

C O N T E N T S

**Sixteenth Series, Vol. XXII, Eleventh Session, 2017/1938 (Saka)
No. 10, Tuesday, March 14, 2017/Phalguna 23, 1938 (Saka)**

| <u>S U B J E C T</u> | <u>P A G E S</u> |
|--------------------------------------|------------------|
| ORAL ANSWERS TO QUESTIONS | |
| *Starred Question Nos. 161 to 165 | 13-52 |
| WRITTEN ANSWERS TO QUESTIONS | |
| Starred Question Nos. 166 to 180 | 53-100 |
| Unstarred Question Nos. 1841 to 2070 | 101-657 |

* 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 | 658-665 |
| STATEMENTS BY MINISTER | 666-672 |
| (i) Recent attack on security forces at Sukma, Chhattisgarh | |
| Shri Rajnath Singh | 666-670 |
| (ii) Status of implementation of the recommendations contained in the 22 nd Report of the Standing Committee on Chemicals and Fertilizers on Demands for Grants (2016-17), pertaining to the Department of Chemicals and Petrochemicals, Ministry of Chemicals and Fertilizers | |
| Shri Mansukh L. Mandaviya | 671 |
| MOTION RE: FORTIETH REPORT OF BUSINESS ADVISORY COMMITTEE | 672-673 |
| GOVERNMENT BILLS - Introduced | |
| (i) Footwear Design and Development Institute Bill, 2017 | 674 |
| (ii) Inter-State River Water Disputes (Amendment) Bill, 2017 | 675-681 |
| SUBMISSION BY MEMBER | |
| Re: Need to conduct CBI probe into the death of former Chief Minister of Tamil Nadu | 683-684, 715 |

| | | |
|-------------------------------|--|---------|
| MATTERS UNDER RULE 377 | | 685-714 |
| (i) | Need to enhance the salary and improve service conditions of para-teachers in the country | |
| | Dr. Ravindra Kumar Ray | 686 |
| (ii) | Need to promote sale and use of indigenous consumer products in the country | |
| | Shri Subhash Chandra Baheria | 687 |
| (iii) | Need to develop Charkhari fort in Hamirpur Parliamentary Constituency, Uttar Pradesh as a tourist place | |
| | Kunwar Pushpendra Singh Chandel | 688 |
| (iv) | Need to establish a girls' school and degree college in Amroha Parliamentary Constituency, Uttar Pradesh | |
| | Shri Kanwar Singh Tanwar | 689 |
| (v) | Need to run a local train between Mumbai and Bhiwandi in Maharashtra | |
| | Shri Kapil Moreshwar Patil | 690 |
| (vi) | Need to provide stoppage of Gandhidham-Garba Express (Train No. 12937) and Gandhidham - Kamakhya Express (Train No. 15667) at Gangapur city railway station, Rajasthan and also provide the facility of escalator at the railway station | |
| | Shri Sukhbir Singh Jaunapuria | 691 |
| (vii) | Need to ensure extension of benefits of Fasal Bima Yojana to farmers in Bihar | |
| | Dr. Bhola Singh | 692 |

- (viii) Need to develop places of religious and historical importance in Jalgaon and surrounding areas in Maharashtra under Pilgrimage Rejuvenation and Spirituality Augmentation Drive scheme
- Shri A. T. Nana Patil
- 693
- (ix) Need to provide sufficient mobile medical vans in Palamu Parliamentary Constituency, Jharkhand
- Shri Vishnu Dayal Ram
- 694
- (x) Need to send a team of doctors to Maharajganj Parliamentary Constituency, Uttar Pradesh to report and suggest remedial measures on prevalence of chicken pox in the region
- Shri Pankaj Chaudhary
- 695
- (xi) Need to construct sluice gates on rivers originating from Nepal and flowing through Bihar
- Shri Birendra Kumar Chaudhary
- 696
- (xii) Need to accord priority to contract labourers in regular appointment in Heavy Engineering Corporation Limited, Ranchi, Jharkhand
- Shri Ram Tahal Choudhary
- 697
- (xiii) Need to compensate the farmers who lost pulse crop due to seeds afflicted with disease in Jalaun Parliamentary Constituency, Uttar Pradesh
- Shri Bhanu Pratap Singh Verma
- 698
- (xiv) Need to enact law to ban protests on National Highways and railway tracks
- Shri Ramen Deka
- 699

- (xv) Need to construct a Railway Over Bridge at Jugsalai in Jamshedpur Parliamentary Constituency, Jharkhand
Shri Bidyut Baran Mahato 700
- (xvi) Need to accord sanction for the proposed Kendriya Vidyalaya at Konni in Pathanamthitta Parliamentary Constituency of Kerala
Shri Anto Antony 701
- (xvii) Regarding alleged harassment of women delegates
Shri M. I. Shanavas 702
- (xviii) Need to set up a Kendriya Vidyalaya at Pudukottai in Tamil Nadu
Shri P. Kumar 703
- (xix) Need to grant interim relief to the fishermen of Tamil Nadu affected by recent oil spill
Shri T. G. Venkatesh Babu 704-705
- (xx) Need to provide technical guidance and financial assistance for flood management in Arambagh Parliamentary Constituency, West Bengal
Shrimati Aparupa Poddar 706
- (xxi) Regarding divestment of Alloy Steel Plant (ASP), Durgapur, Bengal Chemicals and Bridge and Root Company
Prof. Saugata Roy 707

- (xxii) Regarding renovation and conservation of Gadakhai Heritage Project under Cuttack Municipal Corporation in Odisha
- Shri Bhartruhari Mahtab 708
- (xxiii) Need to introduce a direct daily train from Vijayawada to Velanakanni
- Shri Kesineni Srinivas 709
- (xxiv) Need to provide stoppage of express trains running between Nizamabad/Kamareddy and Hyderabad-Secunderabad
- Shri Bhimrao B. Patil 710
- (xxv) Regarding problem faced by Indians working in Kharfi National Company in Kuwait
- Shri P. Karunakaran 711
- (xxvi) Need to take urgent steps to stop pollution caused by ITC Paper Mill in Telangana
- Shri P. Srinivasa Reddy 712
- (xxvii) Need to consider the amount of compensation paid by Maharashtra Government to the Municipal Corporations while calculating compensation to be paid under Goods and Services Tax
- Shrimati Supriya Sule 713
- (xxviii) Need to ban organisations promoting anti-national sentiments in the country
- Kunwar Haribansh Singh 714

**STATUTORY RESOLUTION RE: DISAPPROVAL OF
ENEMY PROPERTY (AMENDMENT AND VALIDATION)
FIFTH ORDINANCE, 2016**

AND

**ENEMY PROPERTY (AMENDMENT AND VALIDATION)
BILL, 2016**

(Amendments made by Rajya Sabha)

| | |
|--------------------------------|---------------------------|
| | 716-794 |
| Motion to Consider | 716 |
| Shri N.K. Premachandran | 716 724-734 784-785 |
| Shri Hansraj G. Ahir | 721-723 |
| Shri Hukum Singh | 739-745 |
| Shri Adhir Ranjan Chowdhury | 746-749 |
| Prof. Saugata Roy | 750-756 |
| Shri Thota Narasimham | 757-759 |
| Shri Konda Vishweshwar Reddy | 760-761 |
| Shri Mohammad Salim | 762-766 |
| Shri Mekapati Raja Mohan Reddy | 767-768 |
| Shri Arvind Sawant | 769-771 |
| Shri Jai Prakash Narayan Yadav | 772-773 |
| Shri Kaushalendra Kumar | 774 |
| Shri Rajnath Singh | 775-783 |
| Resolution - Negatived | 786 |
| Clauses 2 to 22 and 1 | 786-794 |
| Amendments agreed to | 794 |

DEMANDS FOR GRANTS (GENERAL), 2017-2018**Ministry of Railways**

| | |
|--------------------------------|---------|
| | 795-984 |
| Shri K.H. Muniyappa | 796-803 |
| Cut Motions | 804-808 |
| Yogi Adityanath | 809-820 |
| Shri C. Gopalakrishnan | 821-824 |
| Shri Dinesh Trivedi | 825-833 |
| Shri Balabhadra Majhi | 834-842 |
| Shrimati V. Sathyabama | 843-845 |
| Shri Arvind Sawant | 846-851 |
| Prof. Richard Hay | 852-853 |
| Shri Sunil Baliram Gaikwad | 854 |
| Shri Rameshwar Teli | 855 |
| Shri Jayadev Galla | 856-863 |
| Shri Chintaman Navasha Wanga | 864 |
| Shri K. Ashok Kumar | 865 |
| Shri V. Elumalai | 866-869 |
| Shri T.G. Venkatesh Babu | 870-875 |
| Shri Sankar Prasad Datta | 876-877 |
| Dr. Boora Narsaiah Goud | 878-886 |
| Shri M.B. Rajesh | 887-893 |
| Shri R. Vanaroja | 894-896 |
| Shri B. Vinod Kumar | 897-899 |
| Dr. Mamta Sanghamita | 900-901 |
| Dr. P. Venugopal | 902-907 |
| Shri Rabindra Kumar Jena | 908-912 |
| Shri Mekapati Raja Mohan Reddy | 913-917 |
| Shri Nishikant Dubey | 918-921 |
| Dr. Heena Vijaykumar Gavitt | 922-923 |

| | |
|--------------------------------|---------|
| Shri D. K. Suresh | 924-928 |
| Shri Ajay Misra Teni | 929 |
| Shri Rajeev Satav | 930-934 |
| Shri Jagdambika Pal | 935-942 |
| Shrimati Supriya Sule | 943-948 |
| Shri P. K. Biju | 949-953 |
| Shrimati Arpita Ghosh | 954-957 |
| Shri Pralhad Joshi | 958-964 |
| Shri Rahul Kaswan | 965-966 |
| Shri Prem Singh Chandumajra | 967-970 |
| Shri Jai Prakash Narayan Yadav | 971-974 |
| Shrimati Jyoti Dhurve | 975-977 |
| Dr. Satya Pal Singh | 978-981 |
| Shri Tamradhwaj Sahu | 982-984 |

