since the preferences is to be given for movement of trains/goods. The main line of traffic movement is getting congested due to increase in trains every year. To overcome the difficulty, it is suggested to lay a separate track advancement to EMD line for handing over the repaired coaches to traffic with the capacity of stabling minimum 10 to 18 coaches exclusively for the use of Hubballi workshop outside the east gate side of Hubballi workshop sufficient Railway land is available at this place. This work may be proposed under lump sum works programme (LSWP) list of approved works or any other head.

2) The present pit line for final checking of POH/IOH repaired coaches is not sufficient since the numbers of AC coaches is considerably increased. it is suggested to construct additional pit line adjacent to the present pit line with a capacity of 04 coaches with Crane facility to lift the coaches. This will also help in taking extra workload in future.

k) Reducing Expenditure:One of the important agendas of this Government is to reduce unnecessary expenditure in the process of Governance. 16 zonal HQ offices and 71 Divisions are working under Ministry of Railways. Each zonal HQ Office is working under General Manager assisted by Principal Heads of the departments and under them, there are several officers assisting them. The main issue involved here is, each PHOD is allotted with special Coach for his inspection movements over that Railways and on occasions it will be moved to other destination also. Now it can be seen that 16 zones x 15 inspection coaches - 240 coaches are involved in just inspection. There are complaints from many sources that the inspection coaches are attached to mail / express trains and over Hubli division almost all the coaches will be moving on Friday night towards Bangalore or Mysore under guise of inspection, carrying the families and friends

of officers for enjoyment sake. Thus, instead of inspection coaches the officers can travel in 1st class or 2nd class Ac to inspect and to ascertain the actual problem of railways. Only head of zonal Railways i.e. only General Manager should hold one inspection carriage.

***SHRIMATI PRATYUSHA RAJESHWARI SINGH (KANDHAMAL):** I represent Kandhamal Parliamentary Constituency of Odisha. This is one of the most backward and tribal dominated district of the state in spite of being very rich in natural resources. Of all the states of India, Odisha has the largest number of tribes, as many as 62. In terms of percentage they constitute a 24% of the total population on the state, it is sad that 7 districts of Odisha have not witnessed railway since independence, including Kandhamal.

For development of any area, communication in all forms, i. e. road, railway, port, airway and telecommunication is a must. Khurda-Bolangir, under construction of course, will pass through my constituency touching Nayagarh, Daspalla and Boudh. The rail link was first surveyed in 1945 by then Bengal - Nagpur Railway (BNR) administration which found the route important as it connected most backward, undivided districts of Bolangir, Kalahandi, Koraput and Phulbani with Bhubaneswar. Smaller towns of Kandhamal such as Daspalla, Banigochha, Mahipur and Boudh were also part of the line. The Chief Minister, Shri Naveen Pattnaik has fulfilled his promise of providing free land, including private land for the Daspalla - Bolangir railway stretch, and sharing 50% of the total expenditure of the project. Now that the project is under construction, many entrepreneurs are exploring setting up of industries along this Railway line. I request completion of this project at the earliest through expeditious construction.

Another railway line Sampalpur-Behrampur, which has already been surveyed, is a remunerate project with rate of return more than 14%, it passes through Phulbani and Bhanjnar. Odisha government wants to take it up under SPV. I request to form the SPV and get work started at the earliest since it is a crucial matter of communications gap.

Bhadrachalam - Talcher via Lanjigarh -Phulbani is another prospective remunerative line, I request a survey to be sanctioned for this project.

* Speech was laid on the Table

*SHRIMATI RITA TARAI (JAJPUR): The Railway Budget, in general, should take into account the following factors in my constituency, Jajpur, Odisha. Most of the Railway stations have not seen any progress in the last 7 decades. Basic amenities are missing.

I would like to invite the kind attention of the Hon'ble Minister to the fact that the priority agenda of the Government of India is to bridge the gap between India and "Bharat ", Sabka Saath Sabka Vikash which is prime agenda of our Hon'ble Prime Minister Shri Narendra Modiji, which stresses upon rural infrastructural development and bridging the gap between villages and cities. The Indian Railways, therefore, accords priority to improving and promoting strategic stations that can enhance the access of countryside to towns facilitating business, commerce, trade, tourism, communication and marketing thereby an all out development.

I would like to draw Hon'ble Minister's attention towards the development of Railways in my region/ constituency i.e. Dist. Jajpur, Odisha which has been neglected by subsequent Governments after the Independence of India. The Railway line in my area was laid down during the British Raj and sadly each and every Government formed at the Centre has turned a blind eye to the genuine demands of the region. The stations of the area have almost remained at the same level where it was when India attained Independence in 1947 while the rest of the country has seen tremendous infrastructure development in the Railways.

In this connection, the Haridaspur Railway station, an old Railway station established during the British days, can perform a vital role to serve the goal set by the Nation besides contributing to revenue of Indian Railways. Haridaspur railway station is situated mid way between Cuttack and J.K Road, approximately 45 kms distance from each. It is 4 kms from Chandikhol, 15 kms from the Buddhist Heritage triangle that includes Lalitgiri, Udayagiri, Ratnagiri, Langudi.

* Speech was laid on the Table

It is located at the crossing-point of Daitari-Chandikhole (NH-200) and Chandikhole-Paradeep (NH-5A) and Chennai -Kolkata (NH-5).

For kind information of the Hon'ble Minister, the ongoing railway line from Haridaspur to Paradeep port will be a significant advancement in the coming couple of years, so it needs improvement of carrying capacity of the station. Besides, the railway station is situated in an ideal location which can be used by tourists to visit the Buddhist Heritage triangle that includes Lalitgiri, Udayagiri, Ratnagiri, Langudi. It has tremendous potential to be developed as a connecting point for the international tourists who currently have no option but to use Bhubaneswar/ Cuttack as the connecting station. This upgradation will bring great convenience to international tourists and help develop the local economy and promote tourism. For which, the Haridaspur station platform needs up gradation and all train must halt at Haridaspur station. Train like Rajdhani Express, Porusottam express, Nandankanan express, Neelanchal express, Dhauli express, and all express trains, etc. should also stop at Haridaspur Station.

Besides this the Railway stations in the Jajpur district i.e. Dhanamandal, Bairi, Jenapur, Baitarani Road, Korai, Jakhapura and J.J.K.R Road need urgent attention and due care for their development.

The J.J.K.R. Road station which is a gate way to Kaliga Nagar, the greatest steel hub of the world, is falling short of Infrastructure facility. Being one of the most important station of the Jajpur District and 3-4 surrounding districts some more trains like Bhubaneswar Rajdhani Express 22824 via Tata should halt in the station. So due attention should be paid for this and up gradation of this station in particular.

Further, there is no Railway connectivity to Jajpur Town, the district headquarters of Jajpur, which was the historical capital of Odisha and its world famous shrine i.e. Biraja Temple is there. So it is of utmost importance that preliminary survey/ work in this regard may be initiated to connect Jajpur town with national mainstream. The New railway line preliminary survey/ work may be

initiated from Jajpur Road to Dharma port via Jajpur town. The district administration has also submitted their report regarding survey work to GM Railway East Coast.

It is pertinent to note that the Jajpur District provides huge revenue to the railways from the freight of the mineral ores and finished steel products from its steel plants. But tragically Jajpur District has not been given its rightful dues by the Railways and it continues to be neglected over the years since Independence. Over and above, the convenience of the passengers and improvement of the infrastructure will boost rural business and commerce, that is inter-woven with the number of tourists and passengers. Needless to say, this will bring income to the Railways and therefore, is not a charity but a profitable investment.

In this connection, I would request the Hon'ble Minister to take needful action for a technical study for extending rail connectivity to Dharma Port which is owned by Group via Jajpur Town and take appropriate steps for sanctioning funds to ensure improvement of the above mentioned Railway Stations in conformity to the set of goals of Government of India.

***SHRIMATI POONAMBEN MAADAM (JAMNAGAR):** First and foremost, I would like to congratulate and extend my sincere thanks to our Rail Minister, Shri Suresh Prabhu Ji, on presenting a transformative, dynamic, passenger-friendly and most importantly, women-centric-budget.

Quoting our PM, Shri Narendra Modi Ji at United Nations Sustainable Development Summit, New York on September 25, 2015, he mentioned that "Our development is intrinsically linked to empowerment of women....."

Translating these words into action, we have witnessed a very progressive Railway Budget that re-iterates that for the first time ever there has been a Railway Budget where women have been the focus with 33% sub-quota for women in all reserved categories on trains. 24x7 helpline will be set up specifically for women and provisions of CCTV for enhanced safety will be there. Further, there has been no such Railway Budget in the past which is holistically aimed at taking care of senior citizens, women and children.

With a view to not burden the common man, the budget has specifically kept passenger fares unchanged while announcing a few new passenger initiatives. Also, the Minister has promised to rationalize freight rates in the next few months to make it more competitive.

Moving on to one of the many takeaways from the Rail Budget is that there has been a switch from mere announcements of new lines and projects in favour of execution. This is an extremely important step to improve the financial health of the railways in India.

Secondly, another important shift is that of zero-base budgeting. This is a major announcement, which means that projects and costs will be repeatedly evaluated every year or more frequently to ensure that they continue to make economic sense.

The Railways have set an ambitious operating ratio target of 92% in 2016-17 catering to the economic health of the Railways, while also target efficiency

* Speech was laid on the Table

and punctuality of trains. The Minister has also shared his plans to more dedicated freight corridors to link metro cities to improve freight traffic.

I believe this policy in transformation is a Paradigm-shift in nation's economy. The special arrangement of the 'Super-fast trains' for the poor through launch of Antodaya Express and Deen-Dyalu rail coaches, emphasize the commitment of our government to the economically weak.

Besides, cleanliness and upgradation remains a top priority, keeping the focus on investment. The plan for next year is Rs.1.21 lakh crore- up a healthy 21 percent from this year's actual budget, which was achieved in full.

This budget will have been taken long-term positive impact on the national economy by effective execution, enhanced capital investment and infusion of technology along with IT in the Railways.

Appropriate steps have been taken towards fulfilling the Government's promise to enhance connectivity in the backward areas of the country.

With this, I would like to draw your attention to issues pertaining to my constituency, Jamnagar.

I am very thankful to the Minister for announcing Aastha circuit trains to connect important pilgrim centres, of which the temple city of Dwarka has been included. I would like to place my demand to expedite the process for this and also request facilitation provision of passenger amenities and up gradation of the station at the earliest.

This could be included under the landmark decision of the Cabinet to re-develop 400 stations through PPP and also explore possibility of availing multi-lateral financial investments for the development of stations, while partnering with State Governments. Finally, aligning my demands with the Government's agenda of 1,600 kms of electrification this year and 2,000kms proposed for the next year, I would request electrification of Rajkot to Okha rail route of my constituency.

As a suggestion, the induction of Shatabdi Express between Ahmadabad and Dwarka is a longstanding demand of people of my constituency. If a fast

train like Shatabdi Express is introduced, the journey period can be reduced to half. The intended high speed train service (Ahmadabad-Dwarka) will be a major boost in connectivity between the Industrial hubs in Gujarat (Jamnagar and Rajkot) to the state capital of Ahmadabad. Also these towns are the hubs for the casting / forging and brass component industries.

Further, due to the strategic location of Jamnagar city, all three wings of the Armed Forces i.e. Indian Army, Indian Air Force and Indian Navy have units/establishments in Jamnagar will be benefitted. A high speed train line with Ahmadabad would provide a major respite to the men in uniform.

Courtesy the Government's flagship 'Digital India', the Railway Sector would optimize the facilities that it can offer; hence Wi-Fi at 100 railway stations has been announced this year and 400 for next year, with enhanced capacity of e-ticketing system.

With this, I would like to specially mention that this budget will be an important tool towards the renovation of the nation. The best thing is that the State Governments are also enthusiastically participating in the expansion of our Railways. A detailed road-map in this direction has also been presented. Along with that, an effort has been made to seek the co-operation of passengers and the Railway Employees as well. This will go a long way in democratization of decision-making process. Cost optimization, efficiency in management and accountability to the consumer is the focus of our Government, which is reflected in this budget.

Once again, I extend my congratulations to the Railways Minister, Shri. Suresh Prabhu Ji, the vision of our Prime Minister, Shri Narendra Modi Ji and to the entire Rail Family.

***श्री बीरेन्द्र कुमार चौधरी (झंझारपुर)-** 2016-17 के रेल बजट में यात्री भाड़े में कोई वृद्धि नहीं की गई है। माननीय रेल मंत्री जी ने संसद में 2016-17 का रेल बजट पेश करते हुए रेलवे की उपलब्धियों, योजनाओं के निष्पादन और आगामी महत्वपूर्ण परियोजनाओं की जानकारी दी है।

श्री प्रभु जी ने कहा कि प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी की अभिकल्पना और नेतृत्व ने भारतीय रेल को बेहद प्रोत्साहन दिया है। रेल मंत्री ने भारत की प्रगति और आर्थिक विकास की रीढ़ बनाना ही उनकी दृढ़ इच्छा है। रेल मंत्री जी ने 2020 तक आम आदमी की लंबे समय से चली आ रही आशाओं को पूर्ण करने की वचनबद्धता भी जताई है। उन्होंने कहा कि सार्वजनिक-निजी भागीदारी के अंतर्गत स्टेशनों के पुनर्विकास के लिए मंत्रिमंडल की स्वीकृति भी मिल चुकी है।

माननीय रेल मंत्री जी ने कहा कि 2015-16 के लिए आठ हज़ार सात सौ बीस करोड़ रूपए की बचत होने से राजस्व के अधिकांश कामों को पूरा कर लिया जाएगा। उन्होंने कहा कि वर्ष 2016-17 के लिए परिचालन अनुपात का निर्धारित लक्ष्य 92 प्रतिशत है।

माननीय रेल मंत्री जी ने कहा कि 7वें वेतन आयोग का तात्कालिक प्रभाव शामिल करने के बाद साधारण संचालन व्यय को 11.6 प्रतिशत तक सीमित रखना, डीज़ल और बिजली खपत में योजनाबद्ध कटौती, 1,84,820 करोड़ रूपए के राजस्व सृजन का निर्धारित लक्ष्य है।

माननीय रेल मंत्री जी ने कहा कि 2015-16 के लिए 139 बजट उद्घोषणाओं पर कार्रवाई प्रारंभ की गई है।

- 2015-16 के लिए जीवन बीमा निगम के जरिए सुनिश्चित वित्तपोषण,
- 2500 किलोमीटर बड़ी आमान लाईनों को चालू करना,
- 1600 किलोमीटर का विद्युतीकरण चालू करना,
- वर्ष 2016-17 में 2800 किलोमीटर रेलपथ को चालू करने का लक्ष्य निर्धारित,
- बड़ी आमान लाईनों पर पिछले 6 वर्षों में लगभग 4.3 कि.मी. प्रतिदिन के औसत की तुलना में 7 कि.मी. प्रतिदिन करने का लक्ष्य है।

यह वर्ष 2017-18 में लगभग 13 कि.मी. प्रतिदिन और वर्ष 2018-19 में 19 कि.मी. प्रतिदिन तक बढ़ जायेगा।

माननीय रेल मंत्री जी ने कहा कि मेक इन इंडिया के तहत दो लोका फैक्ट्री के लिए नीलामी को अंतिम रूप दे दिया गया है। ट्रेन साईट की मौजूदा खरीद को 30 प्रतिशत तक बढ़ाने का प्रस्ताव है।

पारदर्शिता के लिए वर्ष 2015-16 में ऑनलाईन भर्ती शुरू की गई है। अब सभी पदों के लिए इस प्रक्रिया को अपनाया जाता है। सोशल मीडिया को पारदर्शिता लाने में उपकरण के रूप में प्रयोग किया गया है।

माननीय रेल मंत्री जी ने कहा कि रेल विश्वविद्यालय की मुहिम के तहत प्रारंभ में बड़ोदरा स्थित भारतीय राष्ट्रीय रेल अकादमी की पहचान की गई है।

डिजिटल इंडिया के अंतर्गत ट्रैक प्रबंधन प्रणाली (टी.एम.एस.) एप्लीकेशन शुरू की गई है, इन्वेंटरी प्रबंधन मोडुल की इन्वेंटरी में 27,000 एम.टी. की कमी आई है। जिसमें 64 करोड़ रूपए की बचत हुई है और 53 करोड़ रूपए मूल्य के समतुल्य 22,000 एम.टी. स्कैप चिन्हित किया गया है।

श्रेणियों के यात्रियों को "रेल बंधु" सभी क्षेत्रीय भाषाओं में उपलब्ध कराने का प्रस्ताव है। मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि मेरे संसदीय क्षेत्र झंझारपुर, बिहार में सकरी-निर्मली, झंझारपुर, लौकहा आमान-परिवर्तन कार्य को दो साल में पूरा करवाने की कृपा की जाये।

***SHRI B. SRIRAMULU (BELLARY):** I convey my profound thanks to the Railways Minister for presenting yet another commendable proposal to inject freshness and new life to our Railway which was almost paralyzed during the UPA regime owing to bad financing.

It is the sheer determination, prudent management and innovative thinking of our Railway Minister and the encouragement of our Prime Minister that the railway is coming back to the tracks after being derailed for almost a decade.

I sincerely thank the Railway Minister for his steely resolve to rejuvenate, restructure and reorganize the ailing sector.

The initiative of the Government to rationalize the tariff structure, Rail Mitra Sewa, hourly booking of Rest Rooms, cleanliness in coaches, there are many schemes for the common man.

This is a rail budget with a vision to make the life of the common man better, rationalizing expenditure, creating avenues for employment; a Rail university in Vadodara, giving impetus to Make in India are among the many positives of the budget.

I am particularly thankful to the Railway Minister for increasing the budget 2016-17 by 19 per cent from the previous year in the outlay for Karnataka. The suburban rail system for Bengaluru, Hubballi -Ankola new line and others would help augment the revenue, besides opening opportunities for the people of Karnataka to a great extent.

As we all know that the Ministry has allocated Rs.2,779 crore to Karnataka for various Railway works, as against Rs. 2,496 crore sanctioned in 2015-16, the average allocation by our government has been Rs. 2,196.7 crore, as against Rs.853 crore allocated during the UPA regime, an increase by 163 per cent.

I would like to request the Hon'ble Shri Suresh Prabhu Ji for considering the new line between Almatti and Koppal, which can drastically reduce the distance between Vijayapura and Bengaluru.

* Speech was laid on the Table

Moreover, the unmanned Railway crossings should also get a lift in my constituency, Bellary so that rail and road traffic can be smoothed besides averting any mishap. Alternatively, the Railways should think of constructing over bridges or under bridges to avert such inconveniences to the people of Bellary.

I am happy that two new line surveys- Gulbarga -Latur (148 kms) and Dharwad-Lokapur (95kms) -have been ordered. Also Line doubling between Netravati Bridge- Mangaluru Central, Birur-Shivamogga, and Sakleshpur-Subrahmanya Road too have been sanctioned.

I also request the Railway Minister to provide a time line to the sanctioned new lines- Nanjangud-Nilambur (236kms), Mysuru-Kushalnagar (85kms), Talaguppa-Siddapura (16kms), Bangarpet-Mulbagal (40kms), Talaguppa-Honnavaar (82kms), and Dharwad- Belagavi (91kms) -to be executed under the extra-budgetary resources funding. Also, as regards the work progress on kotturu-Harihara via Harappanahalli (65 kms) in this budget, we got good response.

I understand the resource constraint of the Minister but would humbly request him to consider my proposals.

***श्री दिलीपकुमार मनसुखलाल गांधी (अहमदनगर):** आदरणीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्रभाई मोदी जी के कुशल नेतृत्व में विश्वभर में भारत का नाम ऊँचाई पर है और वैश्विक स्तर पर कई देशों ने खुले हाथों से आर्थिक मदद का सहयोग देकर (एम.ओ.यू.) भी साईन किये हैं। साथ ही मेक इन इंडिया की सफलता के कारण रेल यात्रियों की सरकार से काफी उम्मीदें बढ़ी थी। इस उम्मीद पर खरे उतरने की माननीय रेल मंत्री जी ने काफी हद तक सफल प्रयास किये हैं। इसलिए मैं रेल मंत्री जी का अभिनंदन करके आभार प्रकट करता हूँ। महज महाराष्ट्र संबंधी कई रेल परियोजनाएँ पिछली सरकार की घोर उदासीनता तथा लापरवाही के कारण पूरी नहीं हो सकी थी और परियोजना पूरी न होने के कारण यात्रियों की हालत खस्ता हो रही थी। यात्रियों की हालत को ध्यान में रखकर पुरानी लंबित पड़ी परियोजनाओं को पूरा करने को प्राथमिकता दी है। यात्रियों की सुरक्षा का ख्याल रखते हुए हर बड़े स्टेशन पर सी.सी.टी.वी. कैमरे लगाने को मंजूरी प्रदान करने के साथ-साथ हर एक गाड़ी में दिव्यांगों के लिए अलग टॉयलेट की व्यवस्था की गई है। देश के चुनिंदा 400 स्टेशनों पर वाई-फाई सुविधा देने की भी व्यवस्था इन्फॉर्मेशन टेक्नोलॉजी के क्षेत्र में भी रेल ने कदम रखा है। सभी ट्रेनों में दीनदयाल अनारक्षित कोच लगाने के साथ-साथ रेल यात्रियों को यात्रा हेतु टिकट लेते वक्त ही उनके यात्रा के दौरान बीमा सुरक्षा प्रदान करने का एक ऐतिहासिक निर्णय लिया गया है। जिसे आज तक कुली से संबोधित करते थे, उनके श्रम की कीमत जानकर अब आगे वे कुली के बजाय "सहायक" के नाम से संबोधित किया जाएगा तथा उन्हें "स्किल डेवलपमेंट प्रोग्राम" से जोड़कर उनके श्रम की सराहना की है। इस बजट में यह विशेषता है कि देश भर में चार नई किस्म की ट्रेने चलाने का ऐलान किया है।

1. हमसफर - इसमें सिर्फ ए.सी. कोच होंगे,
2. तेजस - यह ट्रेन 130 कि.मी. प्रतिघंटा की रफ्तार से चलेगी,
3. अंत्योदय - इसमें सारे कोच अनारक्षित होंगे,
4. उदय - यह ओवरनाईट डबलडेकर ए.सी. चलेगी।

इस बजट की विशेषता यह है कि सीनियर सिटीजन्स के लिए प्रत्येक रेलगाड़ी में 120 सीटें तथा महिलाओं के लिए हर कोच में 30 सीटें आरक्षित रखी जाएंगी। ऐस निर्णय तब लिए जाते हैं जब सरकार सामान्य जनता के प्रति उत्तरदायी होती है। पिछली सरकार को जनता से कुछ नाता ही नहीं था। अब जनता भी खुश है, क्योंकि अच्छे दिन के लिए यह एक सच्चा बजट है और जनता भी समझ रही है कि मोदी सरकार सामान्य जनता के प्रति संवेदनशील है।

* Speech was laid on the Table.

जहां तक अहमदनगर संसदीय क्षेत्र से संबंधित परियोजनाओं का सवाल है, इस रेल बजट में इसका ख्याल रखकर रेल मंत्री जी ने अहमदनगर संसदीय क्षेत्र की लंबित परियोजना को पूरा करने के लिए 3500 करोड़ रूपए की राशि मंजूर की है और कार्य शुरू करने के लिए धनराशि आवंटित की है। अहमदनगर होकर जाने वाली "दौंड-मनमाड" रेल लाईन जो सिंगल लाईन थी, उसे दोहरीकरण करने हेतु 937.77 करोड़ रूपए की राशि मंजूर की, यह एक ऐतिहासिक निर्णय लिया गया, जो तमाम अहमदनगर जिले की जनता का सपना था, वह अब पूरा होने जा रहा है। साथ ही साथ अहमदनगर स्टेशन पर यात्रियों की यातायात की सुविधा हो इसलिए एस्केलेटर (स्वचलित सीढ़ियां) के साथ 6 मीटर चौड़ा ऊपरीपुल की भी मंजूरी प्रदान की गयी है। मेरे संसदीय क्षेत्र के लिए जो मंजूरी प्रदान की गयी तथा धनराशि आवंटित की गयी है, वह इस प्रकार है:-

1. दौंड-मनमाड लाईन का दोहरीकरण के लिए सर्वे के मुताबिक 937.77 करोड़ रूपए की लागत वाले कार्य को मंजूरी प्रदान की गयी तथा कार्य शुरू करने के लिए राशि भी आवंटित की गयी। **राशि (लक्ष्य) 1.00 करोड़ रूपए।**
2. पुणे-अहमदनगर (वाया काष्टी-केडगांव) इस प्रकल्प को बजटीय मंजूरी रूपए 19.94 करोड़ के साथ कार्य शुरू करने के लिए राशि आवंटित की गई है। **राशि (लक्ष्य) 1.00 करोड़ रूपए।**
3. अहमदनगर-बीड-परली, इसका वर्तमान स्थिति में काम चालू है, इस प्रकल्प के लिए 202 करोड़ की मंजूरी मिली है। **राशि (लक्ष्य) 2020.00 करोड़ रूपए।**
4. दौंड-मनमाड लाईन पर नीचे दी गयी जगहों पर लेवल क्रॉसिंग बदले सब-वे गेट नं. 14 बेलबंडी, 16 विसापुर, 11 श्रीगोंदा, 23 रांजगांव, 02 काष्टी, 24 अकोलनेर। **राशि (लक्ष्य) 30.00 करोड़ रूपए।**
5. अहमदनगर-एस्केलेटर सहित (स्वचलित सीढ़ियां) 6 मीटर चौड़ा उपरी पुल 382.05 करोड़ रूपए की मंजूरी मिली और कार्य शुरू करने हेतु। **राशि (लक्ष्य) 1.00 करोड़ रूपए.**
6. बेलापुर-नेवास-शेवगाव-गेवराई-बीड, इस मार्ग का पहला सर्वे सन 1920 में हुआ था। अब इसका दोबारा सर्वे करके मैंने रेल मंत्रालय से लगातार पत्राचार किया और अब इसे नए सिरे से इंजीनियरिंग एवं यातायात सर्वे के लिए 34.50 लाख रूपए मंजूर किये गये और सर्वे कार्य शुरू करने हेतु रूपए। **राशि (लक्ष्य) 18.00 करोड़ रूपए.**

7. शिरडी-शनिशिगाणापुर लाईन का सर्वे अद्यतन करने के लिए बजटीय आवंटन। राशि (लक्ष्य) **1.00 करोड़ रूपए.**
8. पुणे-नासिक नई लाईन सर्वे कार्य पूरा करने के लिए रूपए 1212 करोड़ की राशि मंजूर हो गयी है और कार्य शुरू करने हेतु राशि आवंटित की गयी है। राशि (लक्ष्य) **01.00 करोड़ रूपए.**
9. शिर्डी-शहापुर-घोटी नई लाइन का यातायात सर्वेक्षण सर्वे तथा इंजीनियरिंग सर्वे के लिए। राशि (लक्ष्य) **17.05 करोड़ रूपए.**
10. घाटनांदुर-श्रीगोंदा-दौंड-केज-मांजरसुबा-पाटोदा-जामखेड, इस नयी प्रस्तावित लाईन के सर्वे के लिए राशि। राशि (लक्ष्य) **21.50 करोड़ रूपए.**
11. पुनतांबा-शिर्डी कार्यरत लाईन अद्यतन करने हेतु। राशि (लक्ष्य) **109 करोड़ रूपए.**
12. शिर्डी रेल स्टेशन के प्लेटफॉर्म नं. 1 व 2 पर यात्रियों के बैठने के लिए 3 सीटों वाली बैंच, कोच गाईड प्रणाली के साथ प्लेटफार्म पर राशि 5.88 करोड़ रूपए।
13. अहमदनगर रेल स्टेशन प्लेटफार्म नम्बर 1 और 2 पर छत तथा गेट दुरूस्ती और दो नंबर प्लेटफॉर्म पर जनसुविधा केंद्र। राशि (लक्ष्य) **1.00 करोड़ रूपए।**

इसके साथ ही अहमदनगर स्टेशन के महत्व को ध्यान में रखकर स्थानीय क्षेत्र विकास हेतु मेरी कुछ मांगें इस प्रकार हैं-

1. दौंड-मनमाड लाईन से गुजरने वाली सभी साप्ताहिक ट्रेनों को अहमदनगर स्टेशन पर ठहराव देना।
2. शिरडी-मुम्बई, शिरडी-पंढरपुर, पुणे-जम्मू आदि गाड़ियों के लिए राहुरी तथा बेलबंडी स्टेशनों पर ठहराव देना।
3. साप्ताहिक एक्सप्रेस कोल्हापुर-निजामुद्दीन (गाडी सं. 12147/12148) ट्रेन जो 35 घंटे का सफर करती है उसे पेंट्री कार लगवाना।
4. कोल्हापुर-गोंदिया महाराष्ट्र एक्सप्रेस ट्रेन को एसी कोच की सुविधा प्रदान की जाए।
5. दौंड-मनमाड लाईन पर/श्रीगोंदा-बेलबंडी काष्ठी स्टेशन के नजदीक चार/ नगर तहसील में देहरे और राहुरी तहसील में राहुरी तथा बाम्बोरी स्टेशन के नजदीक, प्रत्येक में एक जैसे तीन आर.ओ.बी. की नितांत आवश्यकता है।

उपरोक्त मांगों के बारे में मैंने सेंट्रल रेलवे के महाप्रबंधक तथा सोलापुर मंडल के प्रबंधक की सांसद के साथ हुई बैठक में उनको अवगत कराया था और उन्होंने भी इस संदर्भ में आगे रेलवे बोर्ड की सिफारिश

करने के लिए अनुमोदन दिया था। उसे ध्यान में रखकर आम जनता की सुविधा के लिए उपरोक्त सुविधा प्रदान करने पर विचार करें।

इस रेल बजट में एक व्यापक रेल सुधार का प्रयास किया गया है, यात्रियों को ज्यादा से ज्यादा सुविधा देने का काम किया है। सही मायने में अब इंडियन रेल भारतीय रेल बनने जा रही है। जिसमें पूरे देश को समान भाव से देखा गया है और विज्ञान रफ्तार भी है। इसी का सम्मान करते हुए मैं इस रेल बजट का समर्थन करता हूँ।

HON. SPEAKER: Now, the Hon. Minister of Railways.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI SURESH PRABHU): Hon. Speaker Madam, I wish to thank you for allowing me to make this presentation on the various demands and ideas that were raised by as many as 104 Members of Parliament who spoke. Of course, there have been many more who have laid their statements on the Table of the House. Let me take this opportunity to thank each one of them for being part of this discussion, being part of the process. I know most of them, an overwhelming number of them, maybe 90 to 95 per cent of them have appreciated these efforts of making Railways better and this Budget for 2016-17 is one more step which will also hasten this process of making this national asset, a most precious national asset, a far better organization than what it is now. So, I really thank each one of them for doing that. Literally the Members burnt the midnight oil because yesterday the discussion went on almost till midnight. Therefore, I really wish to thank each one of the Members who participated.

The Budget for 2016-17 was made in very challenging times. It was the toughest year. There was tepid growth of economy, especially in the core sector, international slowdown and there was the 7th Pay Commission. The National Council for Applied Economic Research which made a report on freight has said very interestingly that the shortfall in loading is due to factors extraneous to Railways. This was on account of less imported coal, cement, iron ore, depressed steel demand, decentralized procurement of foodgrains and global slowdown which have impacted the loading containers by almost 8.80 million tonnes. So, this has been really extraneous reasons which affected the Budget. But despite that, I am very happy to say that we could make a lot of efforts and I will come to it.

The strategy we adopted was really speaking a three-pronged strategy. One is obviously the capacity augmentation because all the Members want more capacity to be created. For the first time, we have also tried to add new sources of

revenue, not only from traditional sources but also from non-rail operation which has to happen because globally the non-rail operations account for as much as 35 per cent in some cases. Therefore, this was another strategy, and then there was cost operations optimization. This is probably an unprecedented effort in Railways where we are not just increasing the revenue but we are also targeting the reduction in the cost of operation. This is probably for the first time we are trying to do it on such a large magnitude. I really wish to thank all the Members for appreciating this.

This year the Plan Budget is Rs 1,21,000 crore. Some Members asked about how we are financing. I will come to it. It is 21 per cent higher than the expected Plan for the previous year. Even in the year 2015-16, the year which will close in the next few days, we will surpass the target of commissioning 2,500 kilometres of broad gauge line. In 2016-17, we will be commissioning 2,800 kilometres of broad gauge line. In this Budget, 90 new projects involving a total investment of Rs 1,26,172 crore covering about 8,432 kilometres have been included. In railway electrification, which is also the demand of several Members of parliament, 1,600 kilometres is to be electrified in 2015-16 and next year it will be 2,000 kilometres. So, we are really trying to work on this. So, this is the strategy for capacity augmentation.

The second is the new sources of revenue. We have already started doing a full market study because we have been seeing that Railways has been traditionally depending on very few commodities. It is a very risky business if you depend on a few commodities. If there is a slowdown for whatever reasons, you will not be able to do the business properly. So, we are trying to do a proper study. We are also starting Roll-on Roll-off pilot time tabled freight trains multi-point loading. We are also giving a big push for expanding containerization and this is something in which opening of part-load good sheds for containers is already being planned. Building terminal capacity to handle increased conventional and new traffic, modernization of goods shed and load site

warehousing has already been started. This is to bring in more revenues to the Railway from traditional source that is the freight which is the two-third of the revenue.

On passengers, we are already estimated to grow at one per cent, the point that you made but the increase of 12.4 per cent is because actually we are running new train services like Tejas and Hamsafar which will be covering costs completely. So, here we will not be losing money.

We will also add capacity for unreserved and reserved travel with more than three air-conditioned coaches where the same number of passengers will yield higher revenues. Working out such permutations while retaining the same number of passengers we would be able to recover higher revenues from them.

The non-fare revenues is something which we will have to pay a lot of thrust. I am happy that some Members mentioned about it. The new strategy we are doing is revamping the parcel business; advertising will be increased at least six times. These are activities we are working on. Monetizing data and software is something which for the very first time we are trying to do; not only in India, probably anywhere. The amount of data the Railways collects is huge. Eight billion passengers travel by the Railways every year. This is the largest number anywhere. So, why should we not use the data available to us and try to monetise it so that we can start to earn revenue? All of this in turn will ensure the long-term financial viability of the Railways. This should be the concern of all of us because this is a national asset. This, in turn, will help us to bring more money for different projects that the Members of Parliament keep talking about. This is the monetising of land.. This year, we have done a great effort. This year it will again increase. This is for revenue augmentation.

The third is cost optimisation of operations. This year, Rs. 1,500 crore are being saved on account of this. This is directly on quantitative terms. On electricity, an annualised saving of Rs. 3,000 crore is to be achieved by the end of this year, a year before commitment. We are also working on administrative

expenses to be curtailed. This has happened this year. An austerity drive has been planned to really reduce it in a substantive manner. This is something which was the strategy. This strategy has been implemented in a big way. I will come to it later. This is something which has happened.

I talked about the capital expenditure on the Plan side. I am very happy to say that we have been able to increase the Plan size to make Railways sustainable. If you do not invest in Railways, the present operation itself will suffer. At the same time, I really feel that I should accept all the demands of all the Members of Parliament. But how can I do that unless I have more resources available? The resources can come through capital expenditure. Capital expenditure will create new lines, will actually add capacity. To do that, we have to increase the Capex. Therefore, we are working on that.

For every rupee we spend in the Railways we have a five times better impact on the economy as a whole. So, if one rupee is invested in the Railways, five rupees will be the benefit that will accrue to the economy. Therefore, we have decided to increase the capital expenditure on the Plan side.

There are some very illustrious Members sitting here. They know that the Finance Ministry was the sole source of giving revenue outside of the Railways' own resources. The Railways has suffered because the Finance Ministry again has a similar problem like the Railways have. Therefore, because of the competitive demands on the Ministry of Finance from the social sector, from the infrastructure sector, we were not able to get the type of money we wanted. If the Finance Ministry gives more money that adds to fiscal deficit. In reality, if the fiscal deficit goes beyond a particular level, it affects all segments of the economy. If the fiscal deficit increases, the rate of interest will go up; it will affect the Railways' borrowing programme; it will also affect the corporate borrowing programme; it will affect the Government borrowing and the State Government borrowing; it will impact everybody. So, we decided that we would not only be relying on the capital expenditure coming from the Main Budget but we would also do on our own.

What was the result, Madam? I am very happy to say that in the last few years our capital expenditure has increased considerably. I will come to it later to tell you how we have been able to increase it from previous ten years to now. But I would like just to give an outline because many of the Members have asked for it. I will give only few figures.

For Assam and the North-East, in 2013-14, we were able to put in Rs. 2,330 crore; last year, for 2015-16, it was, Rs. 5,368 crore, which is more than double; this year again, it is Rs. 5, 043 crore. In the case of Bihar, the 2013-14 allocation was Rs. 1,244.8 crore; we had increased it last year to Rs. 2,849 crore; this year, it has been increased again to Rs. 3,222 crore. For Jammu and Kashmir, it was only Rs. 1,044.7 crore in 2013-14; this year, we have taken it to Rs. 1,558 crore. I can go on and on but just talking about Karnataka for 2013-14, the allocation was Rs. 909.4 crore; we have increased it to Rs. 3,129 crore this year.

In Kerala the allocation was Rs.260.4 crore in 2013-14 which has gone up to Rs.1,098 crore in 2015-16 and Rs.1,016 crore in 2016-17.

In the same way I can talk about Odisha, one of the States I want to mention because it is a State which has been far neglected despite the fact that it has huge natural resources which can fuel the growth in the economy as a whole. In 2013-14 the allocation was Rs.812 crore, last year we made it Rs.2,712 crore and this year it is Rs.4,380 crore. This I am telling not to make any political capital but wherever it was needed we have tried to increase it.

In the case of West Bengal in 2013-14 it was Rs.1,604 crore and this year it is Rs. 2,827 crore. So, I am just giving you some figures to show that we are trying to increase the allocation.

In Assam and North East, if you compare previous ten years figures, it has gone up by 151 per cent, 97 per cent in case of many States but I am deliberately not mentioning the NDA ruled States. In most of the other States like Odisha it has gone up by 292 per cent. In Tamil Nadu it has gone up by 77 per cent. In fact, we wanted to give more. I have requested the hon. Chief Minister to sign an

agreement with us so that we can take it forward. I know, right now we cannot do anything because of elections but post elections we will definitely work on it.

All I am trying to say is this was possible only because of increasing the capital expenditure. In the last ten years, the average electrification was 807 kms. This year, it has reached 1500 Kms. So, it has increased almost hundred per cent. During 2008-2014, 658 ROB/RUB/subways were constructed as against an average of 1,037 during the years 2014-16. So, we have achieved more on all fronts. I will just give you an example.

During UPA-I, the average new line added per year was 1,477 kms. Which of course, thanks to Shri Kharge, we have achieved 1,520 kms. Now, I am happy to say the average of last two years is 2,292 kms. So, we have increased the speed of implementation and we are trying to take it to the new level.

Talking about implementation, I am very happy to say that the Budget for the year 2015-16 was said to be a good Budget by many but a question was asked as to whether it is a dream Budget and how we will implement it. Madam, I am happy to say that as a first step in the Railways we have attached an Action Taken Report on all the points that were mentioned in my previous Budget speech. I am very happy to say that 139 of those points have been attached. I would request all the Members to go through it.

In 2015-16 the speed of commissioning of Broad Guage track was seven kms. per day as against an average of 4.3 kms. a day in the last six years. This speed will increase to about 13 kms. per day in 2017-18 and 19 kms. per day in 2018-19. This is something which we are trying to do.

I will give you another example. This is all done through a combined wisdom of all of you. We delegated powers to General Managers which has resulted into faster decision-making. One General Manager has written a letter to our Finance Commissioner saying that tenders of about Rs.75 crore are now getting finalised in 83 days as opposed to 500 days earlier due to delegation of

power. So, this has resulted into faster action and, therefore, we are trying to monitor it very rigorously.

There is *e-Sameeksha*, a weekly monitoring IT based mechanism has been developed. My colleague, Shri Manoj Sinha, myself and also the Chairman Railway Board monitor it every week to make it happen.

We have also started seven missions for key areas like 25T Axle Load, Zero Accident, Procurement and Consumption Efficiency, Accounting Reforms, Network Utilisation, Increasing Speed and Commissioning of 100 new Freight sidings. We have also signed MoUs with various zones so that we can take it forward.

Madam, some Members have asked me about the utility of debt and how this will be affecting us. I would just like to give you some flavour of it and I fully understand that everybody has a right to ask such questions. German Railways have a debt of 16 billion Euros. Chinese Railways, which is talked about as a great organisation which has been able to achieve faster delivery, debt in 2013 was 420 odd billion US Dollars. China Railway Corporation has 2.84 trillion Yuan assets with a debt of 4.68 trillion Yuan. So, the debt is more than the asset. The asset to debt ratio is 62 per cent. Japan has a debt of 32 billion Dollars. As against this, I am very happy to say that our debt is hardly anything. It is not substantial. So, I want to assure that this is not going to result into any challenge.

We have already talked about private participation. Some Members have raised an issue about private participation. I would like to tell you that private participation in Railways was started in 2002 when Adipur-Mundra Port Project was sanctioned. Subsequently, I am happy to say that all the succeeding Ministers from all the Parties supported the idea. In fact, in all the Budget speeches they have been mentioning about PPP. So, this is not something which we can say that we have invented but this is something which we really need to take forward to make sure that this will result into different advantage to different kinds of people.

One of my colleagues raised an issue as to why we should have PPP. I would like to mention only about two States. In Kerala the State Government has 11 PPP projects costing Rs.10,56.44 crore. In West Bengal there are 13 projects – this is from the official website of the Government – costing Rs.1472 crore. This is something which even State Governments want to do and rightly so because without PPP, without getting additional funding how are you going to fulfil the aspirations of a large number of people who want better services and better facilities. What I have told you about the PPP is PPP project of the State Government for various purposes. So, I support their idea.

This year, as I said, our Capex is Rs.1,21,000 crore. You wanted to know how we are going to get it. Madam, Rs.34,220 crore is coming from the Ministry of Finance as a gross Budgetary support. Internal generation will bring in Rs.7000 crore; Rs.7160 crore is depreciation, development fund is Rs.2515 crore, safety fund is Rs.10,780 crore and extra budget resources are Rs.59,325 crore. This is something which is going to be the source of funding. This is completely financially tabulated figure. It is not something that we are just talking about. I am very happy to say that Railways are gearing up to meet the growing demand of different sectors, segments and different States. To meet that we are actually trying to create new resources and we are going to make it happen.

Madam, Members have asked me about the operating ratio. I explained in the beginning that there was a shortfall in the revenue, which was completely extraneous to the Railways but we came up with the due plan and saved as much as Rs. 8720 crore of expenditure so that we could achieve an operating ratio of 90 per cent. I do not want to give any promise but we are still working to improve this operating ratio this year itself. We have already got more revenue. We are working on February-March Plan. We are also working after the presentation of the Budget. I am not promising but maybe we will be able to improve this ratio further. Our next year's target is 92 per cent.

I may tell you that after every Pay Commission the operating ratio has shot up by several points. This time it has gone up marginally because, as I mentioned earlier our strategy is that we are restricting the growth of working expenses to only 11.6 per cent which includes the Pay Commission liability. We are also trying to reduce the plan diesel and electricity consumption, not the amount. Amount will be saved anyway. We are trying to reduce by way of energy conservation. We are going to generate revenue, which is also targeted, as I mentioned earlier, by bringing in all points together. This is something which will be bringing in new benefits to the Railways.

Some Members have raised the issue of depreciation. We have the right to know it. I am very happy to say that depreciation is required for renewal of track, replacement of over-aged wagons and other Railway assets. Accumulated arrears of track renewal has come down from 7,588 kilometres to 5,300 kilometres. So, we have been actually taking up a massive drive to increase it. The number of over age wagons has come down from 14,649 as on 31.3.2008 to 6,177 on 31.3.2014 and has come down further since then. It has been achieved because of improvement in asset quality, due to modernisation, increase in life-cycle, requiring lesser maintenance, standardisation of track structure through 60 kg. rails and PSC sleepers.

I am also happy to say that when we have more and more bio-toilets in the coaches, this will reduce the corrosion of tracks thereby lowering maintenance that is required. So, this will also help us indirectly because this is also one of the reasons of tracks getting corroded.

Expenditure on DRF has remained around Rs.7000 crore to Rs.7,300 crore from the year 2012-13. So, some of the Members who have been just saying that this year we have brought down and therefore, this is a problem, I may tell them that in 2012-13, it was in the region of Rs.7,000 crore to Rs.7,300 crore. In fact, in 2012-13, it was Rs.7,045 crore. Therefore, despite this, we have been able to

maintain it. So, I would like to assure the House that DRF is something which should not be deliberated upon.

Madam, let me briefly tell you about some of the issues that were raised by the Members. Many Members wanted to know in this Budget what is there for the common man. I am happy to say that this Budget has everything for the common man. In fact, the common man is the centre of this budget. Therefore, we have started Antyodaya Express. We have started 2-4 new Deen Dayal coaches. We are going to sell tickets through hand-held terminals; sale of platform tickets through ticket vending machines; e-ticketing facilities through debit and credit cards; facility of 139 helpline; bar-coded tickets, progressive CCTV coverage at Tatkal counters; etc. We have started Vikalp which will allow the passengers to have a choice; IRCTC managed catering service which will improve the food quality, etc. We are extending e-catering to 408 stations which means all A1 and A class stations will have this facility. Exploring making mandatory services optional and I can go on and on but there are many things which are actually meant only for the benefit of common man as also for the weaker sections. That is the fundamental reason why our Prime Minister keeps saying that the very existence of the Government is to benefit the weaker sections and the common people. So, there are many more things which are actually targeted for the weaker sections.

I am very happy that some of my sisters have mentioned about how women are going to be benefited from this. I do not want to repeat it but this is something which is for the women, for the Scheduled Castes, for the Scheduled Tribes, for the Self-Help Groups and many others.

Somebody raised an issue about recruitment of Scheduled Castes and Scheduled Tribes. In 2008, 8146 ST/SC backlog vacancies were to be filled up. Now we have brought down the backlog and now 99.55 per cent vacancies have been filled up. So I am very happy to say that we have been able to do that. Another issue which people have raised is about recruitment. I am very happy to

say that we are talking about even stalls where the SC/ST will be properly taken care of.

Some Members have raised the issue about examination and we have already started on line examination which will stop hoodwinking of the people and getting cheated because people claim that they can get them jobs and in turn they get cheated. So, we have started on line examination. We are making sure that to happen in future in all the recruitments including recruitment through recruitment boards.

Madam the speed of the train and not the speed of my speech is something which the people have been talking about. Therefore, I have said that a separate mission is being carried out to improve the speed of trains. The new rolling stock which can run at 200 kilometres an hour is being produced and would be available soon.

Operation audit is being conducted at Ghaziabad-Mughalsarai section which is the major cause of delay in running of loading trains. Most of the Members of Parliament coming from Uttar Pradesh, Bihar and West Bengal suffer because of lack of proper leeway. Therefore, we are conducting the audit at Ghaziabad-Mughalsarai section which is the root cause of the problem.

Now we are starting Tajas which will show case the future of train travel in India operating at speeds of 130 kilometres and above. So, we are actually trying to work on that.

Obviously, the Members have expressed the concern about safety. Though the accidents have come down yet I am not happy with that. As Kharge Saheb would know having been a very distinguished Minister that RUBs and ROBs are necessary to avoid level crossing because it is the root cause of the accidents. We have planned a massive programme and a central fund for this purpose is being created. This year we are also increasing the fund from Central Road Fund which has increased to Rs.3000 crore. We have created a separate mission for safety under which elimination of all unmanned level crossings and train collusion

avoidance system will be taken up on a mission mode. We have already started working on that. Anti-falling measures to be undertaken for a city like Mumbai. That is a major problem. We are also working on Web-enabled monitoring instrument in 100 minimum to important bridges to monitor the water level. This also was one of the root causes of the accidents. As you know, in the State of Madhya Pradesh, an accident took place because of this.

Madam Speaker, as you would know station is a place where people are looking forward to development. I have already announced that we are working on a PPP model to develop the stations and in some cases we are also involving the PSUs. These PSUs will be able to take it up on faster bid. The financial bid for Habibganj station, this is not something for which I will take credit; this was going on for some time, has been received and we will take it forward. Five more stations namely, Anand Vihar, Brijbasan, Chandigarh, Shivaji Nagar and Gandhi Nagar will be out for bidding very soon. The Cabinet has approved for 400 stations development. Stakeholder consultations for model stations are underway. Aesthetic improvement has already happened in many States, in Rajasthan where local art has been depicted in most of the stations.

Madam Speaker, many hon. Members have raised the question about Bullet Trains. Kharge Saab has very rightly said that this Bullet train has been announced to run between Mumbai and Ahmedabad because the hon. Prime Minister can come to Ahmedabad and I can go to meet him. I must compliment the previous Government for being so visionary. When they started talking to Japan about this project when Dr. Manmohan Singh was the Prime Minister, they knew that very soon Shri Modi is going to be the Prime Minister and Shri Suresh Prabhu is going to be the Railway Minister. I really must thank my friends in the Opposition for being so forthright in terms of thinking that they could really realise that Ahmedabad and Mumbai should be chosen for running of the Bullet train. It is the previous Government that decided on this route and not us. So, this route between

Ahmedabad and Mumbai is something which we have already started working on and we will take it forward.