ANNEXURE – I

| | |
|--|---------|
| Member-wise Index to Starred Questions | 985 |
| Member-wise Index to Unstarred Questions | 986-991 |

ANNEXURE – II

| | |
|--|-----|
| Ministry-wise Index to Starred Questions | 992 |
| Ministry-wise Index to Unstarred Questions | 993 |

OFFICERS OF LOK SABHA

THE SPEAKER

Shrimati Sumitra Mahajan

THE DEPUTY SPEAKER

Dr. M. Thambidurai

PANEL OF CHAIRPERSONS

Shri Arjun Charan Sethi

Shri Hukmdeo Narayan Yadav

Shri Anandrao Adsul

Shri Pralhad Joshi

Dr. Ratna De (Nag)

Shri Ramen Deka

Shri Konakalla Narayana Rao

Shri Hukum Singh

Shri K.H. Muniyappa

Dr. P. Venugopal

SECRETARY GENERAL

Shri Anoop Mishra

LOK SABHA DEBATES

LOK SABHA

Tuesday, March 14, 2017/Phalguna 23, 1938 (Saka)

The Lok Sabha met at Eleven of the Clock

[HON. SPEAKER *in the Chair*]

HON. SPEAKER: Q. No. 161 – Shri Rajesh Kumar Diwaker.

... (*Interruptions*)

SHRI MALLIKARJUN KHARGE (GULBARGA): Madam, Speaker, democracy has been murdered... (*Interruptions*)

SHRIMATI R. VANAROJA (TIRUVANNAMALAI): Madam, Speaker, please allow me also to speak... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Not now. I will allow you after the Question Hour.

... (*Interruptions*)

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे : मैडम, लोकतंत्र की हत्या हो रही है। ... (व्यवधान)

11.01hours**ORAL ANSWERS TO QUESTIONS**

HON. SPEAKER: Q. No. 161 – Shri Rajesh Kumar Diwaker.

(Q. 161)

श्री राजेश कुमार दिवाकर: अध्यक्ष महोदया, मंत्री महोदय, ने बहुत ही सुंदर एवं आंकड़ों के आधार पर मेरे प्रश्न के उत्तर दिए हैं। ... (व्यवधान) इसके लिए मैं उनको धन्यवाद देता हूँ। ... (व्यवधान)

महोदया, जब से हमारी सरकार आई है, माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में खाद्य एवं दूध के उत्पादन में पूर्व की अपेक्षा में लगातार वृद्धि हो रही है। ... (व्यवधान) यह ऐतिहासिक है। ... (व्यवधान) मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि कई बार मौसमी प्रभाव के कारण खाद्य उत्पादन में कमी देश में महसूस की जाती है। ... (व्यवधान) मेरा मंत्री जी से प्रश्न है कि उससे निपटने के लिए सरकार क्या कदम उठा रही है और देश की उत्पादन क्षमता, जनसंख्या के अनुरूप बढ़ती रहे, उस संदर्भ में भी क्या कदम उठाए जा रहे हैं? ... (व्यवधान)

श्री राधा मोहन सिंह : अध्यक्ष महोदया, जहां तक दूध के उत्पादन का प्रश्न है, हम आज विश्व में प्रथम स्थान पर हैं। ... (व्यवधान) दूध उत्पादन वर्ष 2013-14 में 137 मिलियन टन से वर्ष 2014-15 में बढ़कर 146 मिलियन टन हुआ है। ... (व्यवधान) वर्ष 2015-16 में 155 मिलियन टन हुआ है। ... (व्यवधान) विश्व में दूध उत्पादन में दस वर्षों की जो औसत वृद्धि दर है, वह 2.2 प्रतिशत है और हिंदुस्तान की वृद्धि दर 4.2 प्रतिशत है। ... (व्यवधान) यदि वर्ष 2012-13 एवं 2013-14 के आंकड़े देखें तो हमारे देश में दूध उत्पादन में 4 प्रतिशत की वृद्धि थी और वर्ष 2015-16 एवं 2016-17 के आंकड़े देखें तो 6.7 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। देश के अंदर आज दूध की उपलब्धता की जो स्थिति है, वह 337 ग्राम प्रति व्यक्ति, प्रति दिन है। अंडे का जहां तक सवाल है तो 66 अंडे प्रति व्यक्ति, प्रति वर्ष उपलब्ध हैं।

श्री राजेश कुमार दिवाकर : महोदया, माँस की खपत देश में लगातार बढ़ रही है और माँस का उत्पादन भी बढ़ रहा है। ... (व्यवधान) जिस कारण पूरे देश में जगह-जगह पशुओं के काटने का कार्य किया जा रहा है। ... (व्यवधान) बहुत सी जगहों पर लाइसेंस धारक इकाइयाँ जो चल रही हैं, वे नियमों के अनुरूप कार्य नहीं कर पा रही हैं। ... (व्यवधान) जिस कारण लोग बीमारियों की चपेट में आ रहे हैं। ... (व्यवधान) मेरे लोक सभा क्षेत्र में कई स्थानों पर खुलेआम माँस का कारोबार करने वाले कारोबारी खुले में पशुओं की कटाई करते हैं, जिस कारण खाद्य सामग्री दूषित हो रही है। ... (व्यवधान) बीमारियाँ फैल रही हैं। ... (व्यवधान) इसे रोकने के लिए सरकार क्या कार्रवाई कर रही है? ... (व्यवधान)

श्री राधा मोहन सिंह : जहाँ तक लाइसेंस का सवाल है, मेरे मंत्रालय से उसका सम्बन्ध नहीं है।... (व्यवधान)
जहाँ तक मिलावट की बात है, राज्य सरकारों को यह अधिकार दिया हुआ है कि वे इसकी जाँच करें।... (व्यवधान)

PROF. A.S.R. NAIK: Thank you Madam Speaker for giving me an opportunity to ask a question pertaining to my Parliamentary Constituency and our Telangana State.... *(Interruptions)*

In our State, the production of mirchi is more than the other States. But due to the reorganization of the State, we do not have any Chilli Board in our State, particularly, in Warangal District.... *(Interruptions)*

Therefore, I request through you, Madam Speaker, the hon. Agriculture Minister to establish a Chilli Board and research centre in Warangal District of Telangana State to save the farmers and to increase production of mirchi. ... *(Interruptions)*

श्री राधा मोहन सिंह : महोदया, आज का सवाल दूध, अंडा और माँस से सम्बन्धित है।... (व्यवधान) माननीय सदस्य का सवाल मिर्ची से सम्बन्धित है।... (व्यवधान) फिर भी मैं उनकी जानकारी के लिए बताता हूँ कि जो राष्ट्रीय मसाला बोर्ड है, उसके माध्यम से इसके उत्पादन की वृद्धि के लिए काम किये जा रहे हैं।... (व्यवधान)

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे: महोदया, हमारी बात सुनिए।... (व्यवधान) अगर हमारी बात यहाँ नहीं सुनी जायेगी तो कहाँ सुनी जायेगी।... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : अभी कुछ मत बोलिए। आप बैठिए। क्वेश्चन ऑवर में कुछ भी मत बोलिए। आप बैठिए।

... (व्यवधान)

श्री जय प्रकाश नारायण यादव: महोदया, ... *... (व्यवधान)

SHRI MALLIKARJUN KHARGE: Madam Speaker, ... *. ... *(Interruptions)*

11.08 hours

(At this stage, Shri Mallikarjun Kharge, Shri Tariq Anwar, Shri Jai Prakash Narayan Yadav and some other hon. Members left the House.)

* Not recorded.

THE MINISTER OF FINANCE AND MINISTER OF CORPORATE AFFAIRS (SHRI ARUN JAITLEY): Madam, since a strong word has been used...

HON. SPEAKER: Nothing is going on record.

SHRI ARUN JAITLEY: It should not go on record. If it is going on record then we would like to give an answer.

HON. SPEAKER: No, nothing is going on record. During Question Hour, no other thing will go on record. That is what I am saying. I have strictly instructed. When I have not allowed anybody to speak how it can will go on record.

DR.K. KAMARAJ: Madam, our late hon. Puratchi Thalaivi Amma has started a scheme of free distribution of milch cow, goat and sheep in Tamil Nadu from the year 2014-15. After the introduction of this scheme, the amount of milk production, livestock and goods and services have increased in Tamil Nadu. The Tamil Nadu Government has requested the Central Government, under the National Dairy Development Project, to grant addition funds to increase the livestock in Tamil Nadu.

I would like to know from the hon. Minister whether the Central Government has sanctioned the additional amount or not in this respect.

श्री राधा मोहन सिंह : महोदया, हमारी तीन योजनाएं दूध उत्पादन को लेकर देश में चल रही हैं। एक तो राष्ट्रीय बोवाइन प्रजनन एवं डेयरी विकास कार्यक्रम है। दूसरी एक नई योजना राष्ट्रीय गोकुल मिशन हमने शुरू की है और तीसरी राष्ट्रीय डेयरी परियोजना है। इन योजनाओं के तहत सभी राज्यों को हम राशि दे रहे हैं। तमिलनाडु को क्या सहायता की गई है, इसका विवरण हम माननीय सदस्य को उपलब्ध करा देंगे।

श्री रत्न लाल कटारिया : महोदया, मैं सबसे पहले तो माननीय मंत्री जी को इस बात के लिए बधाई देना चाहूंगा कि देश में दूध, अंडा और अन्य वस्तुओं की बड़ी भारी वृद्धि हुई है, लेकिन, मंत्री जी यह बताने की कृपा करेंगे कि भारत दुनिया में सबसे बड़ा दूध उत्पादक देश बन गया है, क्या हम अपने दूध तथा अंडे के उत्पादन का शत-प्रतिशत यूज कर पाते हैं? क्या यह सही है कि 15 से 20 पर्सेंट दूध उचित टेक्निक के न होने की वजह से देश के अंदर बेकार चला जाता है, अंडे बेकार हो जाते हैं, सब्जियां बेकार हो जाती हैं? क्या इनके प्रिजर्वेशन के लिए लॉग टेक्निक जैसी कोई बात हमारी सरकार के ध्यान में है, जिससे कि यह वेस्टेज न हो।

श्री राधा मोहन सिंह : महोदया, जहां तक दूध के उत्पादन की बर्बादी न हो, इसके लिए वर्ष 2012 में राष्ट्रीय डेयरी योजना शुरू की गई थी। इसके लगभग 25 वर्ष पहले देश में ऑपरेशन फ्लड वर्ष 1970 में शुरू की गई थी। यह डेयरी योजना 14 राज्यों में शुरू की गई थी, किंतु तीन राज्य छत्तीसगढ़, झारखंड और उत्तराखंड इससे अलग हो गए। इन राज्यों में दस वर्षों तक इस योजना को लागू नहीं किया गया। इन राज्यों में भी हमारी सरकार आने के बाद इस योजना की शुरूआत की गई। इसके बाद तेलंगाना एक राज्य बना, अभी कुल 18 राज्यों में जहां 90 प्रतिशत दूध का उत्पादन होता है। इन राज्यों में भी राष्ट्रीय डेयरी योजना चल रही है। जब हमारी सरकारी आई तो जितने शेष राज्य हैं या इन राज्यों में भी जो जिले वंचित हैं, उनके लिए राष्ट्रीय डेयरी विकास परियोजना प्रारंभ की गई है, ताकि दूध का उत्पादन हो, इसका ठीक से प्रौसेसिंग हो और उत्पादन भी बढ़े। इसके लिए हम राज्यों को सहायता दे रहे हैं। मोदी सरकार आने के बाद हमने नई योजना भी प्रारंभ की है।

(Q. 162)

श्रीमती नीलम सोनकर: महोदया, दिल्ली में बेतहाशा बढ़ रही आबादी के कारण यहां सुरक्षा व्यवस्था को चाक-चौबंद करना आवश्यक है, क्योंकि यह देश की राजधानी है। यहां दुनिया के सभी प्रकार के आतंकवादी और आपराधिक खतरों का डर बना रहता है। मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहती हूं कि क्या यहां पर सभी अंतर्राष्ट्रीय व राष्ट्रीय सरकारी संस्थानों तथा वीआईपी जगहों जैसे राजदूत एवं संसद सदस्य के आवासों की तरफ तथा घनी आबादी के आसपास जो कैमरे लगाए हैं, क्या इनकी मॉनिटरिंग के लिए कोई व्यवस्था की गई है?

श्री हंसराज गंगाराम अहीर: महोदया, अभी यहां पर जो प्रश्न पूछा गया है, उसमें हमने जवाब में भी लिखा है कि जहां-जहां महत्वपूर्ण स्थान हैं, ऐसी जगहों पर सी.सी.टी.वी. कैमरे लगाकर मॉनिटरिंग की जाती है। ऐसे महत्वपूर्ण मार्केट व स्थानों पर करीब 2468 सी.सी.टी.वी. कैमरे लगाए गए हैं। पूरी दिल्ली में कुल 4070 कैमरे लग चुके हैं। इनकी बार-बार मॉनिटरिंग होती है और इसमें से जिन स्थानों को हमने चयन किया है, ऐसे 85 स्थान हैं, जिनमें 58 बाजार और 27 विविध क्षेत्र की सीमा चौकियां हैं। इन जगहों पर कैमरे लगाने से बहुत सारी समस्याएं कंट्रोल में आई हैं और इसके रिजल्ट भी अच्छे आ रहे हैं। अभी कुछ कैमरे लगाने बाकी हैं, जिनमें अभी 6 स्थानों पर कैमरे लगाने बाकी हैं। इसके लिए प्रौसेस चल रहा है। इसका पूरा काम अपनी सरकार की पीएसयू ई.सी.आई.एल. के द्वारा पूरा किया जा रहा है। इसमें मॉनिटरिंग की दुरुस्तीकरण व निगरानी का जो काम होता है, वह पीएसयू के माध्यम से होता है, इसलिए इसका पूरा उपयोग अभी तक होता रहा है और इसमें हमें काफी सफलता मिली है।

श्रीमती नीलम सोनकर : मैडम, मंत्री जी ने बहुत अच्छी तरह से जवाब दिया। मैं यह कहना चाहती हूं कि दिल्ली पुलिस केन्द्र सरकार के अधीन है। क्या पूरे राजधानी क्षेत्र की सुरक्षा दिल्ली पुलिस के माध्यम से संभव है? मैं मंत्री जी से कहना चाहती हूं कि दिल्ली, हमारी राजधानी बहुत ही सेंसेटिव है, क्या इसको आने वाले दिनों में सेंट्रल रिजर्व फोर्स से जोड़ेंगे?

श्री हंसराज गंगाराम अहीर : महोदया, पूरी दिल्ली में ही सीसीटीवी कैमरे लगाए गए हैं। पूरे दिल्ली क्षेत्र में पुलिस यंत्रणा सक्रियता से काम करती है। ऐसा लगता नहीं है कि इसके लिए कोई अलग से सेंट्रल फोर्स लगाई जाए। अभी तक ऐसी कोई जरूरत नहीं पड़ी है। मौका आने के बाद इस पर कोई सूचना आएगी, तो उस पर सरकार आगे के बारे में सोच सकती है।

श्री उदय प्रताप सिंह : महोदया, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि दिल्ली प्रदेश में लंबे समय से कई बार ये शिकायतें आई हैं कि यहां फुटपाथ पर जो भिक्षावृत्ति का काम करते हैं,

उनके माध्यम से ड्रग्स का धंधा या जो हैंडीकैप्ड हैं, अपनी गाड़ियों में विचरण करते रहते हैं, यह समझ में नहीं आता है, लेकिन उनके माध्यम से इस तरह का व्यवसाय चलता है। एक, दो बार सांसदों ने लिखित में शिकायत भी की। उदाहरण के लिए मैं राजेन्द्र प्रसाद रोड का जिक्र करना चाहता हूं। शिकायत के बाद निराकरण में यह होता है कि जब वहां पर पुलिस उनके पास जाती है, तो संबंधित व्यक्ति से कहते हैं कि हमें कोई आपत्ति नहीं है। आप कंसर्नर्ड एमपी से बात कर लो, उनको परेशानी है। यह प्रमाणित चीज है कि वहां पर अवैध व्यवसाय में लोग संलिप्त हैं।

मेरा माननीय मंत्री जी से आग्रह है कि क्या इस संबंध में कम से कम हमारा जो लुटियन जोन है, यहां पूरी तरह से चाक-चौबंद व्यवस्था रहे, सुरक्षित व्यवस्था रहे, यहां पर कोई अवैध व्यापार न हो, अवैध धंधों में लोग लिप्त न रहें, सुरक्षित वातावरण रहे, क्या इसके लिए माननीय मंत्री जी कोई अलग से प्रयास करेंगे?