Hon. Members have raised a very valid point. In fact, Shri Tariq Anwar also raised this issue. Why should we spend so much on one project? That is the question. Why can we not spend the same amount of money on the rest of the activities? It is a valid question and I will make an effort to answer this. First of all, this is a stand-alone project. This project is more or less on the self-financing mode. The Japanese Government has decided to give us almost the entire cost at an interest rate of 0.1 per cent to be repayable in 50 years and that for the first 15 years we do not have to service it. So, if you ask a banker he will tell you that it is not only free but it is more than that. Eighty-five per cent of this will be manufactured in India. The entire technology of knowing about it and the spin off benefit of this will be felt all across the railway network. In fact, I will tell you something. There was an understanding signed by the previous Government. They said that we should explore the feasibility and that is why they came. I personally requested the hon. Prime Minister of Japan and also our hon. Prime Minister, Shri Narendra Modi prevailed on it and he requested him not to confine this to one project partnership and please come in and help us develop the railway network and try to increase the safety standards of Indian railways because the Japanese standards are the highest and the best in the world. Japan almost has a Zero accident rate. It cannot be surpassed by any other country. So, we requested them to tie up with us. We have already signed an agreement so that our RDSO and Japanese Research Organisation could work with us. So, this again is a benefit to the entire system. This is not just confined to this project. It is not that the money was not available for any other project. Therefore, this is not something which we should keep in mind. I am very happy to say that this high speed train will actually help in all other systems. I will give an example. When the former Prime Minister Shri Atal Bihari Vajpayee started a programme for roads and then subsequent Governments followed it up. It is not the road sector which alone benefited from

that programme. We could get the best technology for road making in India. The type of instruments that came in benefited the other sectors as well. So, when we get this technology we will actually be getting the benefit of this technology all across the country. Please do not think that this is one single project. We are talking about complete revamping of the railway network which are taking it forward and are taking it to a new level.

So, please be assured that we are not only focussing on one project but this is something which is part of the project. Our idea is to use the public money exclusively for the development of the network where people travel. But this measure will again benefit the people. Please try to understand this point....

(Interruptions)

HON. SPEAKER: Only the Minister's speech will go on record.

*(Interruptions)... **

SHRI SURESH PRABHU: States are very important partners and therefore, we are not able to develop the network without getting the States on board. So, we decided to form the Joint Venture Company with the States. I am very happy to say that several State Governments have come forward for it. We are now trying to make new State JVs and therefore, this again will bring in a new paradigm shift in terms of getting cooperative federalism and also getting the States to grow faster. They will decide the priorities. We will work with them and thus the new network development will start. This will open a new avenue for development. This is a new idea that we are trying to bring in. There was an idea of SPV. This is a joint venture. One of the States has agreed for it. Karnataka and most of the 16 States have agreed for it. Kerala has agreed for it. I am very happy about it and I really thank them. Kerala has been at the receiving end for a long time. So, we decided that we will make a Joint Venture Company with them and also take it forward.

* Not recorded.

As regards North-East and Jammu and Kashmir, they have been the focal point of our activities. This year, in the North-East, we have already commissioned Lumding-Silchar gauge conversion. This has really resulted into benefits for the people. The hon. Member is not present here now. But she was there when we started trains from that part of the country. The first train from Barak Valley to Delhi was also launched very recently. I have done many things which I do not want to repeat as this is part of my Budget speech.

In Jammu and Kashmir also, we have increased the amount. Therefore, we are able to take it forward.

There are many other important information in the Budget which talks about reforming the system itself. One is the project and the other is reforming the system itself. So, we are talking about making sure that we need a regulatory framework about which most distinguished Members of Parliament including the former Prime Minister made a very statesmanly speech yesterday. He really brought out the crux of the problem. One of the things he said is that the fare should really be increased so that it will cover the cost. He has correctly pointed it out. Whenever you raise it, there are more questions raised than the fare rise. Therefore, we are trying to create a new mechanism whereby there will be a proper system that will be put in place. ... (*Interruptions*)

Therefore, we are also trying to structure the Railway Board on a business line forming cross sectoral directorate and it is something on which we are also working. We are also working on planning and investment organisation. We are trying to set up a holding company for the Railway PSUs creating a separate organisation called Special Railway Establishment for Strategic Technology and Holistic Advancement (SRESTHA) for research and development. We are also creating an organisation or a Special Unit for Transportation Research and Analytics (SUTRA) for data analytics expeditions 25 tonne axle load operations increasing the speed and other things will also happen.

All these things will in turn bring in structural reforms and structural changes in the Railways.

We are also happy to say that we are launching a new Central IT-ERP base programme so that all operations will be IT integrated.

I know that when Shri Madhavrao Scindia was the Railway Minister, he started computerisation. We really need a huge push to make enterprise resource planning to be rolled out. This will be a huge project spanning multiple years and would unleash significant benefits through cost optimisation, improve asset utilisation and also bring in the type of efficiency you want.

We are also focussing on transparency in a big way. Already I have said that we have started recruitment online in 2015-16 and now we want to replicate this process for all positions.

Social media is being used. We are also doing all procurement including procurement for works which is now on the e-platform and it has completed the trial process already.

We will have a new transfer policy for officers and as regards sale of scrap, it is 100 per cent computerised through e-auction. So, there is no scope for any wrong doing.

Madam, many Members have raised about religious tourism. There are many religious places which have been mentioned. I am happy that we can also include more places whenever it comes through. But we will definitely take it forward.

Madam, as you know, the Railways are going through a real crisis accumulated over years of time. So, there is no point in doing a blame game on this.

We must try to work together and make sure that Railways remain out of political upmanship with each other. If we do that, the Railways will keep suffering as it has suffered in the past.

My appeal to all the Members in the House is like this. As you have displayed during the debate, you have supported this Budget in a very magnanimous manner. I urge upon you that the journey has just begun. We have a long way to go. Am I saying that we have changed the Railways completely? No. I am not even saying that. But I am definitely saying that the Railways has improved in the last about two years a little more than what it was. But does it mean that we have stopped here? No. We have a long way to go. There are many more things to be brought in and many more things to be changed. To do that, we need multiple stakeholders participation. We need the support and help of each one of you.

Therefore, I request all the hon. Members, irrespective of party affiliations, to please support this effort. We will work together and I will take it forward.

I know that individual Members have raised a number of problems and I appreciate it. I am also a Member of Parliament. In fact, I have been a Member in this House for four terms. Therefore, I know the exact problems which Members of Parliament face. We are trying and attempting to solve some of the problems in this Budget but not all the problems. I am aware of it. But we will definitely make an effort to address several of the challenges as we go along and we look forward to work with you.

I seek the cooperation, support, help and participation of each Member of Parliament to make this happen. Thank you very much, Madam.

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे (गुलबर्गा) : मैडम स्पीकर, प्रभु जी ने इतनी स्पीड से बात की है, जैसे कि उन्हें बुलेट ट्रेन पकड़नी है।... (व्यवधान)

मैडम, ये लोग ज़रा खामोश बैठने के लिए क्या लेते हैं, जरा पूछिए आप।... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : एक-एक की स्पीड होती है। उनके काम की भी स्पीड अच्छी है और बोलने की भी स्पीड थोड़ी ज्यादा है। दोनों अच्छा है। प्रत्येक की अपनी स्पीड है।

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे : मैडम स्पीकर, इतने स्पीड से उन्होंने कहा और उतने स्पीड में कहीं एक्सीडेंट न हो जाए। इसीलिए, मैंने यह बोला।... (व्यवधान) मुझे उसकी फिक्क थी।

मैडम, मेरा यह पहला क्वैश्चन है, क्योंकि उन्होंने पूरी तफ़सील के साथ अपनी बात यहां पर रखी है। लेकिन, मैंने दो घंटे पहले अपनी रिटेन स्पीच में चार-पांच पेजेज दिए हैं। शायद उन्हें वह कॉपी नहीं मिली होगी और उसका उत्तर देना वे उचित भी नहीं समझे होंगे। लेकिन, मैं बार-बार उन्हें ख़त लिखता रहता हूँ।

मैडम, इस बार मैं आपके माध्यम से उनसे पूछना चाहता हूँ कि यह जो आपने वर्ष 2012-13, वर्ष 2013-14 के फिगर्स देकर फिजीकल टारगेट के बारे में बताया। फिर उसके बाद आपने वर्ष 2015-16 के फिगर्स भी दिए और फिर आपने फिजीकल टारगेट के बारे में बताया कि आपसे भी हमने इसमें ज्यादा पैसे रखे हैं। यह एक है। लेकिन, मैं उसी के साथ यह भी जानना चाहता हूँ कि आपका फिजीकल टारगेट क्या है? एक तो फाइनेंशिएल टारगेट होता है, लेकिन उसके साथ ही अगर आपका फिजीकल टारगेट नहीं है, तो निश्चित रूप से इतने पैसे रखने के बावजूद भी वह फिजीकल टारगेट उतना ही रहेगा। उदाहरण के तौर पर, अगर पहले कोई ज़मीन एक लाख रुपए प्रति एकड़ के हिसाब से मिलती थी, तो आज के ज़माने में वह 15-20 लाख प्रति एकड़ है। क्या आपके पैसे इतने तक बढ़े हैं? यह एक प्रश्न है।

दूसरी चीज़, मैं बार-बार कह रहा था कि तीन डिवीजंस, जो असम के हैं, जम्मू-कश्मीर के हैं और गुलबर्गा डिवीजन जो कर्नाटक के हैं, ये तीनों डिवीजंस के बारे में लास्ट दो साल पहले इस सदन में एलान किया गया था। लेकिन, उसके बावजूद भी हमारी दो सालों से उसके लिए कोशिश चल रही है। हम तो उसके लिए बार-बार ख़त लिख रहे हैं। शायद मैंने इसके लिए दस खत लिखा होगा। इसके बावजूद भी उसका कोई उत्तर नहीं आ रहा और उसके बारे में कोई काम नहीं हुआ।

तीसरी चीज़, ये दुनिया को तो यह बता रहे हैं क्योंकि ये इतने होशियार हैं, पहले से ही आप चार्टर्ड एकाउंटेंट हैं, तो नैचुरली हिसाब-किताब रखने में ये बड़े माहिर हैं। आपने दुनिया को बताने के लिए बजट में तो फेयर नहीं बढ़ाया, लेकिन बजट से पहले ही आपने उसे पांच बार बढ़ाया और कम से कम 24% तक वह बढ़ गया। यह तो खूबी है आपकी, क्योंकि दो महीने पहले ही बढ़ा देना, जो कुछ रिएक्शन आता है, आता है, उसके बाद सभी लोग बजट में चुप बैठ जाते हैं और लिखने वाले भी यह लिखते हैं कि बजट में इस बार कुछ नहीं बढ़ा है, बड़ी खुशी हो गई। मैंने भी टीवी पर देखा बहुत से लोगों को अपनी खुशियां जाहिर करते हुए, लेकिन बेचारों को मालूम नहीं है, आपने उनकी जेब से तो पहले ही निकाल लिया है, अब बाद में फिर निकालने की कोई जरूरत नहीं थी।

तीसरा, आपने बुलेट ट्रेन की बात कही, मैं बताना चाहता हूँ कि यह हाई स्पीड ट्रेन है, कोई बुलेट ट्रेन नहीं है। हाई स्पीड ट्रेन के लिए हम जितने पैसे खर्च कर रहे हैं, चाहे वह हमको जापान गवर्नमेंट से मिनिमम इंटेरेस्ट में हो या बहुत ही कम दर में वह मिलता हो, लेकिन उसको ठीक ढंग से इस्तेमाल करना

जरूरी है, क्योंकि अगर कम से कम आप कोई एक लाख रूपए में कम से कम सात हजार से आठ हजार किलोमीटर तक रेलवे लाइन बिछा सकते हैं तो इसलिए उसकी तरफ आपका ध्यान होना चाहिए। यही मेरी विनती है। आप यह हाई स्पीड ट्रेन कीजिए, लेकिन उसमें एक लाख रूपए सिर्फ 500 किलोमीटर के लिए खर्च करना ठीक नहीं है। उससे यह भी है कि कम से कम...

माननीय अध्यक्ष : इतना लम्बा भाषण नहीं देना है।

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे : महोदया, मैं भाषण नहीं दे रहा हूँ। कम से कम आप इंडस्ट्रियल कॉरीडोर को ज्यादा पैसा देकर इसको पूरा कर दीजिए। यह जो सारे एरिया में पड़े हुए काम हैं, उनके लिए कम से कम एक लाख रूपया अपना कैपिटल खर्च करेंगे तो कुछ रिटर्न आ जाएगा। आपका रेवेन्यू भी कम है, आपका रेवेन्यू भी नहीं बढ़ा है, लेकिन आपने कहा है कि हमने रेवेन्यू बढ़ाया है। हमारे फिगर्स तो ऐसे नहीं हैं कि रेवेन्यू बढ़ा हो। ... (व्यवधान) यह 59 थाउजेंड कम हुआ है। सबसे ज्यादा मैं आपसे रिक्वेस्ट करता हूँ कि आप कम से कम जेटली साहब से, जेटली साहब के ऊपर प्रेशर डालकर ग्रॉस बजटरी सपोर्ट लेना जरूरी है, क्योंकि यह सोशल सेक्टर है, यह कोई कामर्शियल सेक्टर नहीं है। आप उसमें कमजोरी दिखा रहे हैं और लॉस्ट टाइम जो ग्रॉस बजटरी सपोर्ट था, उसमें भी कमी हो गई।

माननीय अध्यक्ष : खड़गे जी, इतना लम्बा भाषण नहीं कीजिए।

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे : महोदया, मैंने भाषण नहीं किया है।

माननीय अध्यक्ष : मालूम है, क्लेरिफिकेशन बाकी लोग भी पूछेंगे।

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे : मैं आपके थू उनसे रिक्वेस्ट करता हूँ कि कृपया करके इन प्वाइंट्स पर आप ध्यान देकर इसका रिप्लाय दीजिए और इस ढंग से अगर आप काम करेंगे तो थोड़ा-बहुत इम्प्रूवमेंट हो जाएगा। ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : वन पर्सन फ्रॉम वन साइड। सौगत बोस जी।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : बहुत दिया है मेरे क्षेत्र में और आपके क्षेत्र में, बैठिए। हम दोनों एक ही जगह काम करेंगे।

... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : हो जाएगा, हो जाएगा। मैं बैठी हूँ न, चिंता मत करिए।

... (व्यवधान)

PROF. SUGATA BOSE (JADAVPUR): Madam Speaker, I wish to seek a very small clarification about the Station Development Policy that the hon. Railway

Minister has announced. When I read his Policy it seems to me that the Railways believes itself to be a rentier or a *zamindar*, which will give out certain contracts for station redevelopment to a single bidder.

The question that I have for him is whether the policy leaves room for multiple stakeholders to come together to provide a multiple range of public goods through the PPP model. I say this because railway stations are not like airports. You cannot just give it to one private bidder. If you want to build world class stations – I laud your objective and I praise your objective – then you also have to build world class urban infrastructure. Stations are in the middle of cities or in the centre of towns. In Sonarpur and in Baruipur, the stations are at the city centre.

So, I would like to ask you whether your PPP model will allow for multiple stakeholders, perhaps in collaboration with State Governments, to approach the Railways to redevelop the stations. This has not happened with Habibganj. That is why I am asking you to move from single bidder to multiple stakeholders. Thank you.

माननीय अध्यक्ष : प्रहलाद पटेल जी, कोई एक क्लेरिफिकेशन हो तो पूछिए, कोई भाषण नहीं।

श्री प्रहलाद सिंह पटेल (दमोह) : महोदया, दूसरा कुछ एक्सट्रा नहीं होगा।

जो उत्तर से दक्षिण हीरक चतुर्भुज की बात हुई है, पिछली बार भी मैंने आपसे कही थी। ललितपुर से रामटेक, बमुश्किल तीन सौ किलोमीटर होगा, जो गोटेगांव से रामटेक का सर्वे पूर्व में हो चुका है।

माननीय अध्यक्ष : हर कोई अपनी कांस्टीट्युएंसी का न बोलें।

श्री प्रहलाद सिंह पटेल : कांस्टीट्युएंसी नहीं, हमारे जो एनडीए के एजेंडे में थे, मैं उस हीरक चतुर्भुज की बात कर रहा हूं। ललितपुर से रामटेक के बीच की दूरी कुल तीन सौ कुछ किलोमीटर होगी और उससे उत्तर से दक्षिण की दूरी दो सौ किलोमीटर प्रतिदिन घटेगी। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से यह जानना चाहता हूं कि इसका काम शुरू हुआ है या कोई सर्वे का काम प्रारम्भ हुआ है? इतना ही मैं जानना चाहता हूं।

15.00 hours

SHRI H.D. DEVEGOWDA (HASSAN): Madam Speaker, I do not want to make a speech; I only want to seek a clarification. Yesterday, I just intervened for a few minutes. A project which has been sanctioned during my period – I was there for a short 10 months – out of the past 20 years, NDA Government was there for six years; now, you have taken two years; UPA was there for 10 years. ... (*Interruptions*) It is not a question of making any allegations against anybody. I know the responsibility. I know how things are going on in this country. Those who are empowered, they can make anything. It is not the question of 'Make in India' or 'Make in Karnataka'. I can give any number of information about the discrimination meted out to Karnataka. I do not want to be provoked unnecessarily by anybody.

We have electrification only from Chennai to Jolarpet. Shri Kharge is aware of it. I have given clearance during my period to take it up to Mysuru, which is a historic city. Twenty years have passed but no doubling of railway line has taken place. I know, hon. Minister is committed to do certain things during your period. I do not want to comment on 'Bullet Train' project. You have taken certain major policy decisions where I have also suggested even to increase the fare of railway traveling. Traveling in our country is too much. Some people may criticize me for this view. But you have to generate revenue. We have taken a decision about cross-subsidisation by the general revenue to the tune of Rs.2,800 crore during our period.

To connect two major harbours – Chennai and Mangalore – there is only a small gap. This project was sanctioned 20 years ago during my period. Does it require 20 years? So, I can narrate many issues. I do not want to take the valuable time of this House. You have curtailed your speech; the speed with which you made your speech is too much – it was more than the speed of the 'bullet train'. I do not want to make any comment. I would request for doubling of Mangalore-Hassan, Bengaluru-Mysuru, electrification and other projects which were

sanctioned for the past 20 years are at various stages of completion. Please see something is done. ... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Yesterday, we had enough discussion on the Railway Budget. I do not think any other point is there to be discussed further. Hon. Members, after his speech, you can meet the Minister.

... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: I know that. Hon. Minister will take care of the demands of Andhra Pradesh, Tamil Nadu, Kerala and other States.

... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Shri Devegowda, please take your seat. You have made your point. What is it?

... (*Interruptions*)

SHRI H.D. DEVEGOWDA : People in my hometown are suffering. For the last four years, I am struggling. I have written several letters to your goodself and to the previous Government. Please, Sir, solve the problem. Kindly construct one more railway platform in Holenarasipura Railway Station. ... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: I cannot allow, hon. Member. Otherwise, everybody will seek clarifications.

... (*Interruptions*)

SHRI SURESH PRABHU: Madam, some clarifications were raised by some Members. Shri Kharge has asked about the physical target. In fact from page 6 to page 8 of the Explanatory Memorandum on the Railway Budget 2016-17, all the physical targets have been given. In addition to this, I have just now mentioned about how physical targets have been achieved. Not just financial targets but I have also mentioned about the physical targets.

About creation of Divisions, I know that many States have demanded it. We have to look into it. I know that they are talking about three but there are many demands for creation of Divisions. With regard to High Speed Railway, we have

said that we are trying to focus on that and we have created a Special Purpose Vehicle to implement that.

Prof. Sugata Bose raised a very important issue. I would like to mention that we are definitely willing to look into it. He has raised a very valid point. But we cannot have just a single bid for it. There will be multiple stake holders and how to do it is a very challenging thing because we want to make it a completely transparent process. We are trying to look into that and that is why I talked about the model concessionaire agreement and so we would like to work on it. In fact, I am thinking of creating a new organisation which will take care of development of stations in a very transparent manner.

Madam, our former Prime Minister Deve Gowdaji has raised an issue. I have deliberately not answered it. There are many individual issues that have been raised by various Members. We have considered all the issues and we will try to do as much as possible. But I cannot reply to all the points here because this is a general debate.

With these words, I would request the august House to pass the Demands for Grants on Account. Thank you.

HON. SPEAKER: I shall now put the Demands for Grants on Account (Railways) for 2016-17 to the vote of the House.

The question is:

“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 31st day of March, 2017, in respect of the heads of Demands entered in the second column thereof against Demand Nos. 1 to 16.”

The motion was adopted.

HON. SPEAKER: I shall now put the Supplementary Demand for Grant (Railways) for 2015-16 to the vote of the House.

The question is:

“That the supplementary sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 2016, in respect of the head of Demand entered in the second column thereof against Demand No. 16.”

Supplementary Demands for Grants (Railways) for 2015-16 voted by Lok Sabha

No. of Demand	Name of Demand	Amount of Supplementary Demands for Grants voted by the House
1	2	3
16	Assets-Acquisition, Construction and Replacement <u>Other Expenditure</u> Capital Railway Safety Fund	1,000 1015,58,92,000
	Total	1015,58,93,000

The motion was adopted.

15.08 hours

**APPROPRIATION (RAILWAYS) VOTE
ON ACCOUNT BILL,2016***

HON. SPEAKER: Now we take up item no. 15. Hon. Minister.

SHRI SURESH PRABHU: Madam, I beg to move for leave to introduce a Bill to provide for the withdrawal of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of a part of the financial year 2016-17 for the purposes of Railways.

HON. SPEAKER: The question is:

“That leave be granted to introduce a Bill to provide for the withdrawal of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of a part of the financial year 2016-17 for the purposes of Railways.”

The motion was adopted.

SHRI SURESH PRABHU: I introduce ** the Bill.

* Published in the Gazette of India, Extraordinary, Part-II, Section-2, dated 9.3.2016.

** Introduced with the recommendation of the President.

HON. SPEAKER: Now we take up item no. 16.

SHRI SURESH PRABHU: Madam, I beg to move:

“That the Bill to provide for the withdrawal of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of a part of the financial year 2016-17 for the purposes of Railways, be taken into consideration.”

HON. SPEAKER: The question is:

“That the Bill to provide for the withdrawal of certain sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of a part of the financial year 2016-17 for the purposes of Railways, be taken into consideration.”

The motion was adopted.

HON. SPEAKER: The House will now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

The question is:

“That clauses 2 and 3 stand part of the Bill.”

The motion was adopted.

Clauses 2 and 3 were added to the Bill.

The Schedule was added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Long Title were added to the Bill.

SHRI SURESH PRABHU: Madam, I beg to move:

“That the Bill be passed.”

HON. SPEAKER: The question is:

“That the Bill be passed.”

The motion was adopted.

15.10 hours**APPROPRIATION (RAILWAYS) BILL, 2016***

HON. SPEAKER: Item No17, hon. Minister.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI SURESH PRABHU): I beg to move for leave to introduce a Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2015-16 for the purposes of Railways.

HON. SPEAKER: The question is:

“That leave be granted to introduce a Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2015-16 for the purposes of Railways.”

The motion was adopted.

SHRI SURESH PRABHU: I introduce** the Bill.

HON. SPEAKER: Item No. 18, hon. Minister.

SHRI SURESH PRABHU: I beg to move:

“That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2015-16 for the purposes of Railways, be taken into consideration.”

* Published in the Gazette of India, Extraordinary, Part-II, Section-2, dated 9.3.2016.

** Introduced with the recommendation of the President.

HON. SPEAKER: The question is:

“That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated Fund of India for the services of the financial year 2015-16 for the purposes of Railways, be taken into consideration.”

The motion was adopted.

HON. SPEAKER: The House will now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

The question is:

“That clauses 2 and 3 stand part of the Bill.”

The motion was adopted.

Clauses 2 and 3 were added to the Bill.

The Schedule was added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Long Title were added to the Bill.

SHRI SURESH PRABHU: I beg to move:

“That the Bill be passed.”

HON. SPEAKER: The question is:

“That the Bill be passed.”

The motion was adopted.

15.12 hours

**STATUTORY RESOLUTION RE: DISAPPROVAL OF
ENEMY PROPERTY (AMENDMENT AND
VALIDATION) ORDINANCE, 2016
AND
ENEMY PROPERTY (AMENDMENT AND
VALIDATION) BILL, 2016**

HON. SPEAKER: Now, Item Nos. 19 and 20 will be taken up together. Shri N.K. Premachandran.

SHRI N.K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): I beg to move:

“That this House disapproves of the Enemy Property (Amendment and Validation) Ordinance, 2016 (No. 1 of 2016) promulgated by the President on 7 January, 2016.”

THE MINISTER OF HOME AFFAIRS (SHRI RAJNATH SINGH): I beg to move:

“That the Bill further to amend the Enemy Property Act, 1968 and the Public Premises (Eviction of Unauthorised Occupants) Act, 1971, be taken into consideration.”

HON. SPEAKER: Mr. Minister, if you want to say something, you can. We have already taken it up for consideration. The Bill is there. You have already introduced the Bill. Now, if you want to say something, you can.

SHRI RAJNATH SINGH: Madam, after the speeches of the Members, I would like to speak.

HON. SPEAKER: After the discussion, you will say something. So, Mr. N.K. Premachandran.

SHRI N.K. PREMACHANDRAN: Thank you, Madam Speaker. Madam, it is a well-established Constitutional position that the Ordinance legislation under article 123 can be promulgated only in extraordinary circumstances. It is absolutely an independent legislation being brought out by the Executive under article 123. Further, I would also like to point out that by virtue of article 123, that provision does not speak about the replacement of an Ordinance. But, by precedence and conventions of the House, so many Ordinances have been replaced by the Bills. I do also accept that fact. The Ordinance route of legislation is not good for a healthy democracy. NDA Government has come to power on the slogan of growth, development and good governance. Continuous promulgation of Ordinances is not a sign for good governance.