श्री हंसराज गंगाराम अहीर : महोदया, अपराधों के अनेक प्रकार हैं, लेकिन इन्होंने जो ड्रग के व्यापार के बारे में कहा, तो दिल्ली में यह व्यापार कुछ वर्षों से चलता आ रहा था। मुझे विश्वास है कि दिल्ली पुलिस ने इस पर काफी नियंत्रण पाया है। आज भी आपने जो सूचना दी है, यह बहुत गंभीर है। अगर शिकायत करने के बाद में ऐसा जवाब मिलता है, तो उसका हम निश्चित ही आज संज्ञान लेते हैं। किसी भी पुलिस स्टेशन में ऐसा जवाब नहीं मिलेगा, शिकायत पर कार्रवाई होगी। इसके लिए हम आगे सूचना भी देंगे। दिल्ली में ड्रग के व्यापार को और बढ़ावा न मिले, इसके लिए हमारे सेंट्रल गवर्नमेंट का जो एनसीबी, कंट्रोल ब्यूरो है, उस पर अच्छे तरीके से काम करता है। इस पर एक अलग से सेल बनाने की सूचना सामने आ रही है, उस पर भी हम विचार कर रहे हैं।

(Q. 163)

DR. BOORA NARSAIAH GOUD: As we know that today lower middle class and the middle class people are more affected by the budget for the medi-care and for the health care. I take this opportunity to appreciate the Government for slashing down the prices of the stent which will have a lot of impact on the savings and pockets of many people.

Today, Madam, the life style diseases are increasing day by day. The average medicine budget of a couple is coming to Rs. 200 to Rs. 500 and even sometimes to Rs. 1000 per month. When you look at the cost of production and the maximum retail price, the difference is sometimes more than 100 to 300 per cent, more than the actual production price. In this connection, the Pradhan Mantri Bhartiya Janaushadi Kendra Yojana definitely has a very important role in saving the budget by providing affordable medicines to the middle and lower middle class people.

As per the answer given by the Minister, the specific target to be reached by March, 2017 is 3,000 *kendras*. However, we have reached only 861 *kendras*. I would like to ask this question to the Minister in this regard. It is such an important flagship programme which can help every Indian in India. Why is so much of gap there between the target and achievement? I have another question.

HON. SPEAKER: No, you will get second supplementary. You can ask then.

श्री मनसुख एल.मांडविया : मैडम, गरीबों के हितैषी प्रधानमंत्री नरेन्द्र भाई मोदी जी ने कहा है कि देश के किसी भी गरीब या मध्यम वर्ग के मरीज की मेडिसिन नहीं मिलने की वजह से मृत्यु नहीं होनी चाहिए। उसकी पूर्ति के लिए हम देश में प्रधान मंत्री जन औषधि परियोजना के तहत प्रधान मंत्री जन औषधि स्टोर्स खोल रहे हैं। माननीय सदस्य ने कहा है कि यह योजना थोड़ी धीरे चल रही है। प्रधान मंत्री जी ने जो कहा है, उसे पूरा करना हमारी मिनिस्ट्री का कमिटमेंट है। देश के हर गरीब परिवार को कम रेट में दवाई कैसे उपलब्ध हो, यह योजना जन औषधि स्टोर के नाम से वर्ष 2008 से शुरू हुई थी। जब हमारी सरकार आई तब तक केवल 99 केन्द्र शुरू हुए थे। हमने कोशिश की और आज कुल मिलाकर 901 प्रधान मंत्री जन औषधि स्टोर खुल चुके हैं। उनके लिए पूरे देश से 21 हजार ऐप्लीकेशन्स आई हैं। हमने उनमें से 19 हजार

ऐप्लीकेशन्स को प्रिंसिपल ऐप्रूवल भी दे दी है। मुझे बताते हुए खुशी है कि 516 लोगों ने मेडिकल स्टोर खोलने के लिए ड्रग लाइसेंस के लिए ऐप्लाइ कर दिया है। हमने तय किया है कि 31 मार्च तक जो हो सके, वह हम करने की कोशिश करेंगे। लेकिन कम से कम समय में देश में जो भी व्यक्ति प्रधान मंत्री जन औषधि स्टोर खोलना चाहे, उसे स्टोर खुलवा देंगे और कम रेट में मेडिसिन्स उपलब्ध करवाएंगे।

DR. BOORA NARSAIAH GOUD: Madam, I appreciate the answer of the Minister. But I would like to stress on two or three issues. The biggest problem is the awareness of the public. Now-a-days it is a market era. Everybody goes for the very nice packing. Did the Ministry take any initiative to increase the trustworthiness of the generic medicine? This is one point.

Second thing is, there is a lot of unemployment among the pharma students. Can the Government of India, the Ministry of Chemical and Fertilizers think of linking of MUDRA loan with the unemployed pharma students so that a number of Jan Aushadhi Kendras will come up?

And, my third suggestion would be, at the Government institution or at the block level or at the small level, can the MPLAD funds be used to bring up the infrastructure for the establishment which can help reach the goal much faster than what we are reaching now?

श्री मनसुख एल.मांडविया : अध्यक्ष महोदया, गरीब व्यक्ति हो या अमीर व्यक्ति हो, बीमारी सबको आती है, बीमारी किसी को पूछकर नहीं आती, लेकिन हमारा कमिटमेंट है कि देश में प्रधान मंत्री जन औषधि स्टोर न केवल ब्लॉक स्तर पर, बल्कि जहां खोलना चाहें, खुलें। हमने फ्लैक्सिबल योजना बनाई है, उसमें समय-समय पर बदलाव भी किया है। जो व्यक्ति प्रधान मंत्री जन औषधि केन्द्र खोलना चाहे, वह केवल फार्मासिस्ट होना चाहिए। सरकार अपनी तरफ से भी केन्द्र खोल सकती है। जो व्यक्ति जन औषधि केन्द्र खोले, हम उसे भी प्रोत्साहित करना चाहते हैं और ढाई लाख रुपये की सपोर्ट करते हैं। उसे पहले 50 हजार रुपये कम्प्यूटर आदि खरीदने के लिए देते हैं। साथ ही 600 मेडिसिन्स प्रधान मंत्री जन औषधि स्टोर पर उपलब्ध करवा रहे हैं। मुझे बताते हुए खुशी हो रही है कि जो व्यक्ति केन्द्र खोलना चाहता है, उसे प्रधान मंत्री जन औषधि केन्द्र में मैक्सिमम 50 प्रतिशत रेट में मेडिसिन्स उपलब्ध करवाएंगे। हम स्टोर खुलवा दें, लेकिन यदि शुरू में वह अच्छी तरह न चले तो उसे बंद करने की नौबत न आए, उसके लिए 20 प्रतिशत कमिशन देंगे और हर महीने 10 हजार रुपये कम्पैनसेशन देते रहेंगे, 10 हजार रुपये की मेडिसिन फ्री उपलब्ध करवाते रहेंगे। जब

तक वह सस्टेन न हो जाए, तब तक उसे सपोर्ट करते रहेंगे। हमने गाइडलाइन्स में थोड़ा बदलाव भी किया है। कोई एस.सी./एस.टी. कैंडीडेट है, कोई व्यक्ति नॉर्थ ईस्ट में खोलना चाहता है, कोई दिव्यांग व्यक्ति खोलना चाहता है, उसे 50 हजार रुपये की मेडिसिन्स एडवांस में देने के बारे में तय किया है, जिससे वह केन्द्र खोल सके। मैंने सभी माननीय सांसदों को पत्र भी लिखा है कि यदि आप अपने-अपने क्षेत्र में प्रधानमंत्री जन औषधि केन्द्र खोलना चाहें, तो बीपीपीआई की वेबसाइट पर जाकर ऐप्लीकेशन फुलफिल करवा सकते हैं। हम आपके क्षेत्र में भी प्रधानमंत्री जन औषधि केन्द्र खुलवाएंगे और मैक्सिमम 50 प्रतिशत रेट में दवाइयां उपलब्ध करवाएंगे, कम रेट में भी हो सकता है। डायबिटीज की एक मेडिसिन मार्केट में प्राइस दस रुपये की दस गोली की है जो मैक्सिमम एक-दो रुपये से लेकर पांच रुपये हो सकती है। मैं उदाहरण के रूप में बताना चाहता हूँ कि एक कार्डियोवैस्कुलर मेडिसीन है Amlodipine 5 mg है, उसकी प्राइस मार्केट में 36 रुपये है और प्रधानमंत्री जन औषधि केन्द्र में जाएंगे तो वहां केवल 3 रुपये 54 पैसे में मिलेंगी। वैसे ही Ramipril 5 mg टैबलेट है, मार्केट में 10 गोली की प्राइस 72 रुपये है जबकि प्रधानमंत्री जन औषधि केन्द्र पर जाएंगे तो 9 रुपये प्रति ट्रीप मिलेगी। Gasoton 50mg की प्राइस 68 रुपये है और प्रधानमंत्री जन औषधि केन्द्र पर जाएंगे तो केवल 9 रुपये में एक स्ट्रीप मिलेगी। एंटी डायबिटिक मेडिसिन की प्राइस 50 रुपये है और प्रधानमंत्री जन औषधि केन्द्र पर जाएंगे तो क्वालिटी मेडिसिन पांच रुपये प्रति स्ट्रीप मिलेगी। प्रधानमंत्री जन औषधि केन्द्र के उपयोग में सभी माननीय सदस्यों को सूचित करना चाहता हूँ कि अपने-अपने क्षेत्र में जिन्होंने अप्लीकेशन की है, उन्हें ड्रग लाइसेंस के लिए सपोर्ट कीजिए, हम भी यहां सपोर्ट करने के लिए रेडी हैं। बहुत कम समय में तीन हजार से भी ज्यादा प्रधानमंत्री जन औषधि केन्द्र खोल कर माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र भाई मोदी ने कहा कि देश में किसी गरीब और मध्यम वर्ग के परिवार के किसी सदस्य की मेडिसीन नहीं मिलने से मृत्यु नहीं होनी चाहिए, इस वाक्य को चरितार्थ करने के लिए हम आगे बढ़ रहे हैं और इसमें आप सभी के सपोर्ट की आवश्यकता है।

SHRIMATI KAVITHA KALVAKUNTLA: Madam, undoubtedly, it is a very good scheme. But the practical issue on the ground, when my Government wanted to take it as a priority, is that supply of these medicines is in short. मेडिसीन का स्पलाई नहीं होता है, क्वालिटी अच्छी है, दाम अच्छा है, This is because the Government of India is trying to manufacture the medicines under the brand name 'Pradhan Mantri Jan Aushadhi Yojana'. Why do we have to manufacture the medicines again is what I do not understand. In entire Telangana we do not have a supply store. It is situated

only at Vijayawada in Andhra Pradesh. लोग जन औषधि केन्द्र पर आते हैं लेकिन मेडिसीन नहीं मिलती है और लोग वापस चले जाते हैं। That is one of the practical issues.

Then, my sincere request to the Government is to allow the State Governments to source the medicines from private pharmaceutical companies, which manufacture generic medicines. जो जेनरिक मेडिसिन मैन्युफ़क्चर करते हैं, क्योंकि सप्लाई में देरी होने की वजह से पूरा स्कीम खराब हो रहा है। We are not able to match the target.

There is another issue which I want to bring to the notice of the hon. Minister. The Health Ministry also has a scheme called Affordable Medicines and Reliable Implants for Treatment (AMRIT). हेल्थ मिनिस्ट्री भी 300 स्टोर्स खोलना चाहती है आप भी 3000 स्टोर्स खोलना चाहते हैं। My view in this respect is that we should do a combined effort because this is the same scheme with a different rendition, which will cause waste of money and waste of manpower. Can we combine these two schemes for the benefit of the people?

श्री मनसुख एल.मांडविया : महोदया, माननीय सदस्या ने जो चिंता व्यक्त की, उससे हम सहमत हैं। पहले सप्लाई चेन ठीक नहीं थी लेकिन हमने धीरे-धीरे सप्लाई चेन को ठीक किया है। आज 600 मेडिसीन लगातार मिल रही हैं, हमने इसके लिए बेसिक व्यवस्था भी की है। हम मार्केट से क्वालिटी मेडिसिन बिड करके टेंडर के माध्यम से परचेज करते हैं, प्रधानमंत्री जन औषधि के माध्यम से पचरेज करते थे और उसके बाद स्टोर्स में आती थी। पहले केन्द्र कम थे, सेंट्रल वेयरहाउस में उसका एग्जामिनेशन होता था, चेक-अप होता था, क्वालिटी चेक होने के बाद उसकी सप्लाई होती थी। आपने जो चिंता व्यक्त की है कि उसकी सप्लाई चेन ठीक हो। आज हम सी एंड एफ ओपन कर रहे हैं, सभी स्टेट में हमने मार्केटिंग ऑफिसर्स को लगाया है, यह पहले नहीं था। हम धीरे-धीरे सीखते जा रहे हैं और जो कमियां हमारे सामने आती हैं, उनको दूर करते हुए आगे बढ़ रहे हैं।

मैं आज सदन में बताना चाहता हूं कि अभी तक बहुत इम्प्रूवमेंट हो चुका है, लेकिन रैगुलर सप्लाई चेन मिलनी चाहिए, अगर कोई भी राज्य सरकार ओपन करना चाहे तो हम उसे भी ओपन करने की अनुमति देते हैं और सहयोग भी करते हैं। प्राइवेट युवा फार्मासिस्ट हो, डिप्लोमा फार्मासिस्ट हो या डिग्री फार्मासिस्ट हो, दोनों में से जो भी करना चाहे, हम सपोर्ट करते हैं।

तेलंगाना सरकार ने हमारे साथ 1,000 भारतीय जन औषधि परियोजना में प्रधानमंत्री जन औषधि केंद्र खोलने के लिए थोड़े समय पहले ही एमओयू किया है। मैं वहां थोड़े समय में आने वाला हूं, आने के बाद ओपन करेंगे और सरकार को सहयोग करेंगे।

श्री जगदम्बिका पाल : माननीय अध्यक्ष जी, माननीय मंत्री जी ने काफी विस्तार से उत्तर दिया है, ताकि जेनरिक मेडिसिन्स एफोर्डेबल दाम में ज्यादा से ज्यादा गरीब लोगों को मिल सके। माननीय मंत्री जी ने इस बात को स्वीकार किया है कि 6 मार्च तक प्रधानमंत्री जन-औषधि केंद्र केवल 861 ही खुल पाए हैं, जबकि टारगेट 3,000 का था। इसी दिशा में भारत सरकार ने गाइडलाइंस में अमेंडमेंट किया है कि चाहे तो राज्य सरकार, राज्य सरकार के पीएसयू भी खोल सकते हैं। इसी तरह से रेलवे, स्टेट ट्रांसपोर्ट डिपार्टमेंट, अर्बन लोकल बॉडीज़, पंचायती राज इंस्टीट्यूशंस, पोस्ट आफिसिस, डिफेंस और पीएसयूज़ में इसका विस्तार किया गया है।

भारत सरकार द्वारा नेशनल रूरल हैल्थ मिशन या नेशनल अर्बन हैल्थ मिशन या दोनों को मिलाकर नेशनल हैल्थ मिशन में बड़े पैमाने पर पैसा दिया जा रहा है। मैं आपके माध्यम से जानना चाहता हूं कि क्या इसकी गाइडलाइंस में इस तरह का अमेंडमेंट करेंगे, जिससे इसकी पहुंच कम से कम डिस्ट्रिक्ट अस्पताल, पीएचसी ब्लॉक लैवल तक हो सके? यह सवाल मूलतः ब्लॉक और तहसील लैवल पर आता है कि कैसे गांव के गरीब तक पहुंचे, क्योंकि हर आदमी डिस्ट्रिक्ट हैडक्वार्टर तक नहीं पहुंच पाता है और अस्पताल पहुंचने से पहले ही लोगों की मौत हो जाती है। भारत सरकार ने जिस प्रकार राज्य सरकार और पीएसयूज़ को इसमें लिया है, क्या माननीय मंत्री जी नेशनल हैल्थ मिशन में अमेंडमेंट करेंगे और राज्य सरकारों को जन औषधि केंद्र खोलने के लिए ईयर वाइज़ पैसे का एलोकेशन करेंगे?

श्री मनसुख एल.मांडविया: माननीय सदस्य ने जो कहा है, कई राज्य सरकारें हैं, जो अपने राज्य में सरकारी अस्पतालों में फ्री मेडिसिन उपलब्ध कराती हैं। हमारी योजना सिर्फ सरकारी अस्पतालों के लिए ही नहीं है, सरकारी अस्पताल चाहे तो शुरू कर सकते हैं। हमारी योजना सभी के लिए है, युवा फार्मासिस्ट के लिए भी है, एनजीओ के लिए भी है, सैल्फ हैल्प ग्रुप अगर करना चाहते हैं, उनके लिए भी है। रूरल क्षेत्र में ब्लॉक लैवल पर, जहां भी जो भी व्यक्ति, प्रधानमंत्री जन औषधि केंद्र खोलना चाहता है, खोल सकता है। हमने यह व्यवस्था की है, ताकि जनता इसका लाभ उठा सके।

माननीय सदस्य ने जो पूछा है, यह हैल्थ मिनिस्ट्री का विषय है। हैल्थ मिनिस्ट्री अपनी तरफ से योजना बनाती है, राज्य सरकार अपनी ओर से योजना बनाती है, लेकिन हमने सार्वजनिक तौर पर देश के लोगों के हित में योजना बनाई है और इसका उपयोग लोग कर रहे हैं।

श्रीमती अर्पिता घोष: माननीय अध्यक्ष जी, हमारे राज्य में माननीय मुख्यमंत्री ममता बनर्जी ने ऑलरेडी सरकारी अस्पताल में फेयर प्राइस शाप बनाई हैं। अभी मंत्री जी ने बताया कि शायद यह संख्या 901 तक आ चुकी है, जबकि 31 मार्च तक लक्ष्य 3,000 का था। मेरा प्रश्न है कि 3,000 का लक्ष्य कब खत्म होने वाला है? अभी माननीय सदस्य ने बताया कि एमपीलैड में कुछ कमेटी बना सकते हैं, ताकि एमपीज़ इसमें इन्वोल्व हों और यह काम और ज्यादा बढ़ सके। हम चाहते हैं कि हमारी इन्वोल्वमेंट हो और लोगों को जानना होगा कि वे यह कर सकते हैं, क्योंकि ज्यादातर लोग जानते ही नहीं हैं कि वे जन औषधि केंद्र खोल सकते हैं। मेरा सुझाव है कि अगर एमपीज़ को इसमें शामिल किया जाए तो हम योगदान कर सकते हैं, अधिक काम कर सकते हैं। इसके बारे में माननीय मंत्री जी की क्या राय है?