15.15 hours

(Shri Arjun Charan Sethi *in the Chair*)

I would like to quote His Excellency, the President of India. The President of India, in his Address to the nation through the Joint Session of the Parliament, has said that the Parliament is the supreme will of the people and democracy demands debate and discussion, not disruption or obstruction. These are the words spoken by His Excellency, the President of India. If that be the case, then, why is the Government, unilaterally, making a law and promulgating it as an Ordinance without having any valid discussion or without having any debate on this issue? That is not in consonance with the Address given by His Excellency, the President of India.

Also the President of India has reminded the Government several times that Ordinance shall be promulgated only in extraordinary and compelling circumstances. I do accept that in order to meet some extraordinary, urgent, emergent situations, we have to opt for the Ordinance route of legislation. But I would like to know whether any exigency or contingency is existing in this Bill. No, exigency or emergency is there. This Bill seeks to amend Enemy Property Act of 1968 and also another Act, Public Premises (Eviction of Unauthorised Occupants) Act, 1971. The Government of India has designated some properties

belonging to the nationals of China and Pakistan. In the years 1962, 1965 and 1975, it was designated as enemy properties. At that time enemies were also designated. The 1961 Act was enacted by this Parliament to have the continued vesting of enemy property in the custodian of enemy property for India, that is, under the Defence Rules of 1962. Due to various judgments of various courts in India, one finds it difficult to sustain the enemy property by the custodian. In order to remove this, this amendment is being brought before the House for our consideration.

In the year 2010, at the time of UPA led Government, also an Ordinance was promulgated. Subsequently, since the Ordinance was not replaced by an Act of Parliament, that Ordinance lapsed. Subsequently, on 22nd July, 2010, in Lok Sabha, a similar Bill was introduced. That Bill was withdrawn and again a new Bill is introduced. While going through the course of action from 2010 onwards, first time an Ordinance was promulgated in 2010, the Government, which was not interested in replacing that Ordinance by legislation, had introduced a Bill. That Bill was withdrawn. The then Government directed to have the modifications and subsequently a Bill with modifications was brought to the House.

Unfortunately, the UPA Government could make that legislation due to so many reasons. I do not know the reasons. You may kindly see that that Bill has been referred to the Standing Committee also. The Standing Committee has scrutinised the Bill. To my knowledge, a Standing Committee's Report is also there. It is subject to correction. Let the hon. Minister clarify it. That was in the 15th Lok Sabha. Now, a new Bill is before this House so as to replace an already promulgated Ordinance. There are a lot of drastic and fundamental changes in these two Bills, the 2010 Bill and the 2016 Bill. So many changes have been made through legislation in UPA and in NDA regimes in respect of Enemy Property Act. According to this Bill, the enemy property would continue to vest in the custodian irrespective of the death or extinction of the enemy. I fully support the Bill. But there are so many things which are creating confusion. I have no

hesitation in supporting the Bill but the point is that even if the enemy dies or enemy's firm disappears, enemy property will be there.

My second point is regarding the definition. 'enemy' and 'enemy subject' shall include legal heirs and successors of an enemy whether he is a citizen of our country or not. Whenever a property has been declared as an enemy property, that will be an enemy property for ever. There is an impact and consequence of this error. It is a very crucial Amendment because "enemy" and "enemy subject" shall include the legal heir and successor of an enemy whether he is a citizen of India or other country.

Suppose, he is a foreign citizen and his citizenship has changed into an Indian citizenship, even then he is not entitled to claim any right over this "enemy property." So, the law of succession is not applicable to an "enemy property". So, anybody who is succeeding or the legal heir, is not entitled to claim this property. That is my third point.

Now, I come to my fourth point. No "enemy" or "enemy firm" has the right to transfer an "enemy property". I have also gone through the Bill of 2010. There was a provision in that Bill about certain items that you cannot have the right for transfer of property if it is an "enemy property". But here, in this Bill of 2016, by this Government, all other such transactions have been totally restricted and are being banned by making this new Amendment. It is also giving more powers to the custodian. The Custodian of Enemy Property for India can deal with the property. With the permission of the Government of India, he can do what he likes even for the transfer of property by doing some changes in the property.

So, the point which I would like to highlight is that Ordinance and the Bill of 2010 are entirely different from that of the new Bill.

As regards the Bill of 2010, there is no change in the definition of "enemy" and "enemy property". This much power is not given to the Custodian of Enemy Property for India. Also, about the Transfer of Property Right, a limited

right was given there. So, if we see the Bill of 2010 and the Bill of 2016, there are drastic fundamental changes in respect of “enemy property”.

My humble suggestion to the Government is that this Bill may kindly be referred to the Standing Committee to have a close scrutiny of this Bill especially the provisions relating to “enemy” and “enemy property”. The law of succession is also required to be seen minutely. Even if he is a citizen of India, that succession is not applicable.

So, Sir, these are crucial Amendments, which are being brought to the House. Therefore, my humble submission and suggestion are that let this Bill be referred to the Standing Committee so that we can have a close scrutiny over it.

Sir, regarding the retrospective effect also, both the Bill of 2010 and the Bill of 2016 are having retrospective effect from 1968 onwards. My humble point, which I would like to make is that the Government is a continuous process, be it NDA or UPA or whatever. Why is there this much of lapse on the part of the Government? Now, they want to have retrospective effect from 1968 onwards. The Bill was under the consideration of the Government in the year 2010. They have issued an Ordinance. A Bill was introduced and that Bill was withdrawn. Subsequently, a fresh Bill with amended provisions was introduced in the House, and referred to the Standing Committee. They could not make the legislation.

Sir, this Government has come to power two years ago. But no fresh Bill was introduced in the House. After the last Session, an Ordinance has been issued. So, my point is, what is the urgency or exigency? If there is any urgency or exigency or situation necessitating the promulgation of an Ordinance, the Government has to explain and clarify it.

The hon. Minister has given a statement stating reasons for issuance of the Ordinance. That is because of judgments by the courts. When did such judgments come? The judgments by the courts came very early. So, from 2010 to 2016, all

these six years, the Government was sleeping over these issues and, now, on a fine day morning, they are coming with an ordinance/legislation, which means they are taking away the right of the Parliament to have a fresh look into the legislation.

First, it has to come to the Parliament. We are opposing the Ordinance route of legislation. His Excellency, the President of India last time also had stated the same thing that ‘Parliament should be respected and Parliament is the sanctum sanctorum of democracy.’ That was the observation made by His Excellency, the hon. President during his Address last year. This year also, he has stated that ‘it is the supreme will of the people. So, the Parliament should be respected.’

So, my point is that there is no urgency and there is no exigency so as to attract article 123 of the Constitution. So, I move the Statutory Resolution to disapprove the Ordinance and I support the Bill in its content form. But for the fairness more closer scrutiny of the Bill is required I am having a little doubt about the legality of the Bill also.

Regarding citizenship and law of succession, let it have a close scrutiny by the Standing Committee so that more expert wisdom will come out and we can have a harmless and fruitful Bill which we can pass and enact in this House.

With these words, I support the Bill but I oppose the Ordinance route of bringing this legislation.

With these words, I conclude. Thank you very much.

HON. CHAIRPERSON : Motions moved:

“That this House disapproves of the Enemy Property (Amendment and Validation) Ordinance, 2016 (No. 1 of 2016) promulgated by the President on 7 January, 2016”.

“That the Bill further to amend the Enemy Property Act, 1968 and the Public Premises (Eviction of Unauthorised Occupants) Act, 1971, be taken into consideration.”

योगी आदित्यनाथ (गोरखपुर) : माननीय सभापति जी, माननीय गृह मंत्री जी के द्वारा लाये गये द एनीमी प्रोपर्टी (अमेंडमेंट एंड वैलीडेशन) बिल, 2016 का समर्थन करने के लिए मैं खड़ा हुआ हूँ।

महोदय, यह विधेयक एक अध्यादेश के माध्यम से इस सदन में प्रस्तुत हुआ है। हम सब जानते हैं कि शत्रु सम्पत्ति अधिनियम 1968 में संशोधन करने के लिए 7 जनवरी 2016 को शत्रु सम्पत्ति संशोधन विधि मान्यकरण अध्यादेश 2016 जारी हुआ था। चूंकि संसद उस समय चालू स्थिति में नहीं थी, इसलिए अध्यादेश की आवश्यकता पड़ी है। एक बहुत महत्वपूर्ण विधेयक है जो इस राष्ट्र की सुरक्षा, इस राष्ट्र की संप्रभुता की दृष्टि से एक बड़ी दूरदर्शी और व्यावहारिक सोच को प्रदर्शित करता है। वर्ष 2010 में भी यह कानून पास हो सकता था और ऐसा नहीं है कि तत्कालीन सरकार उस समय अध्यादेश न लायी हो। मैं उस समय भी सदन का सदस्य था। मुझे याद है कि 2005 में जब राजा मोहम्दाबाद से संबंधित एक फैसला सुप्रीम कोर्ट से हुआ था, तब से निरन्तर कई बार अध्यादेश आए थे और शत्रु सम्पत्ति से संबंधित इस महत्वपूर्ण अधिनियम को संसद से यथावत संशोधन करने के बाद पारित किया जाए। यह मांग पूरे देश के अंदर हो रही थी। उसी क्रम में इसी सदन में एक अध्यादेश के बाद एक अधिनियम आया था। लेकिन आश्चर्यजनक ढंग से 2010 में उस अधिनियम को वापस लेकर पुनः स्थायी समिति को भेज दिया गया था। उसके बाद पन्द्रहवीं लोक सभा का कार्यकाल समाप्त हो जाने के बाद जब नयी सरकार आई है तो सरकार ने जब उचित समझा है तो इसके लिए अध्यादेश जारी किया है और आज उससे संबंधित अधिनियम पर यहां पर चर्चा करने के लिए हम सब एकत्रित हैं।

महोदय, मुझे आश्चर्य होता है कि कोई राष्ट्र और उसके नागरिक या कोई राजनीतिक दल अपनी स्वयं की सत्ता या स्वयं के चंद वोट बैंक के लिए राष्ट्र की एकता और राष्ट्र की सम्प्रभुता के साथ ही खिलवाड़ करने लग जाए। यद्यपि अनेक ऐसे दृष्टांत हम सबके सम्मुख आते हैं जैसे इशरत जहाँ के केस में देखने को मिला है। यह शत्रु सम्पत्ति अधिनियम वर्ष 1962, 1965 के युद्ध के बाद चीन और पाकिस्तान भागे लोगों से संबंधित हैं, उनकी सम्पत्ति देश में शत्रु सम्पत्ति घोषित हुई थी। ऐसा नहीं है कि भारत ने एकतरफा किया है। ऐसा चीन ने भी किया है और पाकिस्तान के यहां भी इस तरह के कानून हैं। दुनिया के अंदर सभी देशों में शत्रु सम्पत्ति संबंधी कानून हैं। इन कानूनों के मामले में अचानक वर्ष 2010 के बाद जिस प्रकार की स्थिति पैदा हुई कि एक वर्ग विशेष के सांसदों को राजनीतिक दल ने अपने वोट बैंक को मानते हुए उस समय जिस तरह की रणनीति बनाई थी, वह अत्यंत दुर्भाग्यपूर्ण थी और उस दुर्भाग्यपूर्ण स्थिति के कारण हम कह सकते हैं कि कुछ लोगों ने स्वयं की राजनीति को इस राष्ट्र की सम्प्रभुता से ज्यादा महत्वपूर्ण माना और इसलिए इस अधिनियम में आवश्यक संशोधन नहीं होने दिए थे। इसी का परिणाम रहा

कि 15वीं लोकसभा में यह विधेयक पारित नहीं हो पाया था। शत्रु सम्पत्ति में उत्तराधिकार का कानून लागू नहीं होता है। शत्रु अथवा शत्रु विषयक अथवा शत्रु फर्म द्वारा किसी भी सम्पत्ति का हस्तांतरण भी नहीं हो सकता है इसीलिए इस अधिनियम की आवश्यकता यहां पड़ी है।

इस विधेयक का सबसे महत्वपूर्ण पहलू यह है कि अगर आप देखें देश में एक बहुत बड़ी संख्या है जो शत्रु सम्पत्ति के रूप में चिह्नित है। अगर हम उन सभी सम्पत्तियों को देखें तो देश में 2168 शत्रु सम्पत्तियां हैं। इनमें उत्तर प्रदेश में 1468, पश्चिमी बंगाल में 351, दिल्ली में 66, बिहार में 40, गोवा में 35, महाराष्ट्र में 25, केरल और अन्य स्थानों में 24 ऐसी सम्पत्तियां हैं जो शत्रु सम्पत्तियां हैं। इस बात को ध्यान में रखते हुए देश में नया विवाद खड़ा करने का प्रयास हो रहा है। यह प्रयास वर्ष 2010 में किया गया। यह स्थिति तब पैदा हुई जब मोहम्मद आमीर खान, जिनके पिता महोम्मदाबाद उत्तर प्रदेश के सीतापुर महमुदाबाद की स्टेट के राजा हुआ करते थे। वे जिन्ना के मुस्लिम लीग के कोषाध्यक्ष थे। पाकिस्तान का मसौदा जब पहली बार आया था तब उन्होंने उस अभियान में बढ़-चढ़कर भाग लिया था। बाद में वे पाकिस्तान चले गए थे। चूंकि वे भारत से गए थे, जिन लोगों ने पाकिस्तान बनाने में बढ़-चढ़कर भाग लिया था और पाकिस्तान में जब अपनी दुर्गति देखी तो वही स्थिति मोहम्मद आमीर खान की भी हुई थी। पाकिस्तान में मिले अपमान और उसके बाद जो स्थिति उनके सामने आई थी, उसके बाद वहां से कई देशों से होते हुए अंत में वर्ष 1973 में मौत हुई थी। उनका एक पुत्र, जो कि पाकिस्तान के नागरिक भी रह चुके हैं, बाद में इस सम्पत्ति पर अपना दावा करते हैं। इस सम्पत्ति पर दावा करने वाले के बाद अदालत में यह मामला जाता है। उन्होंने पिता की जब्त सम्पत्ति पर कानूनी लड़ाई लड़ी और 32 साल की कानूनी लड़ाई के बाद सर्वोच्च न्यायालय से इन्होंने अपने पक्ष में फैसला लिया। देश की सर्वोच्च न्यायालय ने शत्रु सम्पत्ति के वारिसों के संबंध में उचित कानूनी प्रावधानों के अभाव में वर्ष 2005 में अपने एक ऐतिहासिक फैसले में आमिर मोहम्मद के शत्रु सम्पत्ति को लौटाने का आदेश दिया और शत्रु सम्पत्ति, 1968 के अधिनियम के तहत घोषित शत्रु सम्पत्ति का जो कानूनन वारिस था, वह उसको वापस करने की स्थिति पैदा हुई।

यदि सचमुच कोई सरकार इस आदेश को माने तो इस देश के आधे शहर उजड़ जाएंगे, एक बड़ी आबादी तबाह हो जाएगी। देश के अंदर एक नये वर्ग-संघर्ष की स्थिति पैदा हो जाएगी और इसकी आड़ में तमाम पाकिस्तान के नागरिकों ने भारत के अंदर उन चंद वोट बैंक के सौदागरों के साथ मिलकर अपने राशन कार्ड बैंक डेट से बनाने प्रारंभ कर दि ये और यह कहना प्रारंभ कर दिया कि हम तो वर्ष 1947 से ही भारत में रह रहे हैं। उसकी आड़ में उन लोगों को भारत के अंदर किसी मार्ग से लाने का प्रयास हो रहा है। इसलिए यह कानून देश के हित में है, जिसे माननीय गृह मंत्री जी यहाँ पर लेकर आए हैं, यद्यपि यह प्रयास यूपीए ने भी किया था, लेकिन मुझे आश्चर्य होता है कि वह उसको इसलिए करने में सफल नहीं हुए

क्योंकि उसे बाद में वोट बैंक दिखायी देने लगा, उनको वोट बैंक नजर आया। राष्ट्र की कीमत पर उनके लिए राजनीति महत्वपूर्ण थी। इस कानून ने, यूपीए ने उस वक्त इसे साबित किया और इसीलिए वर्ष 2010 में यह विधेयक पारित नहीं हो पाया।... (व्यवधान) इसीलिए आज इस अवसर पर माननीय गृह मंत्री जी को इस बात के लिए आभार व्यक्त करना चाहता हूँ। जो कार्य वर्ष 2010 में होना चाहिए था, वह कार्य वर्ष 2010 में न होकर वर्ष 2016 में आपके हाथों सम्पन्न हो रहा है। सचमुच यह राष्ट्र के हित में लिया गया एक महत्वपूर्ण कदम है। सर्वोच्च न्यायालय के फैसले वर्ष 2005 में आए थे, उसके बाद से ही भारत में शत्रु सम्पत्ति के मुद्दे ने एक नया विवाद खड़ा किया है। देश में लाखों करोड़ रुपये की शत्रु सम्पत्ति है और वर्ष 2005 के फैसले के बाद विभिन्न न्यायालयों में .. (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON : Hon'ble Member, please you address the chair.

योगी आदित्यनाथ : मैं इसलिए इस बारे में कहना चाहता हूँ क्योंकि वर्ष 2005 के बाद इस प्रकार के सैकड़ों मामले इलाहाबाद हाई कोर्ट में, मुम्बई हाई कोर्ट में और देश के तमाम उच्च न्यायालयों में इस प्रकार के मामले आने प्रारंभ हुए हैं और उन सम्पत्तियों पर तीन सौ-चार सौ साल पहले की उन सम्पत्तियों को किसी न किसी प्रकार से उनका वारिस अपने आप को बताकर उन पर अपना दावा करने का प्रयास हो रहा है चाहे वह जौनपुर का मामला हो, आगरा का मामला हो, सीतापुर का मामला हो। यदि आप राजा मोहम्मदाबाद से जुड़ी हुई सम्पत्ति को ही देखेंगे तो लखनऊ का एक बहुत बड़ा भाग, जिसमें सरकारी कार्यालय हैं, जहाँ तमाम सरकारी अधिकारी निवास कर रहे हैं, जहाँ पर एक बड़ी आबादी निवास कर रही है, मार्केट बन चुका है, उन सभी सम्पत्तियों पर उनका दावा होगा और एक बड़ी आबादी के उजड़ने की स्थिति पैदा हो सकती है। इसलिए इस मामले में जो वर्ष 2005 में सुप्रीम कोर्ट का फैसला आया था, उसके बाद से ही भारत में शत्रु सम्पत्ति के मुद्दे ने एक नया विवाद खड़ा किया था। इस तरह की हजारों-लाखों करोड़ रुपये की शत्रु सम्पत्ति देश में है। इस फैसले के बाद हजारों मुकदमें देश के तमाम न्यायालयों में लंबित पड़े हैं।

महोदय, यहां पर यह कहना आवश्यक होगा कि न्यायालय के फैसले को यू.पी.ए. सरकार ने भी उस समय असंगत माना था। इसलिए 2010 में तत्कालीन सरकार पहला शत्रु सम्पत्ति संशोधन विधेयक लेकर आई थी। तब यह विधेयक 1968 में लागू शत्रु सम्पत्ति अधिनियम की मूल भावनाओं के प्रतिकूल था। लेकिन इस संशोधन विधेयक में 1968 के मूल कानून को और मजबूती मिलेगी और इससे राजा मोहम्मदाबाद की हजारों करोड़ रुपयों की सम्पत्ति को किसी एक कस्टोडियन के अंतर्गत ही रखा जाए। लेकिन उस समय की जो सरकार थी, एक वर्ग विशेष से जुड़े हुए लोगों के दबाव में आकर झुक गई थी। उसके उपरांत उस समय की सरकार ने जिस प्रकार से यू टर्न लिया था, उसका परिणाम था कि वह

सरकार उस जिन्ना के, उस समर्थक के समर्थन में ही खड़ी होती दिखाई दी थी, जो इस देश के विभाजन का जिम्मेदार था। जिसके कारण लाखों लोगों का कत्लेआम हुआ था। देश के विभाजन की त्रासदी को इस देश ने झेला था। जिसने हजारों वर्षों से चले आ रहे भारत को दो टुकड़ों में बांट दिया था। उसकी भावनाओं का सम्मान करते हुए 2010 में तत्कालीन यू.पी.ए. सरकार दिखाई दे रही थी।

महोदय, आज 47 साल के बाद पुराने शत्रु सम्पत्ति कानून में संशोधन अधिनियम को मंजूरी देने के बाद यह विधेयक इस सदन में आया है। इस संशोधन के तहत ऐसी सम्पत्तियों के संरक्षक यानी जो उसका कस्टोडियन होगा, उसका उस सम्पत्ति पर पूरा अधिकार होगा। किसी शत्रु सम्पत्ति के किसी वारिस को नहीं, उससे जुड़ी हुई किसी फर्म को उसका अधिकार नहीं मिलेगा। यह इस विधेयक का मूल भाव है। इसीलिए इस विधेयक का देशहित में पारित होना अत्यंत आवश्यक है। क्योंकि अगर इस प्रकार का विधेयक पारित नहीं होगा तो जैसा मैंने पहले भी कहा कि इस देश के अंदर ऐसी हजारों सम्पत्तियां हैं, जिनका शत्रु सम्पत्ति के रूप में चिन्हित की गई हैं।

सन् 1962 और 1965 के युद्ध के बाद देश ने पाकिस्तान और चीन को शत्रु देश घोषित किया था। शत्रु देश घोषित होने के उपरान्त इस देश के जो नागरिक वहां चले गए थे, उनकी सम्पत्ति शत्रु सम्पत्ति घोषित हो चुकी थी। जो लोग वहां गए थे, पहले ही जब वे मुआवजा ले चुके हैं, तो उन्हें कोई अधिकार नहीं है इन सम्पत्तियों पर पुनः अधिकार करने का। अगर इस प्रकार का विधेयक नहीं आता, तो न केवल 2005 के सुप्रीम कोर्ट के उस आदेश को लागू करने की बाध्यता हो सकती थी, साथ-साथ यह केवल राजा मोहम्मदाबाद का ही मामला नहीं है, मुम्बई के जिन्ना हाउस का प्रकरण भी है, जो जिन्ना इस देश के विभाजन का कारण था। उस जिन्ना हाउस पर जिस तरीके से उनके परिवार के लोग दावा कर रहे हैं। यह और इससे जुड़े हुए ऐसे हजारों मामले हैं, जिन्हें लेकर यह संशोधन विधेयक आना अत्यंत आवश्यक था।

सरकार ने देश के व्यापक हित में, राष्ट्र की एकता और अखंडता को ध्यान में रखकर, इस राष्ट्र की सम्प्रभुता को ध्यान में रखकर उस शत्रु सम्पत्ति जो आज भारत सरकार की सम्पत्ति है, जिस पर कस्टोडियन अलग-अलग स्थानों पर नियुक्त हैं। उनके संरक्षण में चल रही उस सम्पत्ति पर एक बड़ी आबादी निवास कर रही है। उस आबादी के हित में यह संशोधन विधेयक लाया जाना आवश्यक था। इस दृष्टि से माननीय गृह मंत्री जी ने यह शत्रु सम्पत्ति संशोधन और विधिमान्यकरण विधेयक, 2016 पेश हुआ है, उसका मैं समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। हमें विश्वास है कि माननीय गृह मंत्री जी द्वारा पेश किए गए इस विधेयक का पूरा सदन समर्थन करेगा और देश के व्यापक हित में यहां पर अपनी व्यक्तिगत राजनीति और पार्टी की राजनीति से ऊपर उठकर कार्य करेगा।

KUMARI SUSHMITA DEV (SILCHAR): Thank you, Chairman, Sir, for the opportunity.

Today, I rise to speak on a very important Bill. The reason I call it important is because this Bill does not just have some Parliamentary and legislative history, but it is deeply connected to our political history. When, last night, I was preparing my speech and going through the legislation that preceded this Ordinance and the Bill that we are debating today, I realized that there were several opinions.

My learned senior colleague, Yogi Adiyath ji, said in the House today that there were different views within our Party and within the Bharatiya Janata Party and many other Parties that were in the Parliament in the past. In this circumstance, I fail to understand what could be the urgency in passing an Ordinance in the month of January 2016 when the Parliament was not in Session. I fail to understand that when the history of this Bill clearly says that there are various views / interpretations and there is a Supreme Court judgement of 2005, which is actually the bone of contention or which is actually the main reason why the previous legislations were passed in 2010 and today. Why did we circumvent an important instrument of democracy, which we all take pride in because we all have a voice; we all debate in it; and then that voice reaches the House inside the Parliament by way of a Standing Committee deliberation.

All that Yogi Adiyath ji said today as a Member of the Treasury Bench, all of those reasons are the reasons I should cite today as a Member of the Indian National Congress and as a Member of the Opposition as to why it should have gone to the Standing Committee. However, the Government, in its wisdom, has decided to introduce it in this House. Therefore, without taking much time and without repeating the things that have already been stated by my colleagues before me, I would briefly like to state that the Enemy Property (Amendment and Validation) Bill, 2016 is a Bill that was introduced in 2010 as a consequence of a Supreme Court judgement. What is it that propelled this Bill into the Parliament?