श्री मनसुख एल.मांडविया : अध्यक्ष महोदया, माननीय सदस्या ने सुझाव दिया है कि माननीय सदस्यों का उसमें जुड़ाव हो, ताकि उनका उसमें सहयोग मिले, तो मैं उसे स्वीकार करता हूं। अगर माननीय सदस्य अपने एनजीओ के माध्यम से सेवा करना चाहते हैं, तो उसे भी शुरू कर सकते हैं। मैंने लोक सभा और राज्य सभा के सभी एमपीज को चिट्ठी लिखी थी कि आप अपने-अपने क्षेत्र में जनता को प्रधान मंत्री जन औषधि केन्द्र के संदर्भ में अवेयर कीजिए। इसके साथ-साथ एमपीज स्वयं या किसी एनजीओ के माध्यम से भी कर सकते हैं, तो इससे जनता की अच्छी तरह से सेवा हो सकती है।

श्री गणेश सिंह: अध्यक्ष महोदया, मैं प्रधान मंत्री जी और उर्वरक मंत्रालय, इन दोनों को बहुत-बहुत बधाई देना चाहता हूं, क्योंकि देश के गरीबों को सस्ती दवाएं देने की बहुत जरूरत थी। अभी 900 के आसपास ऐसी दुकानें खोली गयी हैं, उनमें सबसे बड़ा प्रश्न ब्रांडेड और जेनरिक दवाओं का सामने आ रहा है। आम तौर पर सरकारी अस्पतालों में जब जेनरिक दवाएं दी जाती हैं, तब लोग कहते हैं कि इनकी गुणवत्ता कमजोर है, इसलिए ब्रांडेड दवाइयां लेनी चाहिए। चूंकि बड़ी मात्रा में जेनरिक दवाइयां जन औषधि केन्द्रों से मिलेंगी और उनके दाम भी कम होंगे। अब इसमें एक विषय यह है कि कहीं ऐसा तो नहीं है कि उनकी गुणवत्ता को ध्यान करके ब्लैक मार्केटिंग शुरू हो जाये। दूसरा, यह भी देखना पड़ेगा कि उनकी गुणवत्ता में कहीं कोई कमी तो नहीं है। मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि इन केन्द्रों में क्या उन्होंने कोई ऐसा मैकेनिज्म डेवलप किया है, जिससे इन्हें बचाया जा सके?

श्री मनसुख एल.मांडविया : अध्यक्ष महोदया, माननीय सदस्य ने बहुत महत्वपूर्ण प्रश्न उठाया है कि प्रधान मंत्री जन औषधि केन्द्र पर जो जेनरिक मेडिसिन्स मिलेंगी, उनकी क्वालिटी के संबंध में क्या स्थिति है। मैं आपके माध्यम से सदन को बताना चाहता हूं कि प्रधान मंत्री जन औषधि केन्द्र पर जो मेडिसिन्स मिलेंगी, वे डब्ल्यूएचओ के स्टैंडर्ड की होंगी और ब्रांडेड मेडिसिन्स से कम नहीं होंगी। इसके साथ-साथ जब ये मेडिसिन्स

हमारे स्टोर्स में आती हैं, तब वहां भी उसका एग्जामिनेशन होता है, चैकअप होता है। उस दवाई की क्वालिटी डब्ल्यूएचओ के स्टैंडर्ड के मान्य होने के बाद ही वह जनता के बीच आती है। इसका मतलब यह है कि प्रधान मंत्री जन औषधि केन्द्र पर मिलने वाली मेडिसिन्स क्वालिटेटिव मेडिसिन्स हैं, अच्छी गुणवत्ता वाली मेडिसिन्स हैं। मैं सभी माननीय सदस्यों से प्रार्थना करना चाहता हूँ कि वे अपने ब्लाक स्तर के डाक्टर से बातचीत करके इसे प्रमोट करें, क्योंकि सरकारी स्तर पर तो व्यवस्था हो रही है। सरकार ने, हैल्थ मिनिस्ट्री ने गाइडलाइन भी डिक्लेयर की है कि आप जेनरिक मेडिसिन्स का नाम लिखिये। हमने अपनी मिनिस्ट्री की तरफ से भी रिकमेंडेशन की है कि सभी सरकारी अस्पताल प्राथमिक स्तर पर जेनरिक दवाएं ही प्रैस्क्राइब करें। राज्य के अस्पताल भी जेनरिक दवाएं ही प्रैस्क्राइब करें और उसके बाद प्राइवेट अस्पताल भी उसे प्रैस्क्राइब करें। यह तीन स्लैब में करना चाहिए, ऐसी रिकमेंडेशन हमने हैल्थ मिनिस्ट्री से भी की है। हमने हैल्थ मिनिस्ट्री को यह भी लिखा है कि ड्रग्स एंड कास्टमेटिक्स रूल्स में बदलाव करें, जिससे लोग किसी भी मेडिकल स्टोर में जाकर उसे ले सकें। अब चाहे उन्होंने जेनरिक नाम लिखा हो या ब्रांडेड नाम लिखा हो, लेकिन उसमें जो कन्टेंट है, वह मेडिसिन उसमें न भी लिखी हो, तब भी वे दे सकें, ऐसी रिकमेंडेशन हमने हैल्थ मिनिस्ट्री से की है। हम उनके साथ कंसल्टेशन भी करते रहेंगे, क्योंकि जेनरिक मेडिसिन्स का रेट कम होने से गरीब और मध्यम लोगों को आसानी होगी। अभी समय बदल रहा है, इसलिए लोगों को डायबिटीज के लिए रेगुलर ट्रीटमेंट लेनी पड़ती है। बीपी के लिए लोगों को रेगुलर गोली लेनी पड़ती है। ऐसी स्थिति में गरीब परिवार पर ज्यादा बोझ पड़ता है, जिसका असर उसके परिवार पर होता है, इसलिए उसे कम रेट पर मेडिसिन्स उपलब्ध हों, इस विचार से हम काम कर रहे हैं।

(Q. 164)

श्री चिन्तामन नावाशा वांगा : अध्यक्ष महोदया, अभी तक देश में पर्यावरण की दृष्टि से आठ संवेदनशील क्षेत्र घोषित किए गए हैं। इनमें से दहानु क्षेत्र मेरे चुनाव क्षेत्र में है। आज दहानु तक का क्षेत्र मुंबई मेट्रोपॉलिटन एरिया डिक्लेयर हुआ है। मुंबई सबअर्बन रेलवे दहानु तक दौड़ती है। दहानु क्षेत्र में रिलायंस की बिजली कंपनी है। इसे परमीशन देते समय इसमें यह कंडीशन डाली गयी कि यहां पर्यावरण की दृष्टि से संवेदनशील क्षेत्र घोषित करें। अभी यह घोषणा करने के बाद मैंने यहां भी सवाल उठाया था। इसमें पहले छः तहसीलें आती थीं, मेरी कोशिश से पालघर तहसील, वाड़ा तहसील, विक्रमगढ़, जवार और तालासरी तहसील से पर्यावरण संवेदनशील क्षेत्र हटाया गया है, लेकिन दहानु अभी तक पर्यावरण संवेदनशील क्षेत्र घोषित किया हुआ है। नीरी की रिपोर्ट पर यह क्षेत्र घोषित हुआ है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि नीरी की रिपोर्ट को वापस मांगकर, इस पर्यावरण क्षेत्र को हटाने के लिए क्या आप रिव्यू करेंगे?

श्री अनिल माधव दवे: माननीय अध्यक्ष जी, देश में कुल आठ क्षेत्र फ्रेजाइल एरिया के रूप में घोषित किए गए हैं। उनमें एक अन्य क्षेत्र जुड़ा है - वेस्टर्न घाट। जिस दहानु क्षेत्र की माननीय सदस्य बात कर रहे हैं, उसके बारे में मैं बताना चाहता हूं कि वर्ष 2002 में सुप्रीम कोर्ट ने अपने आदेश से इस पूरे एरिया को फ्रेजाइल एरिया घोषित किया है और जस्टिस धर्माधिकारी, जो मुंबई हाईकोर्ट के जज रहे हैं, उन्हें नियुक्त किया है कि वह यह सुनिश्चित करें कि इस एरिया में विकास होने की अवस्था में क्या हो और क्या न हो। वर्ष 2002 से ही, वैसे उससे पहले से ही जस्टिस धर्माधिकारी वहां काम कर रहे हैं, निरंतर काम कर रहे हैं और सुप्रीम कोर्ट के आर्डर के अनुसार काम कर रहे हैं, इसलिए अगर उसके अंदर, आप कोई परिवर्तन चाहते हैं तो मैं माननीय सदस्य से निवेदन करना चाहूंगा कि वे कृपया सुप्रीम कोर्ट में पहल करें और वहां इंटरवेंशन के लिए कोशिश करें। वहां से जो कुछ आदेश प्राप्त हुआ है, उस पर और अपने नियमों के आधार पर हम यहां काम कर रहे हैं।

श्री चिन्तामन नावाशा वांगा: अध्यक्ष महोदया, यह जो पर्यावरण क्षेत्र घोषित हुआ है, वह केन्द्र सरकार के आदेश से हुआ है। जो धर्माधिकारी कमेटी एप्वाइंट की गयी है, वह भी केन्द्र सरकार के आदेश से स्थापित हुई है। इसका नाम दहानु तालुका पर्यावरण संरक्षण प्राधिकरण है और यह वर्ष 1966 में स्थापित हुई। वह हाईकोर्ट के रिटायर्ड जस्टिस हैं। इस प्राधिकरण को स्थापित हुए 21 साल हो चुके हैं। वर्ष 2002 में इसका पुनर्गठन हुआ और आज वर्ष 2017 चल रहा है। उनकी जिन्दगी अभी कितनी है, मुझे मालूम नहीं है।

रिटायर होने के बाद उनको यहां एप्वाइंट किया गया। इस समिति को पुनर्गठित करने के बारे में क्या सरकार कोई कदम उठा रही है?

श्री अनिल माधव दवे: माननीय अध्यक्ष जी, मैं माननीय सदस्य की चिन्ता से अपने आपको सम्बद्ध करता हूँ, लेकिन यह बात सही है कि यह समिति सुप्रीम कोर्ट ने बनाई है। सुप्रीम कोर्ट के आदेश से बनी है और इसे केन्द्र सरकार ने नहीं बनाया है। सुप्रीम कोर्ट ने अपने आदेश के आखिर में लिखा है - “till further order,” इसका मतलब है कि जब तक अगला आदेश नहीं आएगा, तब तक इसी आदेश को स्टैंड किया जाएगा, इसलिए सुप्रीम कोर्ट आदेश को मानने के लिए सरकार बाध्य है। अगर उसमें आप किसी प्रकार का परिवर्तन चाहते हैं, आपको लगता है कि उसमें कुछ परिवर्तन करना चाहिए तो आप सुप्रीम कोर्ट में इंटरवेंशन के लिए जाएं।

SHRI ADHALRAO PATIL SHIVAJIRAO: As per the answer given by the hon. Minister, the Ecologically Sensitive Area is declared to protect the importance of biodiversity, to protect the wildlife and to restore the historical value of the nature. At the same time, I would like to mention here that the very existence of human life in the Ecologically Sensitive Area is also equally important. For example, in the Western Ghat area where I come from, Bhimashankar area in Pune District, tribal population has been living there for centuries. However, due to this ESA draft, people have been put to a lot of trouble.

So many projects have come in Western Ghat area like Koyna Dam in Satara and Dibba Dam in Pune because of which a lot of people have been displaced. Recently, we have had a lot of meetings with CCF as well as Dr. Godbole and other Committee members to reduce the Ecologically Sensitive Area, particularly in Bhimashankar Zone. The Draft Notification has not yet been published. I would like to know from the hon. Minister as to when the Draft Notification will be published.

There is another important question. In that area, more than 200 acres of the forest land has been illegally occupied by some illegal movement. I have reported the matter right from the Prime Minister, to the President, to the hon. Environment Minister and to the Chief Minister, but nobody has taken cognizance of this

important issue of encroachment of hundreds of acres of land and cutting of trees that are as big as 40 feet to 60 feet. No action has been taken by the Government of Maharashtra as well as the Central Government. What is the Government's move in this regard?

श्री अनिल माधव दवे : माननीय अध्यक्ष जी, जितने कुल एरियाज़ मैंने बताए हैं, उनमें प्रोटेक्टेड एरिया 31 हैं। लेकिन यहां मैं एक बात स्पष्ट करना चाहता हूँ कि जिस वैस्टर्न घाट की आप बात कर रहे हैं, उस वैस्टर्न घाट का नोटिफिकेशन अभी 6 महीने के लिए एक्सटेंड हुआ है। तमिलनाडु सरकार को उसके संबंध में अभी जवाब देना बाकी है। सारे राज्यों के जवाब करीब-करीब आ चुके हैं, गुजरात, महाराष्ट्र, कर्नाटक, और केरल से आ गये हैं, तमिलनाडु का ही बचा है। जैसे ही वहां से जवाब प्राप्त होगा, वैसे ही हम इसके संबंध में फाइनल नोटिफिकेशन लेकर आप लोगों के सामने प्रस्तुत होंगे। लेकिन इतना जरूर है कि जब तक तमिलनाडु का जवाब नहीं आएगा, तब तक हमें रुकना पड़ेगा, क्योंकि वैस्टर्न घाट को एक पूरी यूनिट के रूप में देखना जरूरी है। हम उसे टुकड़े-टुकड़े में नहीं देख सकते। उसकी समस्याएं कहीं सामान्य हैं, कहीं एक जैसी हैं और कहीं विविध हैं। उसके संबंध में दो कमेटियां भी बन चुकी हैं। अभी उसके ऊपर विचार करना और अंतिम निर्णय लेना शेष है। मैं आपसे इतना ही निवेदन करना चाहता हूँ कि इन 6 महीने के अंदर आने वाले समय में आप इसके संबंध में और विचार करें। मैंने सभी सांसदों से बात कर ली है। सभी राज्य सरकारों से बात करना शेष है। पूर्व में हम उनसे बात कर चुके हैं। एक बार और बात कर लेंगे और उसके बाद निर्णय लेंगे।

श्री अनुराग सिंह ठाकुर: माननीय मंत्री जी ने पहले कहा कि सुप्रीम कोर्ट के कहने पर या सुप्रीम कोर्ट के द्वारा बनाई गई जो समिति है, मुझे लगता है कि वह समिति सुप्रीम कोर्ट ने क्यों बनाई, वहां पर क्या परिस्थितियां उस समय पर रही होंगी, सुप्रीम कोर्ट में एक्सपर्ट्स वहां पर हैं या नहीं हैं, मंत्रालय के पास तो हो सकते हैं, लेकिन क्या आप उसको कोई नयी चुनौती देकर कोई नयी कमेटी बनाने के बारे में सोच रहे हैं? उसके बारे में माननीय मंत्री जी बता सकते हैं, क्योंकि पहले की सरकारें नहीं करती थीं। आज की सरकारें यदि निर्णय करती हैं तो उसमें बदलाव हो सकता है। मैं केवल अपना प्रश्न यहां तक सीमित रखना चाहता हूँ कि दिल्ली के प्रदूषण से लेकर बाकी सब परिस्थितियां हम लगातार देखते हैं। जहां तक इकोलॉजी की बात की जाती है तो मुझे लगता है कि इस मंत्रालय की बहुत बड़ी भूमिका उस ओर देखने की है।

अध्यक्ष महोदया, हम लगातार देखते हैं कि लोग हिमाचल प्रदेश और पहाड़ी राज्यों में पर्यटन के लिए आते हैं और वहां ज्यादातर प्रदूषण फैला कर जाते हैं। सरकार की ओर से उसके लिए क्या कदम उठाये जाने वाले हैं? हालांकि, हिमाचल प्रदेश में जब हमारी सरकार थी तो पॉलिथीन पर बैन लगाना एवं

अन्य कार्य करके, उस दिशा में बड़े कदम उठाये गये थे, ताकि पर्यावरण की दृष्टि से अच्छे काम किये जा सकें।

मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहूंगा कि इस पूरी ट्रांस हिमालयन बेल्ट के लिए जम्मू-कश्मीर, हिमाचल प्रदेश, उत्तराखंड से नॉर्थ-ईस्ट तक, जहां से किरेन रिजीजू जी भी आते हैं, इस पूरे क्षेत्र के लिए आप क्या बड़े कदम उठाने वाले हैं, इसकी जानकारी दें?