It was the manner in which the Supreme Court of India had interpreted the 1968 Act, in particular, three Sections, namely, Section 6, Section 8 and Section 18.

What was the purpose of this Bill? It is where 'A' property in India belonged to someone who was in the enemy State. What is the enemy State? It is as per the definition in the Defence of India Act of 1962 and after two conflicts with Pakistan and one conflict with China, of course, my learned colleague from BJP did not mention China even once. He went on and on about *ek varg, ek shrenee, ek religion* that I do not want to get into it as to why, but the question is that the way these three Sections of the 1968 Act were interpreted did not give the custodian of the property an absolute right to continue in custody of that property.

The Act itself had provisions where the custodian could vest the property back in the owner. The Act itself had provisions, which said that the legal heirs of an enemy could inherit this property provided he was a citizen of India. So, the primary ratio of that Supreme Court Judgment was that the provisions of the 1968 Act would not apply to a citizen of India. जो योगी आदित्यनाथ जी अपने भाषण में राजा महमूद आमिर के बारे में बोल रहे थे। He was exercising his right as a citizen of India. He was not exercising his right as a Muslim citizen of India. May I please point it out? He relied on the Act of 1968 which gave him that right. जब 2010 में वह बिल आया, किसलिए आया। That Bill was brought into Parliament to change that interpretation to say that it will not apply to a citizen of India. There were two amendments, if I am right. तब मैं सदन में नहीं थी, आप लोग थे। Subsequently, it was brought back to say that legal heir scam. Let me tell you the reason for it. वह किसी के मजहब के लिए नहीं कहा गया था। आप एक साथ बोलते हैं कि आप इस देश के नागरिक हैं और जब 1968 का एक्ट आता है, आप उसी को दुश्मन का नाम दे देते हैं। Hon. Minister is in the Parliament. I request you अगर आपने इसमें इतने अमैन्डमैन्ट्स किये हैं, इसमें से अगर एनिमी शब्द हटा देते तो शायद पोलिटिकली ज्यादा करैक्ट रहता, एलिफेनेटिड कह देते तो ज्यादा बेहतर लगता। The tone and tenor of my speech, the tone and tenor of YogiAdityanath ji's speech would have been different. आज आप लोग घुसपैठियों की इतनी बात करते हैं कि पाकिस्तान से यहां आए हैं, वहां आए हैं। आज आसाम में

आप क्यों घबरा रहे हैं? दो नोटिफिकेशन देकर आप लोग क्यों रुक गये? चूंकि आपको समझ में नहीं आ रहा कि आप कौन से वोट बैंक के पास रहेंगे। अपर आसाम के पास रहेंगे या बराक वैली के बंगाली हिन्दू के पास रहेंगे। अगर आपमें हिम्मत है, अगर आप लोग वोट बैंक पोलिटिक्स नहीं करते हैं तो बिल क्यों नहीं लाये? क्योंकि आपको डर है कि आसामीज को खुश कर दिया तो बंगाली वोट नहीं देंगे और बंगाली को खुश कर दिया तो आसामीज वोट नहीं देंगे। इसलिए वोट बैंक पोलिटिक्स की बात भारतीय जनता पार्टी के मुंह से शोभा नहीं देती है।

I would like to say that the speech that I had written, unfortunately, I had to change it after hearing the Treasury Bench. But I come back to it that the hon. Home Minister has brought this Bill ... (*Interruptions*) Yogi Adityanath ji has said many things. He made many political statements. I do not think I interrupted him because I have the courage to stand on my two feet and defend my Party. I do not need outsiders to interrupt it. They should have faith in their own senior parliamentarians. Having said that, all I would like to request the hon. Home Minister is that I would once again plead with him. Even if he feels that it should not go to the Standing Committee, there should be some sort of a Committee to look into this matter so that it should not give rise to any anxiety amongst any community. It is our Constitution, which does not look at the religion of any person before declaring that person as a citizen of India.

Secondly, this legislation has been brought which will give retrospective effect to this Act, which I feel points at what my learned friend Shri N.K. Premachandranji has said. I have serious doubt that if this Bill is passed in this House of Parliament whether it will stand the scrutiny of the Supreme Court judicial review and whether it will be struck down as unconstitutional. So, it is my humble request and I would urge this Government to think on these two issues. Today, you are excluding a citizen of India from the purview of this Bill. Is it proper, at the same time, to accept a person as a citizen of India and in the next breath designate him as the enemy of India when it comes to his property?

Today when the enemy ceases to exist, when the enemy firm ceases to exist, why should their successors and legal heirs who you have given citizenship to should not have the right to inherit? Further more, the definition of enemy was initially done in the light of our political history. But at the rate at which the hon. Prime Minister of India is embracing Pakistan with his 56 inch chest, soon Pakistan may not be in the list of enemies. So, please rethink your policy.

With this, I thank you once again Mr. Chairman for giving me this opportunity.

PROF. SAUGATA ROY (DUM DUM): Sir, I rise to speak on the Enemy Property (Amendment and Validation) Bill 2016.

I am in a strange quandary today. I heard Mr. Premachandran's intervention with interest. He said a strange thing. He said that he opposes the Ordinance but supports the Bill. He also acknowledged that there is nothing wrong in the Bill. As far as the Bill is concerned, I would be rather in agreement with Yogi Adityanath with whom I differ on most matters, to whose intolerant statements I always take exception. But on this Bill he was absolutely sober, correct, to the point and factual. I do not even agree with Sushmita in what has been raised. It seems to me that Premachandran was not aware of the situation in which the Bill was brought. Sir, I will tell you the short story.

The story is that after 1962 war with China and 1965 war with Pakistan, Defence of India Rules were in operation. All the properties of Chinese nationals, there are many in Kolkata, and the properties of Pakistani nationals were taken over. And slowly a body was formed called the Custodian of Enemy Properties. For this purpose, a Bill was brought in 1968. What happened then? Then the Government announced this Custodian of Enemy Properties and said that all those who had properties in erstwhile Pakistan, Bangladesh had not come into being then, could appeal to the Custodian of Enemy Properties and out of the proceeds obtained from disposal of the enemy properties they would be paid compensation.

This process was happening maximum between 1971 and 1976-77. Many people of West Bengal who I knew got compensation in this route. The only thing was that full compensation was not given. You produced your proof, then 25 per cent of the valuation was paid as compensation to erstwhile refugees from Pakistan.

I do not want to dwell on the Partition issue. Whenever I think of Partition, I feel upset because we are victims of Pakistan. Our family came over from erstwhile East Pakistan. When I read what happened in 1946 and 1947, I shudder to think that this was the price we paid for freedom. One million people were

killed on both sides of Punjab border. This was one of the biggest human massacres and human movements that have been seen in history. Millions of people left their home and hearth and came. Particularly this happened in the Punjab sector. Bittoo is here. People suffered, lost everything. This is the price we Bengalis and Punjabis paid for freedom. On Bengal side, because Mahatma Gandhi was there the killing was not so much in 1947. It occurred later in 1950.

So, after Bangladesh was created, Custodian of Enemy Properties was created, some people who had land and who had documents in East Pakistan, from my city of Kolkata, got compensation as I mentioned.

16.00 hours

Slowly, the Custodian of enemy properties was running out of money. Now why is this Bill necessitated? One must learn the legal history of this Bill. It concerns Rajnathji directly because he is from Lucknow. As Yogi Adityanathji mentioned correctly, there was a man called Raja of Mahmudabad. He was one of the close associates of Jinnah. I also sometimes lament that Gandhiji, Nehruji and others went to jail for nine or ten years during freedom struggle. Jinnah, without going to jail for a single day during freedom struggle, became a leader of the independent State. But that is another story. ... (*Interruptions*) What I said is that this Raja of Mahmudabad owned maximum properties in Lucknow and outside. You would be surprised to know that Sitapur Collectorate near Lucknow is on his land, the Sitapur Sugar Mill is on his land, about 400 hectares of land in Sitapur belongs to him, the Butler Palace in Lucknow is his, Hazratganj which is Lucknow's main shopping arcade belonged to him. Then he had property in Dehradun and Nainital. Today, one top lawyer was telling me that the assessment of the value of his property was Rs two lakh crore. What happened is that Raja of Mahmudabad died. He had a son who came to India and lodged a case in the High Court. After losing in High Court, he went to Supreme Court. The Supreme Court, for some reason or the other, gave the judgement that all his property should be given back to him. Just imagine what mayhem would ensue

because all the people who are occupying these properties, staying in shops, the Government offices – everything would be uprooted. So, any Government would have to take steps to restore the *status quo ante* viz-à-viz this land. Rajnathji has taken more interest and brought the ordinance because last time he was elected from Ghaziabad and this time he has been elected from Lucknow. Hundreds of people must have met him साहब, हमारा क्या होगा? सब कुछ चला जाएगा। आप कुछ करिए। आप देश के गृह मंत्री हैं। राजनाथ सिंह जी ने इंट्रेस्ट लेकर इसे किया है। मैं समझता हूँ कि यह सही काम किया है। सब लोगों को अपनी कांस्टीट्यूएंसी देखनी चाहिए और देश को भी देखना चाहिए। यह मेन सीक्रेट है। ... (व्यवधान) इसमें और कुछ नहीं है, बाकी और कोई एनिमी प्रापर्टी बाकी नहीं है।

16.03 hours

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

This is only the case of Raja of Mahmudabad. This huge property is still there. I had discussed it with Shri Kalikesh Narayan in the morning. Now, the new thing is that this Bill seeks to eliminate this letter of succession as far as enemies are concerned. It says that definition of enemy and enemy subjection includes the legal heir and successor of an enemy, whether a citizen of India or citizen of a country which is not an enemy. So, even if the son or the successor of an erstwhile holder of an enemy property becomes an Indian citizen as happened in the case of Mahmudabad, still the property will remain an enemy property. This also applies to a firm. A firm was an enemy firm and then just because the firm has been owned up, it would not cease to be an enemy firm. So, this is a very important thing. Earlier, because this matter of successor was left, the Supreme Court could give such a judgement which should hamper everything so much.

The other thing is that the enemy property shall continue to vest in the Custodian even if the enemy subject or enemy firm ceases to be enemy due to death, extinction, winding up business or change of nationality. This is the important part. Now, the custodian will have permanent control over the property of the firm and the property will continue to vest in the custodian with all rights and titles and the custodian shall preserve the same till it is disposed of by the custodian. So, the job of the custodian of enemy properties, wherever it is still

there, will be to dispose of. Normally, they adopt a transparent process through auction. लोग खरीदते हैं। थोड़ा बहुत मैनिपुलेशन भी होता है, कस्टोडियन के ऑफिस में कि रिज़र्व प्राइस पहले से बता दो तो मैं ले लूँगा। Much of this enemy property has changed hands.

In Kolkata Sohrabuddin's own house was there. It became enemy property and it has now been sold. Many of the big leaders who later became leaders in Pakistan like Suhrawardy, Fazlul Huq, all of them had big houses in Kolkata which were later seized and which have been disposed of long back. So, the law of succession or any custom or usage governing succession shall not apply in relation to enemy property. This is the new twist given to this law. Once it is declared an enemy property, it vests in the custodian and will continue to remain so whoever be the successor, whoever claims the right to this property. So, this law was passed to free the constituents of Rajnath Singh ji of all the anxieties that they will not be evicted from this.

But what has also happened, Sir, which is why they have put in a special amendment that a lot of this enemy property has been encroached upon and illegal occupants are there. लखनऊ में तो बहुत ज्यादा है। प्रापर्टी कस्टोडियन और एनिमी प्रापर्टी का है। Somebody has encroached and occupied it and he is selling it to other people. हर टाइप का इल्लिगल काम हो रहा है। Therefore, they have now amended the Public Premises (Eviction of Unauthorised Occupants) Act 1971 so as to declare the custodians, deputy custodian and assistant custodian of enemy property as estate officer so that they can take action to evict the unauthorised occupant.

So, as I said, I had a talk with some top legal officers. They say that this Bill is carefully drafted so that all the points that were mentioned in 2005 by the Supreme Court are taken care of. That is why I also studied it very carefully. I did not find that any amendment is necessary which is why I did not give

amendment. I did not even give a Statutory Resolution because I thought that this is a harmless thing in the interest of the country. We should see that the property which is in our country should not fall in the hands of somebody else and so many people should not be evicted or put to difficulty. With that, Sir, I support the Bill. Thank you.

SHRI P.R. SENTHILNATHAN (SIVAGANGA): Thank you, Chairman, Sir. The Enemy Property (Amendment and Validation) Bill, 2016 aims to amend the provisions of the Act enacted earlier in 1968, declaring that all enemy property vested in the custodian of enemy property in India would continue to vest in the custodian irrespective of the death or extinction of the enemy.

After the Indo-Pak War of 1965, the Enemy Property Act was promulgated in 1968. The NDA Government, following the footsteps of the previous UPA Government, has been keen to amend the Act. While UPA Government had promulgated the Enemy Property (Amendment and Validation) Ordinance, the Bill introduced in Parliament could not be passed due to various issues, including reported differences within the Government itself.

In the wake of the Indo-Pak wars of 1965 and 1971, there was migration of people from India to Pakistan. Under the Defence of India Rules framed under Defence of India Act, the Government of India took over the properties and companies of such persons who had taken Pakistani nationality. These enemy properties were vested by the Central Government in the Custodian of Enemy Property for India.

After the 1965 war, India and Pakistan signed the Tashkent Declaration on January 10, 1966. The Tashkent Declaration *inter alia* included a clause, which said the two countries would discuss the return of the property and assets taken over by either side in connection with the conflict. However, the Government of Pakistan disposed of all such properties in their country in 1971 itself. The custodians of "enemy property" continued to hold these assets of persons who took Pakistani nationality after 1965 and 1971 wars and will not be able to transfer them. Amendments through the Ordinance which was approved by the President, Shri Pranab Mukherjee include that once an enemy property is vested in the Custodian, it shall continue to be vested in him as enemy property irrespective of

whether the enemy, enemy subject or enemy firm has ceased to be an enemy due to reasons such as death etc.,"

In the wake of the Indo-Pak wars of 1965 and 1971, there was migration of people from India to Pakistan. Under the Defence of India Rules framed under the Defence of India Act, the Government took over the properties and companies of such persons who had taken Pakistani nationality.

The Enemy Property Act was enacted in the year 1968 by the Government, which provided for the continuous vesting of enemy property in the custodian. The law of succession does not apply to enemy property. There cannot be transfer of any property vested in the custodian by an enemy or enemy subject or enemy firm and that the Custodian shall preserve the enemy property till it is disposed of in accordance with the provisions of the Act.

"The amendments to the Enemy Property Act, 1968 will plug the loopholes in the Act to ensure that the enemy properties that have been vested in the Custodian remain so and they do not revert back to the enemy subject or enemy firm."

The Central Government through the Custodian of Enemy Property for India is in possession of enemy properties spread across many States in the country. In addition, there are also movable properties categorized as enemy properties.

In the above circumstances, it has become necessary to amend the Enemy Property Act, 1968, *inter alia*, to clarify the legislative intention with retrospective effect. I wish to record in this august House the steps taken by Hon'ble Chief Minister Puratchi Thalaivi Amma since 1991 for retrieving Katchatheevu back. On several occasions, Amma had urged the Union Government and Prime Ministers, directly and through letters, to get back Katchatheevu. In September 2004, Amma personally presented a memorandum to then Prime Minister, Mr. Manmohan Singh, calling upon the Centre to retrieve this island through "lease in perpetuity" and restore the rights of fishermen. "However, the Union Government

did not take any step to provide lasting solution to the problem of fishermen of Tamil Nadu."

In June 2011 the Tamil Nadu Government led by Hon'ble Chief Minister Puratchi Thalaivi Amma filed a petition in the Supreme Court seeking the declaration of the 1974 and 1976 agreements between India and Sri Lanka on ceding of Katchatheevu to Sri Lanka as unconstitutional after the Tamil Nadu State Assembly had adopted and passed a resolution seeking the retrieval of the Katchatheevu back.

The court ruled in the Berubari case that the cession of Indian territory to another country had to be ratified by Parliament through amendment of the Constitution. Katchatheevu was ceded to Sri Lanka in violation of the court under the 1974 and 1976 agreements without the approval of two Houses of Parliament. ...* best known to him has resulted in ceding of Katchatheevu island to Sri Lanka and is the root cause for all the harassments and problems faced by the Indian fishermen from the atrocious Sri Lankan Navy.

Though the DMK party was sharing power in the last three successive Union Governments [1999-2013], Mr. Karunanidhi led DMK made no efforts to retrieve Katchatheevu or protect the State's fishermen from the attacks of the Sri Lankan Navy. Consequent to the ceding of the Katchatheevu to Sri Lanka, hundreds of the fishermen were killed in the shootings of the Sri Lankan Navy. The Katchatheevu Island was historically part of the Ramnad Raja's Zamindari, and later it became part of the Madras Presidency. The island was always of strategic importance and special significance for fishing operations in the area.

This recognition of an island is gross injustice to fishermen of Tamil Nadu since the Katchatheevu Island is socio-economically and

* Not recorded

culturally important to the native people of Tamil Nadu from time immemorial. Katchatheevu is strategically important for fishing grounds used by fishermen from both countries. The Indo-Sri Lankan agreement allows Indian fishermen to fish around Katchatheevu and to dry their nets on the island. But while Indian fishermen do fishing near Katchatheevu they are threatened and fired by the Sri Lankan authorities. Indian fishermen most often get arrested by the Sri Lankan authorities and their boats and fishing equipments were seized.

Therefore I urge the Union Government to take efforts to retrieve Katchatheevu Island back.

Thank you.

SHRI PINAKI MISRA (PURI): Mr. Chairperson, Sir, thank you very much for giving me this opportunity to participate in this debate. I rise to present my party BJD's view point on the Enemy Property (Amendment and Validation) Bill, 2016.

Mr. Chairperson, Sir, I speak on this Bill with some degree of concern. Speaking for myself and on behalf of my party, the Biju Janata Dal, I think, the House knows that whenever I have to share a point of view expressed earlier by the Congress Party, I do so with some degree of anguish. It is not a very happy situation when I have to agree with something that has come from the Congress benches. But unfortunately this is one Bill and since they have spoken before me we have taken a common position that this Bill should go to the Standing Committee, I am in agreement that this is a Bill which must go to a Standing Committee. There are several reasons for it.

We, in this House as well as in the Rajya Sabha, have very often lamented that the courts are exceeding their jurisdiction, that the courts intervene too much in matters which are in the province of the Legislature and the Executive. But can we blame the courts? If we bring these kinds of legislation to the House, can we blame the courts for intervening? I say this with the greatest respect that whoever has drafted this Bill has sent out a standing invitation to the courts to interfere in this matter and to stay the operation of this Act.

The Standing Committee of the 15th Lok Sabha, which was headed by none other than Shri Venkaiah Naidu, our hon. Minister for Parliamentary Affairs, which had many luminaries in it including Shri Advani and others, said, when they were considering the 2010 Bill, that "the Members also felt constrained to note that the Home Secretary could not explain the reasons as to why the second Bill was brought before Parliament replacing the earlier Bill." This was the state of affairs in the UPA Government. The Home Secretary could not even tell the Standing Committee as to why this Bill was brought. The Bill was apparently brought without the knowledge of the Home Secretary. They also said that "the

Members of the Committee unanimously felt that there is need on the part of the Government to bring forward a fresh Bill in Parliament in place of the 2010 Bill." Now, there is no doubt that the Enemy Property Act of 1968 has many defects. The Standing Committee has noted them principle being that the Custodian's hands have been tied over the last 50 years and those hands need to be unshackled. The Custodian needs to be given more powers, more wherewithal, more staff, more money to deal with many of these enemy properties.

But that is not what this Bill does. Prof. Saugata Roy said two things, one of which I am in agreement with, that perhaps Shri Rajnath Singh was under some constraint of parliamentary pressure of his constituency as I know that a number of his constituents have suffered because of both the 2005 judgement and the 2010 enactment. They feared that their properties will be taken away from them and be restored to the Raja of Mahmoodabad. But Prof. Saugata Roy is saying that he has consulted some legal luminaries whose claim is that this Bill is an absolute piece of art. I cannot understand whom he has consulted and who could have told him this thing.

Principally, let me tell you why I feel that this will never stand the scrutiny of courts. Firstly, you have taken away the jurisdiction of all civil courts. Section 18B says that no civil court or other authority shall entertain any suit or other proceeding in respect of any property.

Normally, this Parliament has in some cases taken away the jurisdiction of civil courts but only to give alternate jurisdiction to some tribunal or some other body. You cannot take away the jurisdiction of civil courts entirely. In 50 years, hundreds of transactions have taken place. You want to nullify and void all these transactions and you give them no recourse in law. Can this Parliament ever enact this kind of a nonsensical law? I am sorry to say this. This is the only thing I can say about this law.

This is an invitation for a writ petition to be filed immediately under article 226 of the Constitution and it is going to be stayed on day one. There is no

question about it in my mind because you cannot take away rights which have accrued over 50 years and in one stroke of the pen retrospectively do away with all the rights. It is not possible. Second party sales have taken place, third party sales have taken place and fourth party sales have taken place. These are unsuspecting bonafide purchasers. How can you take away their rights by a piece of legislation like this?

So, I urge upon you to kindly send this to the Standing Committee. This should be looked into again because Section 22A (c) also says that no suit or other proceeding shall without prejudice to the generality of the foregoing provisions be maintained or continued in any court or tribunal or authority. There are matter today pending in the Supreme Court. Can this Parliament take away the jurisdiction of pending petitions in the Supreme Court? Is that possible? Is this the interpretation that we are going to give? Any court means the Supreme Court as well.

I urge upon the Government to tread cautiously. The Government in the National Judicial Appointments Commission Act has seen what a bloody nose Parliament has got from the courts. An Act which was passed unanimously by both the Houses of Parliament..... (*Interruptions*)

SHRI ARVIND SAWANT (MUMBAI SOUTH): Sir, with due respect, are all these words like 'bloody nose' parliamentary?... (*Interruptions*)

SHRI PINAKI MISRA: Please understand that 'bloody nose' has a particular connotation, if you do not mind. If it is unparliamentary, the Chairman will expunge it. Yes, 'bloody nose' is parliamentary. Kindly look into the book on parliamentary expressions.

What I insist is, in the NJAC case, the Supreme Court repeatedly gave the Government an opportunity to find a face saving. The court repeatedly said, "Look, do not take an inflexible position. Do not say that it is my way or the highway. Let there be a little bit of tinkering and this will withstand the scrutiny of courts." The Government did not relent. The Government went hammer and

tongs at the court and please look at the result today. Parliament had unanimously passed that piece of legislation except one Member in the Rajya Sabha who did not support that Bill. Otherwise, the entire Parliament had unanimously passed that and that has been struck down.

Today, we are looking at a situation where Parliament must be very cautious in passing laws. I am not saying that such a law is not needed because over 50 years, many problems have arisen. There are many creases which need to be ironed out. But if you try to iron them out in this ham-handed fashion, with this sort of an iron fist, I am sorry to say that it is not going to work. It is bound to be challenged in a court of law on day one, if at all it gets passed in the Rajya Sabha. Most likely, it is not going to pass Rajya Sabha in any case but even if it is passed by Rajya Sabha, on day one, this is going to be challenged by way of a writ jurisdiction because that is the only recourse people are left with. You have barred all suits and all other civil proceedings. So, a writ petition is bound to be invoked, it is going to be stayed and again, this entire exercise will come to a nought.

So, I request the Government to kindly send it to a Standing Committee and let the Standing Committee look into all these aspects. Let the Bill be brought back to this House in a form which will pass judicial scrutiny.

SHRI KONDA VISHWESHWAR REDDY (CHEVELLA): Mr. Chairman, Sir, thank you. We fully agree with the intention behind the Bill. Although I am not a legal luminary like my friend here, Shri Pinaki Mishra, I also see a lot of flaws in this Bill. The intention is good. But as a layman I see a lot of flaws.

Firstly, I have a problem with the definition of 'enemy'. It uses the word 'any'. As per the Defence of India Act 1962, it means 'any person' belonging to a country committing such an aggression. Who defines that 'any person'? Secondly, I think, just to overcome certain problems of the previous Bill and especially stung by the Supreme Court judgement, the Government has brought this Ordinance in a hurried manner. The amendments they suggest encompass even the legal heirs as enemies. I used to see a lot of Hindi movies and I was a great fan of Amitabh Bachchan. There was a movie known as *Deewar* in which the father of the child had betrayed the union and the union members catch him and then they write on his hands *mera baap chor hai*. So, if the father was a *chor*, how can we call the son also a *chor*? Why did they do this? I do not think the intention of the treasury benches is to call the enemies' son also an enemy. The reason they did it is to simplify it. Our intention is to prevent him from inheriting the property just as he should not inherit the social stigma of being called the enemy's son.

By passing the law as it is, we the Parliament will unwittingly be writing on the hands of the enemies' children *mera baap desh ka dushman hai*. So, definitely the law has to be changed, at least the drafting. It is not our intention. It was done by somebody in the legal fraternity by mistake. We merely want their properties. That is one thing.

Then, I do not want to enter into the dangerous territory which is the concept of 'sedition'. The concept of 'sedition' is not there in our country. I am afraid this law is not only for the past but also for the future. So, I wish the word 'enemy' is removed. Kumari Sushmita Dev has suggested that the word 'enemy' be removed and let some other terminology be used. They have also defined enemy countries in respect of China and Pakistan. Actually, in our State Telangana

we are trying to invite the Chinese and giving them land to set up factories. So, I think some of these antiquated ideologies and concepts have to be removed in the wordings. So, we need to redraft this.

There is one more very important point. This again, I think, may not stand the legal scrutiny. In relation to 'enemy property', if I did an act of treason or worked with an enemy country and if I had gained property or money, that can be seized by the State. But if I have an ancestral property – my father was a freedom fighter, my grand father was a freedom fighter but I alone have committed this treason – the nature of ancestral property is different from self-gained property. The nature of ancestral property is different from self-gained property. In ancestral property, no single generation owns the property. The property is owned by the lineage. Every generation has a right on the property. So, my great grand father or grand father had contributed to the nation, and they were freedom fighters and I alone worked against the interest of the country. I alone was the aggressor. My children should not suffer not only being called '*desh drohi*'s children but also the entire property of ancestral. So, we need to distinguish between self-gain property and ancestral property. To overcome this, the Government introduced some clauses, which I don't think would stand legal scrutiny. Nothing contained in clause 5(b); nothing contained in any law for the time being in force relating to succession or any customs or usage governing succession of property shall apply in relation to the Enemy Property Act. It should only be limited to the property gained by that particular person who had committed the act of treason and not the ancestral property; not the entire lineage – my past and future should not be condemned.

There are various other legal issues here. On behalf of the Party, though we agree with the intent, to plug the loopholes, but it is exactly doing the opposite and it is going to embed land mines by introducing words like 'enemy' into this. I think, it is time we look at it in a progressive manner and refer it to the Standing Committee.

SHRI MUTHAMSETTI SRINIVASA RAO (AVANTHI) (ANAKAPALLI): Thank you, Sir, for giving me this opportunity. I support the Enemy Property (Amendment and Validation) Bill, 2016. This Bill is introduced not only by the present Government, it was also introduced by the earlier UPA Government. It has clearly indicated its resolve to amend the Enemy Property Act, 1968.

While the UPA Government had promulgated the Enemy Property (Amendment and Validation) Ordinance, the Bill introduced in Parliament could not be passed due to various issues, including the differences within the UPA Government. Some hon. Members have raised a question. Who is our enemy and who is our friend? A colleague has stated that we are inviting China for investment in India. I sincerely appeal to the hon. Members that friendship is different; business is different; and the country's safety is different. Definitely we should always be careful and more precautionous with our neighbouring countries – be it China or Pakistan. We should not compromise with our own security and safety.

In that aspect, I would like to state here that we had several wars with Pakistan and a war with China. Now also, nearly 40 per cent of our Budget is spent on Defence from the safety point of view. That is why, I would say that there is nothing wrong in the Enemy Property (Amendment and Validation) Bill, 2016. To ensure enemy property and to wrest it from the custodian, appropriate amendments were brought in the Enemy Property Act, 1968 by way of Ordinance Bill, 2016 by the Government in 2010. Some hon. Members were asking as to why the Government had promulgated the Ordinance. Bringing the Ordinance is not for the first time. Earlier, the UPA Government also brought many Ordinances in the interest of the safety and security of the country. This Ordinance had lapsed on 16th September, 2010, and a Bill was introduced in Lok Sabha on 22nd July, 2010. However, this Bill was withdrawn; another Bill was modified; provisions were introduced in Lok Sabha on 15th November, 2010. This Bill, thereafter, referred to the Standing Committee. However, the Bill could not be passed during the 15th Lok Sabha, and was lapsed.

In the wake of Indo-Pak War of 1965-1971, there was migration of people from India to Pakistan. Under the Defence of India Rules framed under the Defence of India Act, the Government of India took over the properties and companies of such persons who have taken Pakistan nationality. So, the enemy properties were wrested by the Central Government.

After the 1965 War, India and Pakistan signed a Tashkent Declaration on 1st January, 1966, which *inter alia* includes a clause which said that two countries would discuss the return of the property and assets taken over by either side in connection with the conflict. However the Government of Pakistan disposed off all such properties in their country in 1971 itself.

Even after 47 years, we are thinking whether this property is enemy property or not and whether this should be disposed of or not and that is why we are lagging behind by many years. There are 2,186 properties worth crores of rupees are spread across the country. These properties are neither useful for the public nor for the Government. So, this is a right move initiated by the Government. We should think about our country first and then only our party. So, they have brought this Bill in the interest of the country.

These properties are national properties and they are not of any individuals and they are not being used by anybody for the last 47 years. But we should distinguish between the legal heir and the original migrant. It is a sensitive issue. Then, another thing is, the Judiciary is an important part of our democracy and because of the Judiciary, we do not have any fear of losing our nation's assets. So, we have to pass this Bill. At the same time, we have to take some steps. Then only, the dispute will be settled. Otherwise, the dispute will continue for years together if there is nobody to take this step. So, somebody should dare to take the step.

In many parts of our country, not only in Lucknow or Hyderabad or Mumbai or Kolkata, lakhs of our people fought against Pakistan and they lost their valuable life. Now we are saying that Pakistan is not our enemy. But we should

respect our soldiers because they have sacrificed their life for the country. Still they are serving in the border to secure our country. So, I would like to say that politics and security of the country are two different things.

With these words, I support this Bill. If we pass this Bill, definitely we can save many properties of our nation worth crores of rupees. So, I sincerely appeal to all our learned friends to support and pass this Bill in the interest of the nation, not in the interest of any individuals. Thank you.

ADV. JOICE GEORGE (IDUKKI): Mr. Chairman, Sir, I thank you for giving me this opportunity to speak on the Enemy Property (Amendment and Validation) Bill, 2016.

I support the intent behind this Bill. At the same time, I would like to raise certain apprehensions on the legality of certain provisions of this Bill. In Clause 2 of the Bill, it is provided that the words “an enemy subject” the words “an enemy subject” includes his legal heir and successor whether or not a citizen of India. As our senior colleagues pointed out the history behind the enactment of this law, this particular Act was enacted in the year 1968, due to the aftermath of the war and the persons who had left the nation and embraced the nationality of our enemy nation. But, why should the persons who have opted to be here in India and continue as Indian nationals be stamped as ‘enemies’ by the insertion of this new definition? I think this will even take away the larger concept of our national thinking and nationality. So, it is not proper for us to give a stamp of an enemy to a person who still continues to be an Indian national for the purpose of this enactment.

There is another issue and that is regarding the bar of the jurisdiction of the court, as my senior learned friend Shri Pinaki Mishra has pointed out. In Clause 8 (b) of this Bill, the jurisdiction of the civil court has been barred. This will attract the judicial scrutiny and for this reason alone, this particular piece of enactment will be declared as void by the Supreme Court. It is because, without providing an alternative way of litigation and an alternative way of redressing the grievances, how can we bar the jurisdiction of the civil court by a single stroke, by introducing a single provision in this enactment? This will not survive the legal scrutiny. Thereby, this Act will be declared void because of that sole reason.

Yet another issue is regarding the management of the properties vested with the Custodian of the enemy properties. We have no quarrel on that point. It has to be preserved; it has to be protected also. As per the statistics available in 2010, 2,186 properties are vested with the Custodian of enemy properties. These

properties are not being properly maintained as per the reports of the Standing Committee on Home Affairs. The Government has provided sufficient mechanism to protect the properties. Though a Custodian is appointed, he has not been provided with the amenities to protect the properties. Large-scale encroachments were there. These properties are not being properly maintained also. So the Government should ensure that the properties are maintained properly. The Government should provide some mechanism to avoid encroachments of the properties.

Regarding the other issues, the intention behind this enactment is good because the heir will get what his forefathers had. There is no doubt at all. If a person who has embraced the nationality of the enemy country during the war and he ceases to be the owner of the property by operation of this piece of enactment, nobody can claim over the rights of the property. That is true; we agree on that legal proposition. But, for the purpose of enforcing that legal proposition, the poor persons, those who are living here, the heirs of the persons who have embraced the nationality of other nations during the war, they will be stamped as enemies. That is not proper for us. I would say, that will be a shame on our nationality sense also.

With these words, I urge upon the Government to send the Bill to the Standing Committee for further scrutiny so that we can have a reasonable drafting with reasonable words so that we can protect the interest of both the nation and the persons also.

Thank you, Sir. With these words, I conclude.

SHRI MEKAPATI RAJA MOHAN REDDY (NELLORE): Thank you, Mr. Chairman, Sir for giving me an opportunity to speak on the Enemy Property (Amendment and Validation) Bill, 2016.

I support the proposed legislation that allows the custodian, that is the Government of India, to continue the control of property whose original owner is believed to have migrated to Pakistan and the said property has been taken over by the custodian, that is the Government of India.

Presently 2,186 properties are at stake, worth crores of rupees, spread across the country, which have been declared as enemy property as their original owners are supposed to have migrated to Pakistan

It is a welcome step to sell the enemy property whose owners have either migrated to Pakistan or do not exist and the income generated by selling such property be deposited to the Consolidated Fund of India.

Enemy subjects were dubbed those who had left India for Pakistan after 1947 and during the Indo-Pak wars of 1965 and 1971. However, if the legal heirs of the enemy property are still living in India and are Indian Citizens, then can't they inherit such property.

The proposed legislation emphasises that the heirs living in India will not have any right on ancestral property that has been marked as enemy property. In addition, the Government custodian has right to sell such an enemy property without compensation to the legal heirs.

There is also need to restructure the office of the Custodian of enemy property that is facing severe staff crunch. Practically there are very few officers manning the office which affects the timely process of verification etc. of enemy properties. This is one of the reasons that it has taken such a long time to complete the verification process while the Pakistan had completed this process immediately after the 1971 war and seized the properties of Indians and disposed them off in breach of mutual agreement. The successive Governments should bear the blame as they have given least priority to the office of custodian and working system,

which is abysmally low. The Government has to address the issue and correct the system.

The Government should draw a plan so that the entire process of identification of enemy properties and disposal may be completed within the stipulated time.

With this, I conclude and support the Bill.

SHRI P.P. CHAUDHARY (PALI): Thank you Chairman, Sir, for affording me an opportunity to speak on this important Bill. The hon. Home Minister has placed before this House the Enemy Property (Amendment and Validation) Bill, 2016 and further to amend the Enemy Property Act, 1968 and the Public Premises (Eviction of Unauthorised Occupants) Act, 1971.

I would like to make it clear that, in fact, the field was unoccupied and on account of the wars of 1962 and 1965, it was felt necessary to deal with the enemy property. After the 1965 war, the Tashkent Declaration provided that both the countries will discuss the return of the property. But Pakistan had disposed off the properties which were lying within its jurisdiction. Then the Parliament came with legislation, that is, the 1968 Act analogues with the 1971 Act. It deals with immovable as well as movable property. Earlier the field was not occupied by any legislation. Therefore, it was very necessary to do so.

By the passage of time, we felt that, in fact, the definition given of the 'enemy subject' and 'enemy firm' was not enough. It is because various interpretations were given by the courts and we had also not included the words 'the legal heir' and 'successor', etc., at that time. Looking to these drawbacks in the Act of 1968 and the various judgments of various courts including the Supreme Court on the question that even the 'legal heir' since was not included, therefore, to pluck loopholes and keeping in view the interpretation of the Supreme Court, the Government has rightly decided to bring a legislation with retrospective effect. No doubt, earlier in the year 2010, the Bill was introduced during the regime of the UPA Government but subsequently it was withdrawn. This matter was also referred to the Standing Committee and the Standing Committee made certain recommendations with respect to its infrastructural improvement.

Since the retrospective changes in this Bill are very necessary, we cannot have one provision with retrospective effect and other provision with prospective effect, so all the amendments are required to be effective with effect from 1968.

Earlier, the legal heir, successor, citizen and ‘on account of the change of nationality’, these persons were not included in the Definition Clause but now this has been included in the Definition Clause. No one will cease to be enemy on account of the death, extinction, winding up of the company or change of the nationality because this provision has also been made. This is very necessary in view of the interpretation and the judgments given by various courts. Even in that eventually on account of the death, extinction, winding up of business or change of nationality, the property continues to vest in the custodian. It is provided in the Act that the property shall vest in the custodian free from all encumbrances and all rights and title. For that purpose, a sufficient safeguard has been provided in the Bill with respect to declaration of the vesting of property in the custodian. Now, for that purpose, the custodian is required to make certain inquiry and after inquiry if he satisfies that the property is the property of the enemy, then the property will be vested in the custodian free from all encumbrances. The issuance of certificate to this effect is also provided under the Bill.

Now, on the question of transfer, with regard to transfers made prior to 2016 and transfers made after 2016, sufficient safeguards have been provided. Now, question comes with respect to the property of the “enemy”. Can we say that the all the transfers made prior to 2016 should be treated as valid? Therefore, a provision has been made in the Bill that all the transfers made even prior to 2016—may be either on account of the court order, judgment or decree or otherwise -- are to be treated as *void ab initio*, and the property will vest free from all encumbrances in the custodian. This is very well required because we cannot allow the property of the “enemy” to be transferred in a manner like this.

Sir, there was a need of the Ordinance. It has been stated by some hon. Members that the Ordinance was not required. But if the Ordinance was not there, then the property would have changed so many hands and it would have created multiplicity of the proceedings and caused so many inconvenience to the citizens also. Therefore, it was necessary to bring the Ordinance at that time.

Sir, sufficient safeguards have also been provided in the Bill. In case the judgment of the custodian is erroneous with respect to issuing a certificate and declaration of that property is the property under this Act, an opportunity has been envisaged to the aggrieved person in the Bill. He can ventilate his grievances and make his representation before the Government. The Government, after giving him reasonable opportunity of hearing, can pass the Order. If the Government is satisfied that the property, which has been vested and declared as an “enemy property” is not the “enemy property”, then that property can be transferred to the person, who has filed the representation.

Now, the 1968 Act and this Bill provide only the vesting of the property, which is only the *de jure*. But in case the unauthorised occupant is there, then how to resolve the *de facto* situation? For speedy and effective eviction, the Act of 1971 has also been amended at the same time by defining the expression "Estate Officer."

Sir, it has also been stated by some hon. Members that on account of the bar of jurisdiction of civil courts so many complications can be created and this Act will not withstand the tide of the judicial scrutiny. To my mind -- it may not be in this Bill -- in so many Acts, we have provided the legislative competence of the Parliament to oust the jurisdiction of the civil court. But the jurisdiction of the High Courts and the Supreme Court under Articles 32 and 226 cannot be ousted. In case, any person is aggrieved that the property in question has wrongly been vested by the custodian and if the decision of the Government with respect to the vesting of the property is erroneous, then he can very well approach before the High Court by way of petition under Article 226; and that remedy is still available to him. Therefore, it is wrong to say that the Bill will not withstand the tide of the judicial scrutiny.

Sir, to my mind, even a person who has been convicted of sedition charges, should also be treated as an “enemy” and his property should also be dealt with

under the provisions of this Bill, 2016 and the suitable amendments should be made... (*Interruptions*)

I would request the hon. Home Minister that the necessary amendments should be carried for treating the property of that person as the property of the “enemy”... (*Interruptions*) That property is to dealt with in accordance with this Bill 2016.

Thank you very much, Sir, for affording me an opportunity.

DR. SHASHI THAROOR (THIRUVANANTHAPURAM): Thank you, Mr. Chairman. I think, we are, perhaps in the debate, overlooking that the Chair has actually combined both the Items 19 and 20.

So, first on Item 19, I should mention my strong support for the Resolution of disapproval moved by my friend, Mr. N.K. Premachandran with the support of the Trinamool Congress, who appears to be absent from here despite their somewhat more unusual statement here... (*Interruptions*)

Mr. Sultan Ahmad has gone along with it.... (*Interruptions*) That seems to be a slight inconsistency to which I will come in a minute but the fact is that on this issue, the worry is that the Ordinance clearly amounted to *mala fide* and really it is a disgraceful attempt to use the President's legislative powers for the purposes of declaring essentially the judgments of Supreme Court and High Courts as retrospectively ceasing to apply and taking away the jurisdiction of any court to actually adjudicate in the matter. As Shri Premachandran pointed out, it is far from dear that the urgency ... (*Interruptions*) I withdraw *mala fide* but it certainly is a matter of deep concern. ... (*Interruptions*)

Let me not waste the limited time available to me, Mr. Chairperson, on words. The concern is very important. The urgency that is required to warrant the exercise of emergency powers under Article 123 of our Constitution is simply not demonstrated to be present in this case and the pre-conditions for the exercise of powers under this article seems to be lacking and for this reason, I do support the Resolution disapproving the Ordinance.

But coming now to Item No. 20, we have heard a lot of debate already and I do not want to repeat the argument that have already been made. But I want to express to you, Hon. Chairperson and through you, to my very respected friend, the Home Minister. My concern is a concern of principle. I believe that laws in our country should not be made for convenience or to deal with specific cases. A law has widespread application, application throughout the country, and the law by definition has implications that go beyond the specific case the Government

might intend to deal with. It is an extremely alarming situation in our Parliament today that we are contemplating passing a Bill by which some citizens and residents of India are being called an enemy. The Bill, which, of course, replaces the Ordinance, will, it seems to me, adversely affect the rights of lakhs of Indian citizens and principally, let us call a spade a spade, of the Muslim community. After all there are not too many Chinese properties at stake. It is essentially properties of those who went to Pakistan and that tends to be from only one community and this is, to my mind, not only borderline Unconstitutional-- the court should determine that-- but also against the basic principles of natural justice.

In Bhopal, I have read that 10,000 families have been affected by the Ordinance. In other parts of the country, lakhs are affected. In 2013, 2,011 enemy properties were listed. In 2014, 12,090 properties were listed and in 2015, 14, 759 were listed. So, a large number of people are affected by what appears to me to be a rather hastily undertaken action by the Government.

The worry for me is that this law will explicitly create two kinds of Indian citizens. This is why, my colleagues, who have spoken here, including my friend Mr. Pinaki Mishra, have suggested that the amendments cannot stand up to the scrutiny of judicial review because they seek to usurp the rights that have been vested in Indian citizens by the 42nd and 44th Amendments of the Constitution and, of course, they expropriate properties from Indian citizens.

If you look at the judgment of the Supreme Court of 2005, it very clearly affirms the rights of legal heirs who are Indian citizens, to acquire the property that belonged to their ancestors, to their families. And now we are trying to deprive Indian citizens of their right to inherit properties and to seek justice through the judicial process. We are removing the recourse of Indians to courts of law. We are usurping in effect the powers of the judiciary by saying they cannot rule on this.

We are bifurcating the very idea of Indian citizenship because we are saying that those who are born in India, live in India and have Indian passports, but are legal heirs of people who have gone to another country, they should suddenly cease to be treated with all the rights of Indians. To my mind, that is a very dangerous and slippery slope for us to tread. Who knows how it not might be used in future against others? To deprive legal heirs and Indian citizens from inheriting their properties is to deprive them of their legal and Constitutional rights as Indians and these are, let us face it, minority citizens. There is, perhaps, an additional sense of vulnerability involved in that and on top of that, you are going retrospective. This is the Government that has denounced the retrospective taxation law and now it wants to pass a law that retrospectively nullifies all transfers and sales made between 1968 and 2015, even irrespective of the fact the laws that prevailed at that time.

17.00 hours

And, on top of that, of course, we should remember, as one of the speakers has already pointed out, the famous biblical injunction, not to visit upon the sons the sins of their fathers. Here we are saying that if your father made a mistake, you, an Indian citizen, have no right to disown that mistake.

Now, I have looked at a comparison of the Enemy Property Act of 1971 and the Enemy Property Bill that is being brought by this Government, and I must say what is worrying is, it is including legal heirs as enemies even if they are citizens of India (or of another country which is not an enemy but that is academic). Frankly, that will become an issue, if China is to be mentioned... (*Interruptions*) I yield to him. Yes, you go ahead.

SHRI M. VEERAPPA MOILY (CHIKKABALLAPUR): Of course, you have mentioned about the Bill.

I am telling you one thing. Does choosing the citizenship of a country amount to sin? I do not think so. Then again the point is classifying any country. Today you can classify one country as an enemy country. Tomorrow it may not

be. Yesterday, it would not have been. How do you classify this? This is a very dangerous situation. ... (*Interruptions*)

DR. SHASHI THAROOR : Well, let me come to the point Shri Veerappa Moily has just made because I also want to stress that, in fact, international conventions do not provide for any country to be designated an enemy in peacetime and regulations pertaining to enemy property in all jurisdictions only pertain to property in times of war. So, this is already a slippery issue. It has been mentioned by someone that Pakistan disposed of the property held there by Indian citizens. It is true. But is that the standard by which we should judge India? Do we want ourselves to maintain the highest international standards? Or, would it not be ironic for a BJP Government to reduce India to the level of Pakistan? I do not think this is a good argument at all.

Now the UPA Government has also been mentioned. Yes, we tabled an Enemy Property (Amendment) Bill in 2010. It did not actually go as far as this Bill does. It permits Indian born legal heirs to claim such properties on condition that they establish their status to the satisfaction of the Government, whereas the NDA's Bill bars all laws and customs governing succession to property from being applicable to so called enemy property, and, of course, it even removes something our Bill had, the duty of the custodian to maintain the enemy or his family in India if he wished to remain in India.

Now in the UPA version, the courts have the power to adjudicate on the question of whether a property is an enemy property or not. Now what has happened is, the BJP, the NDA version says, no, the Executive will decide if a property is an enemy property. The Judiciary will have no say in the matter. The Government in effect is promoting arbitrariness and interfering with the function of the Judiciary. So, my very grave concern about all of this boils down to the legal principle that we are doing great damage to the legal structure of our country. We are raising serious questions about the value of our citizenship. If somehow there are two categories of Indian citizen and one category does not have the rights

of other category, that is a very dangerous practice. And, politically, let us face it. It is also dangerous for our country if that second category does not have the same rights. Essentially, 99.9 per cent of these belong to one religious faith. They are basically our Muslim brothers and sisters and their alienation will be deepened if this Bill is passed in the present form. Let us be honest. We have to face the reality of what this is all about.

So, to conclude, Mr. Chairman, I just want to stress that the provisions of the Bill seeks to discriminate against some Indian citizens. I believe they will be found by the courts to be *ultra vires* articles 14 and 21 because they are expropriating and confiscating properties of Indian citizens and because they are doing so, they will indeed create problems for the Government and for India. I beg the respected Home Minister, let us not, as a Government, take unlawful punitive action against a section of our own citizens. Let us not trample on the rights of our own people. Let us now refer this Bill to the Standing Committee in order to ensure that it is not, if we pass it today in this form, challenged inevitably in the courts of law. Thank you Mr. Chairman.

प्रो.चिंतामणि मालवीय (उज्जैन) : माननीय सभापति जी, आपने मुझे महत्वपूर्ण बिल पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ। मैं एनेमी प्रापर्टी (अमेंडमेंट एंड वेलिडेशन) बिल, 2016 के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। इस बिल की पृष्ठभूमि भारत के विभाजन से बनती है। 3 जून, 1947 को माउंटबेटन प्लान आया जिसमें भारत-पाक विभाजन को अंतिम रूप दिया गया था। महात्मा गांधी उस समय मौन व्रत पर चले गए थे। इस विभाजन में 1 करोड़ 40 लाख हिंदू, सिख और मुसलमानों को विस्थापित होना पड़ा। वर्ष 1951 में दोनों देशों की जनगणना के अनुसार 72,26,600 मुस्लिम भारत छोड़कर पाकिस्तान गए और 72,95,870 हिंदू, सिख पाकिस्तान छोड़कर भारत आए। पाकिस्तान जाने वालों में 80 प्रतिशत यानी 57,83,100 लोग पंजाब और राजस्थान से गए थे। यूपी और दिल्ली से मात्र 4,64,200 यानी मात्र दो प्रतिशत गए थे। गुजरात और मुम्बई से भी दो प्रतिशत गए थे। हैदराबाद और भोपाल से 75,200 अर्थात् 1.2 प्रतिशत लोग गए थे। मैं यह आंकड़े इसलिए दे रहा हूँ कि अगर इस तरह का कानून पास नहीं किया गया तो इस देश में संपत्ति को लेकर और पाकिस्तान में गए लोगों के रिश्तेदार बताकर न्यायालयों अराजकता आएगी। मैं अपने मित्रों से भी कहना चाहता हूँ जो कह रहे थे कि न्यायालय के अधिकारों को कम किया गया है, उनको सुनने की संभावना नहीं छोड़ी है। मैं कहना चाहता हूँ कि हमारी सारी अदालतें और कई शहर केवल इसी तरह के विवादों में पड़ जाएंगे। पाकिस्तान से कई लोग जो फिर आए हैं, संपत्तियों पर कब्जा करेंगे।

महोदय, सन् 1946 में इंडियन प्रोविंशियल इलेक्शन हुए जिसमें मैं इस बात को भी प्वाइंट-आउट करना चाहता हूँ क्योंकि हम इतिहास से आंख नहीं चुरा सकते और इस चुनाव में मुस्लिम लीग को 26 प्रतिशत वोट मिले थे। ये 26 प्रतिशत वोट बलूचिस्तान से नहीं मिले थे। वर्तमान पाकिस्तान से नहीं मिले थे। यह 26 प्रतिशत वोट बंगाल से मिला था, असम से मिला था, उस समय के संयुक्त प्रान्त से और मुम्बई से मिला था। जिन्होंने पाकिस्तान के लिए वोट किया था, वे पाकिस्तान नहीं गये। यह एक त्रासदी है।

शत्रु सम्पत्ति अधिनियम बिल पहली बार इस सदन में नहीं आया है। इसके पहले भी वर्ष 1962 में इस तरह का बिल आया था जिसमें 80 सम्पत्ति चीन युद्ध के समय जो चीनी नागरिक थे, उनकी जब्त की गई थी। लेकिन यह बिल चौथी बार इस सदन में रखा गया है। दो बार अध्यादेश के रूप में इस सदन में आया है। वर्ष 1968 में कानून बना था लेकिन इसमें कुछ कमियां थीं।

यह जो सम्पत्ति अभिरक्षण में बनी रहे तो सन् 1910 में इस बार फिर इस तरह का कानून लाया गया था क्योंकि 1981 में राजा महमूदाबाद ने एक प्रतिवाद लगाया था और प्रतिवाद में वह लोअर कोर्ट में हारे और फिर वह हाइकोर्ट गये और हाइकोर्ट में उस प्रकरण में वह हारे और उसे लेकर सुप्रीम कोर्ट गये

और सुप्रीम कोर्ट में जो निर्णय हुआ। उसके बाद इस देश में एक तरह की एक परम्परा चल पड़ी। हर कोई अपने आपको पाकिस्तान गये लोगों का एनसेंस्टर बताकर उनका रक्त संबंध बताकर न्यायालय में जाने लगा। कुछ लोगों ने आधे आगरा पर अपना दावा किया। कुछ लोगों ने ताजमहल पर अपना दावा किया। चूंकि इस देश की मिलीजुली संस्कृति है। 800 साल तक यहां शासन रहा है, जब इस तरह का होने लगा तो कई सारे केसेज आएंगे और हर सम्पत्ति पर अपना दावा जताने लगाने लगेंगे और देश में अराजकता की स्थिति पैदा होगी।

यह विधेयक इसीलिए बहुत दबाव में कांग्रेसी सरकार 2010 में आई लेकिन वर्ष 2010 में जब यह आया तो इसमें कुछ अमेंडमेंट किया गया और अमेंडमेंट किन परिस्थितियों में किया गया, किन सांसदों के दवाब में किया गया? किस तरह का साम्प्रदायिक स्वरूप इस बिल को दिया गया है, वह वास्तव में किसी भी लोकतांत्रिक देश के लिए बहुत शर्म की बात है।

15 नवम्बर 2010 को फिर से लोक सभा में रखा गया और जब यह 2010 में लोक सभा में रखा गया लेकिन पारित नहीं किया गया और उसके बाद भी जो अमेंडमेंट किये तो उनमें यह कहा गया कि यह जो संशोधन था, शत्रु सम्पत्ति अधिनियम के बारे में 2 जुलाई 2010 के पूर्व अदालतों ने जो फैसले दिये हैं, उन पर यह कानून लागू नहीं होगा। इससे साफ होता है कि यह संशोधन सिर्फ राजा महबूबाबाद को लाभ पहुंचाने के लिए किया गया था। शशि थरूर जी की व्यथा मैं समझता हूं कि क्यों उन्होंने इतना समर्थन किया। राजा महबूबाबाद कांग्रेस के बहुत अधिक थे और उन्होंने दो बार विधान सभा का चुनाव भी लड़ा था। वे इंदिरा गांधी के भी निकट थे। एक बार केंद्रीय मंत्रिमंडल ने उन्हें पेशकश की थी कि 25 प्रतिशत सम्पत्ति वे रख लें और 75 प्रतिशत सम्पत्ति शासन रख ले। इससे यह सिद्ध होता है कि उस समय जब यह बिल पास नहीं हो सका, सिर्फ कुछ लोगों को लाभ पहुंचाने के लिए वर्ष 2010 में यह बिल पास नहीं हो सका।... (व्यवधान) राजा साहब के वकील की अगर बात कही है तो एक उस समय के कानून मंत्री थे और एक उस समय के गृह मंत्री थे। सिंघवी जी भी उनके वकील थे और कांग्रेस के एक प्रवक्ता भी उनके वकील थे। मुझे लगता है कि कई सारे घोटालों में एक घोटाला यह भी था क्योंकि यह सम्पत्ति दो लाख करोड़ रुपयों की है। क्यों केवल कांग्रेस की रुचि इसमें है कि यह बिल छोड़ दिया जाए। मुझे लगता है कि यह बहुत बड़े षड्यंत्र का हिस्सा है।... (व्यवधान)

हमारी बहन सुष्मिता जी कह रही हैं कि हम देश के किसी नागरिक को शत्रु नहीं कह सकते हैं, यह कोई आश्चर्य की बात नहीं है क्योंकि कांग्रेस को कभी पाकिस्तान के लोग शत्रु नहीं लगते। वे शत्रु इसलिए भी नहीं लगेंगे क्योंकि राजा महबूबाबाद के पिताजी मुस्लिम लीग के बहुत बड़े नेता थे। उन्होंने तीन

बार मुस्लिम लीग के अधिवेशनों की अध्यक्षता की है। वे मुस्लिम लीग के कोषाध्यक्ष भी थे इसलिए उनके प्रति कांग्रेस का प्रेम बहुत स्वाभाविक है।... (व्यवधान) पाकिस्तान बनाने में भी कांग्रेस का बहुत बड़ा सहयोग रहा है। मैं कहना चाहता हूँ कि हमारे एक मित्र बता रहे थे कि अगर पिता चोर हो तो बेटे के हाथ पर लिखा जाता है कि मेरा बाप चोर है तो इससे बेटे का दोष नहीं होता। मैं इनके इतिहास पर फिर जाना चाहूँगा कि ये राजा स्वतंत्रता संग्राम में हजरत महल के साथ लड़े लेकिन जब युद्ध समाप्त हुआ तो अंग्रेजों ने इन्हें जागीरें दीं। जागीरें उन्हें दी जा सकती हैं जो अंग्रेजों के साथ थे और जिन्होंने देश तोड़ने का काम किया। ऐसे लोगों के लिए पूरी संसद को एक उपकरण बना देना और अधिनियमों तथा कानून के साथ खिलवाड़ करना वास्तव में कांग्रेस के लिए बहुत लज्जा की बात है।

इसी तरह का एक और केस भी है जिसे उस समय के गृह मंत्री ने लड़ा था क्योंकि फर्जीपन से उनका पुराना नाता है। एक केस इन्हीं राजा साहब के चाचा ने भी सुप्रीम कोर्ट में डाला था। उन्होंने कहा कि हम भी इसमें भागीदार हैं और फिर वह केस वापिस लिया। वह केस इसलिए वापिस लिया क्योंकि दस्तावेज फर्जी थे। वह केस उस समय के गृह मंत्री पी. चिदम्बरम ने लड़ा था। फर्जी दस्तावेजों की पूरी श्रृंखला इसमें चली है। यह बिल राष्ट्र हित में है और किसी भी दल की तुष्टिकरण की राजनीति का हिस्सा नहीं बनना चाहिए। यह बिल किसी संसदीय क्षेत्र की मांग या नेता की विवशता का शरारती रूप इस बिल को नहीं देना चाहिए। यह शुद्ध रूप से पालिसी मैटर है और धर्मनिरपेक्ष दृष्टिकोण से ऐतिहासिक संदर्भ में लेना चाहिए। मैं तो यहां तक कहूँगा कि इसका विस्तार करके दाऊद जैसे देशद्रोही लोगों की सम्पत्ति को इसी बिल के तहत जब्त किया जाना चाहिए।

SHRI ASADUDDIN OWAISI (HYDERABAD): Thank you, Sir. I stand to oppose the Bill and by opposing the Bill if it makes me an enemy because I am speaking on behalf of the so-called enemy, then so be it.

The second point on which I am really perplexed over here is that the person concerned who has been mentioned over here many times and who is unfortunately not in this august House, Mr. Raja, how is it, Mr. Home Minister that Mr. Raja was allowed to be an MLA two times and now you are calling him an enemy? How is it that a person is allowed to contest the election and he won from your State Uttar Pradesh?

What is the spirit of this Bill? It is to undermine and subvert the very foundations of democracy and Constitution as rightly pointed out by hon. MPs, Mr. Pinaki Misra and Mr. Tharoor, is that it explicitly creates two kinds of Indian citizens and implicitly includes Indian citizens under the definition of enemy. How is it? A person went to Pakistan, but his mother was an Indian, he was an Indian. I blame the Congress Party because they slept over the 2005 Supreme Court judgement for five years and immediately arose to this need of so-called Enemy Property Act.

May I remind, through you, to the hon. Home Minister that in 1998-1999, it was your Government and it was your then Home Minister who met the late Mr. Banatwala and other MPs and said to please go through the records. What did the National Commission of Minority say? It said that the 1968 Act is outdated and it deserves to be repealed. Why do I oppose this proposed Bill? It is because it violates Articles 14 and 21. It further violates the fundamental rights of a person to property under Articles 19 (1) (f) and 31 (1), which were in force prior to the 44th Amendment on 20/6/1979. This compulsory acquisition is against the statutory regime provided by the Land Acquisition Act. This provision is expropriatory and confiscatory and is clearly violative of Article 300A of the Constitution.

Why, any legislation that is brought in, has always been done to target the minority community? I can list out so many laws passed in this august House.

Where is that magnanimity? In this case, you have to uphold the rule of law as rightly pointed by the hon. MP who is a senior lawyer in the Supreme Court that this will not stand the test of law. When the NGIC Bill was passed, I stood up and opposed it and I was laughed upon and you see the result.

Let me reiterate what the MP has said. He said : “Yes, you have no ground whatsoever. This will be struck down.”. But at what cost? It is at the cot of alienation and the message that you are sending across to all the legal heirs who are proud Indians. It gives powers to sell the properties in the custodian at the earliest possible thereby denying the legal heirs.

Another important point, which I want to bring to your notice is that this particular Bill changes the nature of vesting in custodian from temporary to permanent and that too with effect from 1968. Not only does it change the nature of vesting, but also retrospectively renders all transfers, which have already been made, in accordance with law prevalent at that point of time, null and void.

Please read the 2005 judgement. Who is stopping you from reading it? As rightly pointed out, who has drafted this amazing piece of legislation that you throw away the judgement given in 2005 by the Supreme Court. I mean, you are opening yourself to be attacked. I hope and I pray, and I am sure that this will definitely be struck down if not stayed by the hon. Courts of law.

Lastly, what is the intention? It is to grab and sell properties at the earliest to permanently deprive legal heirs, who are Indian citizens, of their rights, title and interest. Not only that, many *bona fide* purchasers of property are there in Mumbai and throughout the country. What will happen to them? I am asking this because you are closing down all the doors of hearing and recourse to the courts of law. Please refer to the newly added Sections 6 and 8A. This is totally unconstitutional. This Government, with its brute majority, wants to show that they can trample upon the laws of Indian citizens.

You are creating two kinds of Indian citizens. This piece of legislation clearly says that anyone who belongs to the minority community will not have

recourse to law. This is the message that you are sending if this august House passes this law, whereas the Constitution guarantees me right to equality before law. Your legislation is anti-minority. Let me say this very clearly. Apart from all the points that have been listed over here by the hon. Members, my request, through you, to the Government is that withdraw this Bill. Where is your sense of *Sabka Saath Sabka Vikas* and India First? Where is this? I mean, all your so-called intentions have been thrown to wind.

Who is this 'enemy'? He was an Indian. There are many Indian citizens who want their rights to be given. What about these huge properties? You can discuss about it, you can talk about them, but what about the corruption that has been done by the custodian? Are you going to penalise that custodian for the corruption that has taken place?

I can give you numerous examples, Sir. Before I conclude, may I once again request the Government to withdraw this piece of legislation? Otherwise, what has happened in the case of NJAC? It was a bloody nose; it was a great set back. Now, the Government cannot even talk about NJAC because the judgment itself has clearly exposed the majoritarian ideas of the Government. This is the same mindset by which they want to bring this legislation. Thank you.

श्री हुकुम सिंह (कैराना) : सभापति जी, गृह मंत्री जी द्वारा सदन में जो विधेयक पेश किया गया है, वह स्वागतयोग्य है। मैं यह उम्मीद करता था कि पूरा सदन इसका सर्वसम्मति से समर्थन करेगा। अभी यहां पर दो-तीन बातें कही गई हैं, मैं अपनी बात वहीं तक सीमित रखना चाहूंगा। यहां पर इस विधेयक को स्टैंडिंग कमेटी में रेफर करने की बात कही गई। एक कारण हमारे विद्वान सदस्य ने दिया कि इसमें न्यायालयों का अधिकार क्षेत्र समाप्त कर दिया गया है इसलिए इसे स्टैंडिंग कमेटी को रेफर किया जाना चाहिए।

माननीय सदस्य जिस कोर्ट की बात कर रहे थे, उस कोर्ट को तो संविधान में एक असामान्य अधिकार प्राप्त है। उस अधिकार को कोई छीन नहीं सकता, कोई टच नहीं कर सकता। बार-बार सुप्रीम कोर्ट ने उस अधिकार को लेने का हमारे सामने सबूत भी दिया है। लेकिन समस्या को समझें। कोई जिला ऐसा नहीं है, जहां पर कुछ लोग ऐसे न पैदा हुए हों, जो पुरानी-पुरानी, 1946 की, 1947 की फर्जी वसीयतें बनाकर और दिखाकर जमीन को हड़पने का काम कर रहे हैं। मैं अपने जिले का उदाहरण देना चाहता हूं। पाकिस्तान के सबसे पहले प्रधान मंत्री नवाब लियाकत अली खान, वह हमारे पड़ोस के रहने वाले थे। आज कम से कम एक दर्जन उनके उत्तराधिकारी वसीयत बनाकर कोर्ट में घूम रहे हैं। वे किस सम्पत्ति को लेना चाहते हैं, जिला अधिकारी के बंगले को, पुलिस अधीक्षक के बंगले को यानी जितनी प्राइम लोकेशंस पर भवन या सम्पत्तियां हैं, सबके उत्तराधिकारी वहां पैदा हो गए। जिला स्तर की अदालतों को, मुन्सिफ कोर्ट्स को, अधीनस्थ न्यायालयों को अगर आप यह अधिकार दे देंगे, अधिकार नहीं लेंगे, निश्चित रूप से इस बिल का उद्देश्य समाप्त हो जाएगा और आप कुछ नहीं कर पाएंगे।

यहां पर एक और बात कही गई जो दो बार विधायक रह चुके हैं। जो उनके उत्तराधिकारी हैं, उन्हें किस प्रकार हम शत्रु कह सकते हैं। श्रीमान, हम उन्हें शत्रु नहीं कह रहे हैं। शत्रु उनके पिताश्री को कह रहे हैं, उनके वालिद साहब को शत्रु कह रहे हैं। उनके वालिद साहब वह थे, जिन्होंने इस भारत माता के टुकड़े कराने में सक्रिय भूमिका अदा की थी। आप समझिए तो सही, महमूदाबाद के राजा साहब की क्या भूमिका थी। किस राज्य में जाकर उन्होंने इस भारत भूमि के बारे में ज़हर नहीं उगला और इसे तोड़ने का कुचक्र नहीं चलाया। उसके बाद वह भारत में रहे कहां, पार्टीशन के तुरंत बाद वह पाकिस्तान चले गए थे। इंग्लैंड में जाकर उनकी मृत्यु हुई। अगर वह भी एनीमी नहीं हैं, तो फिर एनीमी कौन होगा, क्या मैं और आप होंगे?

मान्यवर, मैं आपसे आग्रह करना चाहता हूं और अपने मन के उद्गार आपके सामने रख रहा हूं। इसलिए उन्हें समझिए। सन् 1965 में लड़ाई हुई, 1968 में यह कानून बना। सन् 1965 की लड़ाई में एक युवा सैनिक के रूप में मुझे भी इस देश की रक्षा के लिए उस लड़ाई में भाग लेने का सौभाग्य प्राप्त हुआ। किस प्रकार के कष्ट हमने सहे हैं और क्या-क्या वादे राजनैतिक लोगों ने किए थे, इसे भी आप जानिए।

जिस जमीन पर कब्जा कर लिया, संघर्ष करने के बाद और कुर्बानी देने के बाद उस जमीन को क्या कभी खाली नहीं कराया जाएगा? उन लोगों पर क्या गुजरी होगी जिनके परिवार के नौजवान वहां पर शहीद हुए, उन लोगों पर क्या गुजरी होगी जिन्होंने एक-एक हफ्ता भूखे रहकर वहां पर लड़ाई लड़ी और पाकिस्तान की बमबारी को हमने सहन किया। उसके बाद आप सारी जमीन लौटा दें, हमें निराशा होगी या नहीं होगी। आज आपको इस बात की याद आ रही है कि शत्रु की परिभाषा क्या हो? शत्रु की परिभाषा आप उनसे समझिए, जिन्होंने शत्रु का मुकाबला किया है। आज हम पार्लियामेंट में बैठकर शायद यह भी भूल गए हैं कि शत्रु की परिभाषा क्या होती है? वर्ष 1962 में किस प्रकार की लड़ाई हुई? कितने लोगों ने शहादत दी? यह कानून आज नहीं बना है, यह कानून वर्ष 1968 में बना था। उस समय किसकी सरकार थी? क्या उस सरकार को पता नहीं था कि शत्रु क्या होती है? आज उसी पार्टी के माननीय सांसद यह कहें कि सब को शत्रु न कहो। सबको शत्रु कहां कह रहे हैं, शत्रु को शत्रु कह रहे हैं और शत्रु को हम मित्र कैसे कह देंगे, जिन्होंने हमारे ऊपर इतने अत्याचार किए हैं।

मान्यवर, मैं एक दो सुझाव यहां देना चाहता हूं। पहला, कस्टोडियन का प्रश्न है। आखिर कब तक कस्टोडियन के संरक्षण में संपत्ति को रखा जाएगा? इसका फाइनल डिसपोजल होना चाहिए। यह देश की संपत्ति हो चुकी है। यह भारतवर्ष की संपत्ति है और भारतवर्ष को आज इस बात की चिंता होनी चाहिए कि अगर हमेशा के लिए यह संपत्ति कस्टोडियन के संरक्षण में रहेगी तो संपत्ति बर्बाद भी होगी और नये-नये प्रकार के लोग पैदा होते रहेंगे, जो इस पर अधिकार की चेष्टा करेंगे, इसलिए एक बार जो शत्रु संपत्ति घोषित हो चुकी है, उस शत्रु संपत्ति को राष्ट्रीय संपत्ति घोषित कर दिया जाए। भारत सरकार को इस बात का अधिकार हो कि जो भी उसका डिसपोजल करना चाहे, सरकार उसका डिसपोजल करे ताकि वह सम्पत्ति बर्बाद न हो, वरना यही होगा, जैसा कि हो रहा है कि अपने वोट बैंक को सिद्ध करने के लिए कार्रवाई होती रहेगी। अगर आप लोगों ने भारतवर्ष की चिंता की होती, आपने भारतवर्ष की चिंता तब तो की है जब संघर्ष हो रहा था, चिंता तब तो की है, जब आपके ऊपर बमबार्डमेंट हो रहा था, चिंता तब तो की है जब हमारे बच्चे सीमा पर शहादत दे रहे थे, उसके बाद आप शहादत को भूल गए और नये-नये लीगल पेंच लगाए जा रहे हैं ताकि उस सम्पत्ति को बचाओ और उन्हीं को सौंप दो। उनके फर्जी उत्तराधिकारियों को ही वह सौंप दो ताकि हम लोगों को पता लगे कि हम लोगों की हैसियत इतनी भी नहीं है कि हम कानून बनाने के बाद उस कानून का पालन भी कर सकें। इन्हीं शब्दों के साथ मैं गृह मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूं जिन्होंने एक कदम उठाया और संशोधन विधेयक लेकर आए। मैं यह उम्मीद करता हूं कि जो देशप्रेमी हैं, जिनके मन में राष्ट्र प्रेम है, सर्वसम्मति से आज इस कानून को पारित करेंगे। धन्यवाद।

SHRI ASADUDDIN OWAISI: Let me seek a clarification. The hon. Member has said that if you support the Bill, then you are a nationalist. If I am opposing the Bill, what does it mean? ... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: No, please sit down.

... (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Shri Udit Raj.

डॉ. उदित राज (उत्तर-पश्चिम दिल्ली) : सभापति महोदय, यह बिल बहुत छोटा है, इस पर बहुत ज्यादा चर्चा करने के लिए नहीं बचा है। लेकिन हमारे विपक्ष के माननीय सदस्यों को सुना है, वह इसको धर्म के आधार पर बांटकर देख रहे हैं। इसको इस तरह से नहीं देखा जाना चाहिए। यह प्रापर्टी ज्यादातर राजा-महाराजाओं की है और इस देश के राजा-महाराजा चाहे जिस जाति या धर्म के रहे हों, पूर्व में उनकी सम्पत्तियों को अधिग्रहित किया गया है और उनको राष्ट्रीय सम्पत्ति घोषित किया गया है। इस सबके पीछे एक बात यह भी है कि उन्होंने इसको कोई खून-पसीने से नहीं कमाया है। उस समय सामंतवादी व्यवस्था थी और उन्होंने जनता की खून-पसीने के कमाई को हड़पा था और उससे उन्होंने अपनी रियासतें बनायी थीं। अगर इन प्रापर्टीज़ को, जैसा कि हमारे विद्वान दोस्त हुकुम सिंह जी कह रहे थे कि इनका डिसपोजल हो जाना चाहिए। इसको कस्टोडियन के तहत न रखकर वेस्ट हो जाना चाहिए और संस्थाएं बनानी चाहिए जहां-जहां भी संभव हो सकता है।

दूसरा, यहां अभी सुप्रीम कोर्ट के जजमेंट का हवाला दिया गया। सुप्रीम कोर्ट से बड़ी हमारी यह संसद है। यह सवा सौ करोड़ की इच्छा का कोर्ट है और वह पांच लोगों का कोर्ट है। केवल पांच जज बैठक एनएसजीसी के ऊपर फैसला इस संसद के खिलाफ दिया है तो यह संसद फिर उस पर कानून बना सकती है। संवैधानिक स्थिति यह है कि न्यायालय को इस देश में कानून को इंटरप्रेट करने का अधिकार है, कानून बनाने का नहीं है। *As per the Constitution of India, they are to interpret the law and not to make the law. This Parliament makes the law.* कानून बनाने का काम हमारा है, उसकी चिंता नहीं होनी चाहिए।

दूसरी बात यह है कि *law is always dynamic. Yesterday's judgment of the Supreme Court can be changed also with the time and space.* ऐसी बात नहीं है कि जो 2005 में है, उसके बाद में हम आगे नहीं जा सकते। जो कानून कभी हाउस में बनाया हुआ है, वह हो सकता है कि आगे चलकर हम ही चेंज करें। चूंकि *Law is always dynamic.* ये स्टैटिक चीजें नहीं हैं, डाइनेमिक है। इसलिए इस बिल का हम समर्थन करते हैं।

इसके अलावा मैं एक अनुरोध और करना चाहता हूं कि अन्य लोग जो इस तरह की गतिविधियों में इनवोल्व हैं तथा उन्होंने सम्पत्ति खरीदी है और वह बाहर भाग गये हैं, उनके खिलाफ इंक्वायरी या जांच चल रही है। उन सम्पत्तियों को भी इसी क्लास में शामिल किया जाना चाहिए, उनकी प्रापर्टीज़ को भी अधिकृत किया जाना चाहिए - चाहे वे किसी धर्म के हों, चाहे किसी भी जाति के हों, वह कोई भी हो सकता है तो इसको इस तरह से बांटकर नहीं देखा जाना चाहिए।

जहां तक टर्मिनोलोजी एनिमी की बात है, this term has not been coined by us. It has been coined by Congress itself. यह एनिमी प्रोपर्टी की जो टर्मिनोलोजी है, इसे भारतीय जनता पार्टी ने कोइन नहीं किया है, आप ही ने कोइन किया है। We are carrying forward the same terminology. So, you should not have any objection over it.

अंत में मैं माननीय गृह मंत्री जी को बहुत धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने इस तरह का स्टैप उठाया है। इससे लिटिगेशंस कम होंगे, देश में बहुत सारे लिटिगेशंस बढ़ते ही जा रहे हैं तो उनका डिस्पोजल भी होना चाहिए, मैं समझता हूं कि वह इससे होगा। धन्यवाद।

गृह मंत्री (श्री राजनाथ सिंह) : सभापति महोदय, सबसे पहले मैं उन सभी सम्मानित सदस्यों को धन्यवाद देना चाहता हूँ, जिन्होंने इस बिल पर हो रही चर्चा में अपने बहुमूल्य सुझाव दिये हैं। यह बिल अपने आपमें कितना महत्वपूर्ण है, इससे ही स्पष्ट हो जाता है कि बहुत सारे सदस्यों ने इस पर अपने विचार व्यक्त किये हैं और उन सभी के विचार महत्वपूर्ण हैं। अधिकांश सदस्यों ने इस बिल को फुलफ्लैज्ड सपोर्ट किया है। कुछ सम्मानित सदस्यों ने इस बिल को सपोर्ट करते हुए इसमें कुछ आंशिक सुधार करने की बात भी कही है। मैं श्री एन.के.प्रेमचंद्रन जी, योगी आदित्यनाथ, कु.सुष्मिता देव, प्रो.सौगत राय, श्री आर.आर. सेंथिल, श्री पिनाकी मिश्र, श्री के.विश्वेश्वर रेड्डी, श्री एम.श्रीनिवास राव, श्री जोइस जार्ज, श्री राज मोहन रेड्डी, श्री पी.पी.चौधरी, श्री शशि थरूर, श्री चिंतामणि मालवीय, श्री ओवैसी, श्री हुकुम सिंह जी और श्री उदित राज जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ। जहां तक इस बिल का प्रश्न है, यह बिल क्यों लाना पड़ा। हम इसके विस्तार में, इसकी हिस्ट्री में नहीं जाना चाहते, लेकिन संक्षेप में मैं इसकी चर्चा कर देना चाहता हूँ और चर्चा करने के पहले मैं यह भी स्पष्ट कर देना चाहता हूँ कि इसे जाति, धर्म अथवा मजहब में बांटकर देखा नहीं जाना चाहिए। जो लोग भारत के विभाजन के बाद पाकिस्तान गये, केवल उन्हीं का प्रश्न नहीं है, वे अपनी प्रॉपर्टी छोड़कर गये। बल्कि 1962 में चाइना के साथ भी युद्ध हुआ था और जो चाइनीज नेशनल भारत छोड़कर चाइना चले गये, उनकी प्रॉपर्टी का भी मामला है, जिसका संज्ञान यह बिल लेता है और सदन के सभी सम्मानित सदस्यों को जानकारी है कि जब 1965 में इंडो-पाक वार हुआ था, उस वार के बाद एक ताशकंद वार्ता हुई थी, जिसमें भारत के प्रधान मंत्री थे और पाकिस्तान के राष्ट्रपति थे और 10 जनवरी, 1966 को एक ताशकंद एकोर्ड हुआ था, ताशकंद समझौता हुआ था। उस ताशकंद समझौते में यह बात आई थी कि इस प्रकार की जो प्रॉपर्टीज हैं, इन प्रॉपर्टीज के संबंध में समय-समय पर भारत-पाकिस्तान के लोग बैठकर इसका समाधान निकालेंगे कि इन प्रॉपर्टीज का हमें क्या करना चाहिए। पाकिस्तान भी उस समय सहमत था। लेकिन सन् 1971 में ही पाकिस्तान ने जितनी इस प्रकार की प्रॉपर्टीज पाकिस्तान के अंदर थी, केवल कस्टोडियन को ही नहीं दिया, बल्कि उसके पास वह जो प्रॉपर्टी थी उसको सीधे डिस्पोज़ ऑफ भी कर दिया। अब भारत और पाकिस्तान के बीच बातचीत की जो एक उम्मीद थी, वह उम्मीद पूरी तरह से समाप्त हो गई। उस सूरत में मैं समझता हूँ कि उस समय की कांग्रेस लेड कांग्रेस गवर्मेंट, कांग्रेस लेड यूपीए गवर्मेंट जो भी थी, उसे इस प्रकार के बिल कई बार लाने पड़े थे और एनेमी प्रॉपर्टी एक्ट सन् 1968 से लागू किया गया, जिसके माध्यम से एनेमी प्रॉपर्टीज के निरंतर कस्टोडियन के अधीन इसको रखा जाए, इसका प्रॉविजन किया जाए। इसका प्रॉविज़न किया गया था। केंद्र सरकार ने कस्टोडियन एनेमी प्रॉपर्टी के माध्यम से देश के कई राज्यों में फैली जो इस प्रकार की एनेमी प्रॉपर्टी थी, उसको अपने

अधिकार में ले रखा है। इसके अतिरिक्त कुछ क्लासिफाइड मूवेबल प्रॉपर्टी थी, एनिमी प्रॉपर्टी उसमें शामिल हैं।

मैं यह भी स्पष्ट करना चाहता हूँ कि एनिमी प्रॉपर्टीज़ की वेस्टिंग को कस्टोडियन के अधीन जारी रखने के लिए तत्कालीन सरकार द्वारा अमेंडमेंट के माध्यम से सन् 2010 में एनिमी प्रॉपर्टी एक्ट सन् 1968 पर एक ऑर्डिनेंस लाया गया था। प्रेमचंद्रन जी ने कहा था कि ऑर्डिनेंस लाने की क्या जरूरत है और उनका यह भी कहना था कि **democracy demands debates and deliberations**. प्रेमचंद्रन जी, मैं आपकी बात से पूरी तरह सहमत हूँ कि डेमोक्रेसी में **debates and deliberations** होने चाहिए। लेकिन ऐसा नहीं है कि आज़ाद भारत के इतिहास में यह कोई पहला ऑर्डिनेंस आया है। इसके पहले सैंकड़ों ऑर्डिनेंस, जब से आजादी हासिल हुई है, इस देश में ऑर्डिनेंस आ चुके हैं। ऑर्डिनेंस किन्हीं परिस्थितियों में यदि जारी भी हुआ है, तो मैं समझता हूँ कि वह बिल के रूप में यहां पर आया है तो वह डिस्कशन और डेलिब्रेशंस के लिए ही आया है। आप सबका सुझाव आमंत्रित करने के लिए ही इसे यहां पर लाया गया है।

सभापति महोदय, यह ऑर्डिनेंस 06 सितंबर, 2010 को ही लैप्स कर गया और 22 जुलाई, 2010 को इस विषय पर लोक सभा में एक बिल भी पेश किया गया था। परिणाम यह हुआ कि इस बिल को बाद में वापस ले लिया गया और मॉडिफाइड प्रॉविजंस के साथ, एक अन्य बिल 15 नवंबर, 2010 को लोक सभा में पेश किया गया और उसके पश्चात वह बिल स्टैंडिंग कमेटी को रेफर कर दिया गया। लेकिन 15वीं लोक सभा का कार्यकाल समाप्त हो गया और यह बिल पास नहीं हो पाया, यह लैप्स कर गया। तब उसके बाद भारत के महामहिम राष्ट्रपति ने 07 जनवरी, 2016 को **The Enemy Property (Amendment and Validation) Ordinance 2016** में संशोधन कर एनिमी प्रॉपर्टी अमेंडमेंट एण्ड वैलिडेशन ऑर्डिनेंस, 2016 को प्रमलगेट किया है। इस संशोधित ऑर्डिनेंस में यह भी शामिल है कि यदि कोई एनिमी प्रॉपर्टी एक बार कस्टोडियन में वेस्टिड हो गई तो यह हमेशा कस्टोडियन में वेस्टिड रहेगी। चाहे किन्हीं कारणवश एनिमी सब्जेक्ट अथवा फर्म एनिमी न रह जाए, जैसे मृत्यु आदि कारणों की वजह से, उत्तराधिकार कानून एनिमी प्रॉपर्टी पर लागू नहीं होगा। कस्टोडियन में वेस्टिड किसी भी एनिमी प्रॉपर्टी, एनिमी सब्जेक्ट अथवा फर्म का ट्रांसफर नहीं किया जा सकता है। बिल के प्रॉविजंस के अनुरूप इसका डिस्पोजल होने तक यह कस्टोडियन में ही वेस्टिड होगा। इस बिल के **legislative intents** पहले क्लियर नहीं थे, उसको क्लैरिफाई करने के लिए यह बिल सदन के समक्ष प्रस्तुत किया गया है।

सिक्वेंस टूट सकता है, लेकिन जो कुछ माननीय सदस्यों ने अपने ऑब्जरवेशंस दिए हैं, उस पर मैं यहां पर टिप्पणी करना चाहूंगा। पिनाकी मिश्र जी की स्पीच बहुत ही अच्छी थी। उन्होंने ज्युरिस्टिक्शन ऑफ

कोर्ट्स के संबंध में इन्होंने कहा था, उस पर आपत्ति की थी कि आपने सीधे प्रतिबंध लगा दिया, आपने किसी भी ज्युडिशल फोरम पर जाने पर प्रतिबंध लगा दिया है कि कहीं अपील नहीं हो सकती है, कुछ नहीं हो सकता है। उस संबंध में मैं यह बताना चाहूंगा कि बहुत से कोर्ट केसेज़ होने के कारण 2010 के ऑर्डिनेंसिज़ और बिल में भी यह प्रॉविजन था। दूसरे जो एक्ट्स हैं, जैसे **Debt Recovery Tribunal** में भी सिविल कोर्ट्स का ज्युरिस्ट्रिक्शन बैन किया गया है। यह प्रॉविजन भी इसमें है। यह जो बिल तैयार हुआ है, इस पर अटार्नी जनरल की भी ओपिनियन ली गई है और साथ ही साथ लॉ मिनिस्ट्री की भी ओपिनियन ली गई है। सुष्मिता देव यहाँ पर नहीं है, उन्होंने कहा कि बीजेपी इस ऑर्डिनेंस को लाई है।

महोदय, इसके पहले भी और मैं समझता हूँ कि सरकार, सरकार होती है, चाहे कांग्रेस की सरकार हो अथवा बीजेपी की सरकार हो अथवा किसी की भी सरकार हो। इस रूप में नहीं कहा जाना चाहिए कि कांग्रेस की सरकार, बीजेपी की सरकार या इनकी सरकार, पिछली सरकारों के द्वारा भी यह ऑर्डिनेंस लाया गया है। हाँ, यह सच है कि इस बार हम लोग जो ऑर्डिनेंस लाए हैं, उसमें हम लोगों ने कुछ संशोधन किया है। साथ ही उनका यह कहना था कि एनिमी, अब मैं यह नहीं कहना चाहता कि सरकारों के संबंध में चर्चा न करें।

दूसरा प्वाइंट सुष्मिता देव जी ने यह उठाया था, राजा महमूदाबाद के मजहब की बात, मैं पहले ही कह चुका हूँ कि हर चीज को जाति, पंथ, मजहब अथवा धर्म के साथ जोड़कर नहीं देखा जाना चाहिए। मैंने पहले ही क्लेरिफाई किया, प्रश्न केवल पाकिस्तान के नेशनल्स का ही नहीं है, चाइनीज के नेशनल्स का भी है। चाइनीज लोग भी जो अपनी प्रापर्टी यहाँ पर छोड़ गए हैं, उन पर भी यह कानून बन जाने के बाद, एक्ट बन जाने के बाद उनके ऊपर भी यह लागू होगा। यह एनिमी प्रॉपर्टी का विषय है। मेरा यह कहना है कि वर्ष 1962 में चीन के साथ इंडो-चाइना वार हुई। वर्ष 1965, 1971 में इंडो-पाक वार हुई, यह उससे संबंधित है। यह सब्जेक्ट, यह ईश्यू देश का है, मजहब का नहीं है। इसलिए इसको मजहब के साथ जोड़कर नहीं देखा जाना चाहिए।

सुष्मिता देव ने यह भी कहा कि एनिमी क्यों कहा जाता है? केवल उन्होंने ही नहीं, बल्कि दो-तीन और माननीय सदस्यों ने इस संबंध में आपत्ति की कि यदि हमारा पड़ोसी देश पाकिस्तान है, उसको कब तक आप एनिमी कहते रहेंगे। चाइना हमारा पड़ोसी देश है, उसे कब तक आप एनिमी कहते रहेंगे। मैं सहमत हूँ कि हम अपने पड़ोसी देशों को अपना दुश्मन नहीं मानते हैं, अपना शत्रु नहीं मानते हैं, बल्कि हम यह चाहते हैं कि पड़ोसियों के साथ हमारे रिश्ते बेहतर होने चाहिए।

आदरणीय अटल बिहारी वाजपेयी जी के उस वाक्य को मैं कभी भूलता नहीं हूँ कि मनुष्य की जिंदगी में दोस्त बदल जाते हैं लेकिन पड़ोसी नहीं बदलता है। इसको हम लोगों ने चित्त में बैठा रखा है, जो कुछ भी अटल बिहारी वाजपेयी जी ने पहले कहा था। एनिमी क्यों कहा जाता है, मैं इसको क्लेरिफाई करना चाहूँगा। जब एक कंट्री का दूसरी कंट्री के साथ युद्ध चल रहा हो, तब उसे एनिमी कंट्री हम कहते हैं। डिफेंस ऑफ इंडिया रूल्स, 1962 में यह वेल डिफाइंड है। अतः जो उस युद्ध के समय उन देशों में चले गए, उनकी सब संपत्तियों को हमने एनिमी प्रॉपर्टी कहा है। यह सिर्फ आज के संदर्भ में नहीं है। यह 1962 के संदर्भ में भी है, 1965 के संदर्भ में भी है और 1971 के संदर्भ में भी है, इसलिए उसी संदर्भ में इसे देखा जाना चाहिए।

एक और किसी सम्मानित सदस्य के द्वारा कोई आपत्ति थी कि देश के पास बहुत सारी मूवेबल और इम्मूवेबल एनिमी प्रापर्टीज हैं। सरकार को प्रापर्टी जहाँ लीगल टेनेन्ट्स नहीं हैं, उनको पब्लिक इंटेस्ट में यूज करने पर भी विचार करना चाहिए तो इस संबंध में हम लोग विचार कर रहे हैं। इसका भी प्रोविजन है। शशि थरूर साहब ने कहा था “depriving Indian citizens from their rights”. संभवतः उनका मतलब लॉ ऑफ सक्सेशन से था, तो लॉ ऑफ सक्सेशन केवल एनिमी प्रापर्टी के संदर्भ में यहाँ पर रोका गया है और कोई भी अन्य अधिकार इससे अफेक्टेड नहीं होते हैं।

सौगत राय साहब ने एक आपत्ति व्यक्त की थी, उनका यह कहना था कि अनआथराइज आक्यूपेंट्स के ऊपर भी सरकार की नजर होनी चाहिए। मैं इसमें स्पष्ट करना चाहूँगा कि पब्लिक प्रिमाइसेस इविकशन ऑफ अनआथराइज आक्यूपेंट्स एक्ट, 1971 ऑलरेडी यह है, को भी हमारे इस 2016 के आर्डिनंस द्वारा अमेंड किया गया है। कस्टोडियन, डिप्टी कस्टोडियन और असिस्टेंट कस्टोडियन को स्टेट आफिसर्स बनाया गया है। इसके द्वारा इल्लिगल आक्यूपेंट्स को हटाने में आसानी होगी। जो उनकी आपत्ति थी, मैं समझता हूँ कि उसका समाधान इससे हो जाता है।

लॉ ऑफ सक्सेशन का जहाँ तक प्रश्न है, इसके बारे में मैंने पहले भी क्लैरिफाई किया है कि लैजिस्लेटिव इन्टैन्ट हमेशा यही था कि एनिमी प्रॉपर्टी वारिस को क्यों मिले। हमने उसी इन्टैन्ट को क्लियर किया है और ओरिजिनल एक्ट में भी लिखा था कि अगर एनिमी की मृत्यु उस जगह होती है जहाँ एनिमी प्रॉपर्टी एक्ट 1968 लागू होता है, तो वह प्रॉपर्टी एनिमी प्रॉपर्टी ही रहेगी, यह प्रोविज़न है।

प्रश्न यह भी खड़ा किया गया कि सीधे बिल लेकर आप आते, ऑर्डिनैन्स लाने की क्या ज़रूरत है। उसमें अर्जेंन्सी क्यों थी क्योंकि बहुत सारे महत्वपूर्ण लिटिगेशन्स माननीय सर्वोच्च न्यायालय में और दूसरे न्यायालयों में इस समय लंबित पड़े हुए हैं, साथ ही कई ऐसे निर्णय हो भी चुके हैं। इसलिए यह

आवश्यकता महसूस की गई कि जल्द से जल्द इस प्रकार का एक बिल लाना चाहिए। अतः ऑर्डिनैन्स के माध्यम से लैजिस्लेटिव इन्टैन्ट को स्पष्ट करना सरकार ने आवश्यक समझा, इसीलिए सरकार यह बिल लेकर आई है। मैं समझता हूँ कि इसमें यदि विलंब होता तो भारत को लगभग लाख करोड़ रुपये से अधिक की संपत्ति का नुकसान भी हो सकता था। इसलिए इस ऑर्डिनैन्स को लाना यहाँ पर आवश्यक था।

रैट्रोस्पैक्टिव इफैक्ट की बात कही गई। क्योंकि एनिमी प्रॉपर्टी एक्ट 1968, 1965 और 1971 के युद्ध से संबंध रखता है, उस संबंध में एनिमी प्रॉपर्टी एक्ट 1968 पारित किया गया था। उस समय के प्रॉपर्टी मैटर्स के लैजिस्लेटिव इन्टैन्ट को क्लियर करने के लिए रैट्रोस्पैक्टिव इफैक्ट चाहिए था। यह 2010 के ऑर्डिनैन्स और बिल में भी ऑलरेडी इनक्लूडेड था, इसलिए हमने इसको लाने की कोशिश की है।

एक बात यह भी आई कि यदि कोई इंडियन सिटिज़न होता है तो आप उसको एनिमी मानते हैं, यह कैसे होता है? मैंने पहले भी यह क्लैरिफाई कर दिया है कि यह केवल एनिमी प्रॉपर्टी के संदर्भ में किया गया है। यह लॉ ऑफ सक्सेशन और एनिमी प्रापर्टी पर लागू होगा। दूसरा कोई भी अन्य अधिकार इससे अफैक्ट नहीं होगा। केवल एनिमी प्रापर्टी ही उत्तराधिकारी को नहीं मिलेगी। यह प्रॉपर्टी के संबंध में है, व्यक्ति के संबंध में नहीं है।

सभापति जी, मैं समझता हूँ कि जो ऑब्जर्वेशन्स हमारे माननीय सदस्यों के थे, लगभग उन सभी पर मैंने अपने विचार व्यक्त कर दिये हैं। हो सकता है कि कुछ छोटे हों। लेकिन मैं सभी सम्मानित सदस्यों से निवेदन करूँगा कि कृपया इस बिल को सर्वसम्मति से पारित करने की कृपा करें। साथ ही मैं प्रेमचन्द्रन जी से भी आग्रह करूँगा कि जो उनका स्टैटुटरी रिज़ॉल्यूशन है, उसे भी वह कृपया वापस कर लेने का कष्ट करें।

SHRI N.K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Thank you, Mr. Chairman, Sir. I have moved the Statutory Resolution as a normal course of action to mark my protest against the Ordinance route of legislation. Definitely, it is the right of a Member to move the Resolution to mark the democratic protest in respect of this Ordinance route of legislation. It is entirely different whether I support the Bill or oppose the Bill.

When I moved the Resolution I was also a little bit confused with regard to the contents of the Bill. Sir, I remember now what His Excellency, the President has suggested; democracy demands discussion and debate, not obstruction or any other interruption. I fully agree with that proposition. So, after hearing the entire House, especially after hearing Shri Pinaki Misra and other legal luminaries in the House I strongly feel that this Bill should be sent or referred to the Standing Committee. This is the first point which I would like to make.

It is because I fully agree with the arguments advanced by the hon. Minister, Shri Rajnath Singh Ji. I also appreciate that he is replying to each and every Member. But the point which we would like see is that whether this Bill is legally sustainable in the court of law. That is the point which we would like to make. Almost all the Members have said that this Bill shall never have the fate of NJAC Bill. The National Judicial Accountability Commission Bill failed in the court of law because of some lapses on our part. If the intent of the Bill is *bona fide*, definitely we should have a close scrutiny of each and every provision of the Bill. That is the point which I would like to make.

The first point is regarding the retrospective effect. I do agree with the hon. Minister. But whether it is NDA Government or UPA Government, there was retrospective effect. Yes, I do agree that even in the 2010, there was retrospective effect. In the Ordinance, there was retrospective effect. This time also there is retrospective effect. But what would be the ramifications of retrospective effect? From 1968 to 2016, so many transactions from one person to another person must have took place. What would be the consequences? So many legal proceedings

are pending before various courts of law. What would be its impact? Merely making a legislation in Parliament and saying that all other transactions would be null and void and this law will be applicable and whatever transaction you made all these years, that would be awry, how can it be justified?

Another very important point which I would like to make is regarding ban on suits as Mr. Pinaki Misra has rightly pointed out. I would like to read the provision. Hon. Arun Jaitley Ji is also here. Clause 14 says:

“No civil court or other authority shall entertain any suit or other proceeding in respect of any property, subject-matter of this Act as amended by the Enemy Property (Amendment and Validation) Act, 2016, or any action taken by the Central Government or the Custodian in this regard.”

So no legal remedy is available as per the provisions of this Act. You cannot approach any other authority also. That means there is no alternative redressal mechanism. Suppose any dispute arises in respect of enemy property, where do we go? This is not the question of nationalism or anti-nationalism. This is not the questing of patriotism and anti-patriotism. This is a question of law. We are making a law and we are saying that an individual who is holding the property, he has no civil right over the property. You have no alternative dispute redressal mechanism. No civil court or no authority or nothing is there means this enemy property is confined to another globe. What does that mean and what does that indicate? That is why, he has suggested that Parliament is for discussion and debate. The Government has to consider the arguments advanced by the Members whether they are from Opposition or the Treasury Benches. So clause 14 or Section 18B of Enemy Property Act, as amended, definitely it is null and void and this is legally not sustainable. So, definitely it will fail in the court of law. So, it has to be taken care of.

My learned friend, Shri P.P. Choudhary has made an argument which is really unfortunate. Now the cat is out of the bag because under Section 124A of the Indian Penal Code, suppose the sedition charges are there. Suppose Kanhaiya

Kumar is found to be guilty of sedition, his property whatever he has inherited, the entire property should come within the purview of the Enemy Property Act, what are its implications? His son or his daughter or his descendents have no right over the property. Now where does the country go? In which direction are we moving?

So since there is a lot of ambiguity and confusion regarding the definition, regarding retrospective effect and also regarding ban on suit, my humble submission is that better scrutiny is required. We are not opposing the Bill in its spirit. I would like to request the hon. Minister to send it to the Standing Committee so that we can have a closer scrutiny and have a well drafted legislation by this House.

SHRI PINAKI MISRA (PURI): Sir, I am very glad that Shri Premachandran said that a very learned and a senior advocate Shri Arun Jaitley ji is also here. For 50 years there has been a provision of law 8(ii) (vii) which says that the custodian may be specifically authorized to transfer by way of sale, mortgage, lease or otherwise dispose of any of the properties. This has been the law. Under this manifold transactions have taken place. Today you say that any transfer of such property shall be void and shall always deemed to have been void. Shri Jaitley, Mr. Home Minister, which court of law is going to permit this to stand in the face of this kind of legislation? That is why I said that if we legislate like this courts are bound to strike it down. After all, when there is a law for 50 years, there are valid transactions, third party *bona fide* third party have purchased. Today how can we nullify all those transactions and say all those are void transactions? That is all I ask you.

HON. CHAIRPERSON: Shri Premachandran, are you withdrawing the Resolution?

SHRI N.K. PREMACHANDRAN : Sir, I am pressing for my Resolution.

HON. CHAIRPERSON: I shall now put the Resolution to the vote of the House.

The question is:

“That this House disapproves of the Enemy Property (Amendment and Validation) Ordinance, 2016 (No. 1 of 2016) promulgated by the President on 7 January, 2016.”

The motion was negatived.

HON. CHAIRPERSON: The question is:

“That the Bill further to amend the Enemy Property Act,, 1968 and the Public Premises (Eviction of Unauthorized Occupants) Act, 1971, be taken into consideration.”

The motion was adopted.

HON. CHAIRPERSON: The House will now take up clause by clause consideration of the Bill.

The question is:

“That clauses 2 to 22 stand part of the Bill.”

The motion was adopted.

Clauses 2 to 22 were added to the Bill.

Clause 1, Enacting Formula and the Long Title were added to the Bill.

HON. CHAIRPERSON: The hon. Minister may now move that the Bill be passed.

SHRI RAJNATH SINGH: Sir, I beg to move:

“That the Bill be passed.”

HON. CHAIRPERSON: The question is:

“That the Bill be passed.”

The motion was adopted.

HON. CHAIRPERSON : Hon. Members, what is the opinion of the House regarding the discussion on the General Budget?

SHRI MALLIKARJUN KHARGE (GULBARGA): Tomorrow, we may start the discussion on the General Budget. You may take up other Business also. But today, the reply on the Railway Budget was given, and this Bill was passed. Several important things should not be taken up on the same day.

HON. CHAIRPERSON: The House stands adjourned to meet again at 11 a.m. on the 10th March, 2016.

18.00 hours

*The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock
on Thursday, March 10, 2016/ Phalguna 20, 1937 (Saka).*