श्री अनिल माधव दवे : अध्यक्ष महोदया, प्रश्न का पहला हिस्सा जस्टिस धर्माधिकारी की समिति से संबंधित है। उसमें पर्याप्त एक्सपर्ट लोग हैं। उसके अंदर डायरेक्टर नेशनल इंस्टीट्यूट ऑफ ओसनोग्राफी हैं, हेड आफ बॉटनी डिपार्टमेंट, मुम्बई यूनीवर्सिटी हैं। उसमें हेड आफ डिपार्टमेंट एनवायरमेंट इंजीनियरिंग, आईआईटी, मुम्बई हैं। उसके अंदर रिप्रेजेंटेटिव, प्रोफेसर सेंटर फार द एनवायरमेंट प्लानिंग एंड टेक्नोलोजी, अहमदाबाद हैं। एग्जिक्यूटिव डायरेक्टर नेशनल इंस्टीट्यूट आफ डिजाइन, अहमदाबाद हैं, ठाणे के कलेक्टर हैं। मैम्बर आफ सेक्रेटरी महाराष्ट्र स्टेट पॉल्यूशन कंट्रोल बोर्ड, उसके मैम्बर सैक्रेटरी हैं। रिप्रेजेंटेटिव आफ नॉन गवर्नमेंट ऑर्गनाइजेशंस भी उसके अंदर हैं और वी. डब्ल्यू देशपांडे, डिप्टी सेक्रेट्री यूनियन अर्बन डेवलपमेंट डिपार्टमेंट, गवर्नमेंट ऑफ महाराष्ट्र हैं। इतने उसके अधिकृत मैम्बर्स हैं। ये मैम्बर्स जस्टिस धर्माधिकारी के नेतृत्व में दहानु क्षेत्र के अंदर रेड कैटेगरी में कौन-सी इंडस्ट्रीज आ रही हैं, ऑरेंज कैटेगरी में कौन-सी इंडस्ट्रीज आ रही हैं, ग्रीन कैटेगरी में कौन-सी इंडस्ट्रीज आ रही हैं, इन बातों का ध्यान रख रहे हैं।

मैं माननीय सदस्य को यह बताना चाहता हूं कि यह एक बहुत ही प्रोडक्टिव एरिया है, जहां पर फल पर्याप्त मात्रा में पाये जाते हैं, 37,000 टन चीकू होता है, 1,823 टन अमरूद होता है, 29.9 लाख कोकोनट प्राप्त होता है। इसके अलावा मछलियां और अलग-अलग प्रकार की खाने योग्य वस्तुयें मिलती हैं। इस एरिया में प्रॉन्स भी होती है एवं अन्य बहुत-सी चीजें हमें प्राप्त हो रही हैं। यह बहुत इको-फ्रेजाइल एरिया है, इसलिए इसके संबंध में हम जब सोचेंगे तो हमें यह निश्चित करना चाहिए कि क्या देख कर इस एरिया को हम संभाल पा रहे हैं या नहीं। मुझे यह लग रहा है कि यह एरिया अभी संभल रहा है। अगर इसमें किसी प्रकार की इंटरवेंशन की जरूरत है तो माननीय सुप्रीम कोर्ट को उसके अंदर आने देना चाहिए और प्रयत्न करना चाहिए।

प्रश्न का दूसरा हिस्सा हिमालय से संबंधित था। यह बात सही है कि आज हिमालय क्षेत्र में सॉलिड वेस्ट मैनेजमेंट एक बहुत बड़ा विषय है। वहां बहुत लोग जाते हैं, कचरा फैला कर वापस चले आते हैं और कचरा वहीं रह जाता है। हिमालय से मेरा अर्थ - जम्मू-कश्मीर से लेकर अरुणाचल प्रदेश तक का क्षेत्र है। इस पूरी हिमालयन बेल्ट में सॉलिड वेस्ट को लेकर सरकार गंभीरता से सोच रही है और हम इस दिशा में

एक ठोस कदम उठाना चाहते हैं, बियॉड पॉलिटिक्स कदम उठाना चाहते हैं। हम चाहते हैं कि हिमालय का क्षेत्र स्वच्छ हो। उसकी स्वच्छता के लिए आगे क्या-क्या कदम हो सकते हैं, वे निश्चित होने पर मैं आपके माध्यम से सदन को अवगत कराऊंगा। धन्यवाद।

(Q.165)

PROF. SAUGATA ROY: Madam, I thank the Minister for the reply. This is a welcome step, notifying the ceiling prices of coronary stents used in angioplasty. There has been loot by doctors, corporate hospitals and by importing companies, so much so that in West Bengal our Chief Minister brought a special legislation to prevent this loot by the corporate hospitals. It surely went out of the grip of the common people. But what is happening is, the hospitals are still charging more money for the stents than notified, they are only putting it under some other head.

The question I want to ask the hon. Minister is, how does the Government propose to ensure the quality of the stents, both manufactured in India and imported, on various parameters like mechanical strength, chemical properties, drug used in drug-eluting stents?

मैं माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहता हूँ कि यह लूट बंद करने के लिए आप क्या कर रहे हैं?

श्री मनसुख एल.मांडविया : अध्यक्ष महोदया, मुझे इस बात का गौरव है कि प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र भाई के निर्देश के अनुसार मेरे मंत्रालय ने स्टेंट का मूल्य फिक्स किया है। आज देश में हार्ट अटैक की समस्या धीरे-धीरे बढ़ रही है। ऐसी स्थिति में जब मरीज को अस्पताल में ऑपरेशन के लिए भर्ती किया जाता है, तब डाक्टर कहते हैं कि अगर आपको बेयर मेटल स्टेंट लगाना है, तो उसका मूल्य पचास हजार रुपए होगा। अगर आपको ड्रग एल्यूटिंग स्टेंट लगवाना है, तो उसका मूल्य एक लाख रुपए होगा। अगर आपको जर्मन वाला स्टेंट या अमरीका वाला स्टेंट लगवाना है, तो उसका मूल्य डेढ़ लाख रुपए या दो लाख रुपए होगा। ऐसा कौन-सा परिवार होगा, जो अपने परिवार के सदस्य को अच्छा ट्रीटमेंट नहीं दिलवाना चाहेगा। चाहे उस परिवार के पास पैसा हो या न हो, जहां से भी पैसे का इंतजाम करना पड़े, वह परिवार पैसे का इंतजाम करता है और सबसे अच्छा स्टेंट ढाई लाख रुपए वाला डाक्टर के कहने के अनुसार लगवाता है। हमने यह पता लगवाया कि उस स्टेंट की एक्जुअल प्राइस कितनी है और स्टेंट लगाने के बाद कुल कितना खर्च होना चाहिए।

महोदया, बेयर मेटल स्टेंट का मार्केट मूल्य 45 हजार रुपए था। हमने पता लगवाया कि उसकी प्रोडक्शन कॉस्ट क्या आती है। बेयर मेटल स्टेंट का प्रोफिट इन्क्लूड करके उसकी प्रोडक्शन कीमत 4450 रुपए आती थी। ऐसे ही ड्रग एल्यूटिंग स्टेंट का मार्केट मूल्य 1,21,000 रुपए का था, लेकिन उसकी प्रोडक्शन कॉस्ट 7600 रुपए थी। इतनी ज्यादा प्राइज इन स्टेंट्स की अस्पतालों में ली जाती थी। हमने

प्राथमिकता के आधार पर तय किया कि उसके डिस्ट्रीब्यूटर, उसके सी.एंड एफ., उसका प्रोफिट जोड़कर देखा कि इनका क्या मूल्य होना चाहिए। हमने तय किया कि बेयर मेटल स्टेन का ज्यादा से ज्यादा प्राइज 7260 रुपए होना चाहिए और इससे ज्यादा कोई पैसा न ले सके। ऐसे ही ड्रग एल्यूटिंग स्टेन, जो लगाने के बाद अंदर ही ड्रग एल्यूट हो जाता है, जो अस्पताल में 1,21,000 रुपए में लगाते थे, हमने स्टडी करके उसका प्राइस 29000 रुपए रखा है। आज किसी भी अस्पताल में यह स्टेन 29000 रुपए में लग सकता है। इस मूल्य से ज्यादा कोई पैसा न ले सके, इसके लिए भी हमने व्यवस्था की है। जब हमने यह प्राइस फिक्स किया, तब सभी राज्यों से कंसल्ट किया था और जो कम्पनियां इसका प्रोडक्शन करती हैं, इम्पोर्ट करती हैं, उनसे कंसल्ट करने के बाद हमने स्टेन का मूल्य कैप किया, ताकि मार्केट में इनकी कमी न हो तथा सभी को आसानी से ये स्टेन उपलब्ध हो सकें, इसका भी हमने ख्याल रखा था। पिछले साल में 3,00,053 मरीजों को स्टेन लगाया गया था और इस साल पांच लाख स्टेन्स लगने वाले हैं। इन स्टेन्स का प्राइज फिक्स करने से पांच हजार करोड़ रुपयों का पांच लाख सामान्य वर्ग के मरीजों को, गरीब वर्ग के मरीजों को फायदा होने वाला है। यह गरीबों के हित में, गांव के लोगों के हित में काम किया गया है। जिसके पास पैसा नहीं है, ऐसे लोगों को कम रेट में स्टेन मिले, इसके लिए प्राइज कैप किया गया है। मुझे यह बताने में खुशी हो रही है कि हमने प्रोडक्शन करने वाली कम्पनी के साथ कंसल्टेशन किया, हमने अस्पतालों के साथ कंसल्टेशन किया, हमने डिस्ट्रीब्यूटर्स के साथ कंसल्टेशन किया। सभी लोगों ने यह बात मान ली है और प्राइस कैप से आज उन्होंने स्टेन्स बेचने भी शुरू कर दिए हैं। आज गरीब मरीज कैप प्राइज से स्टेन खरीद रहे हैं और जनता उसका उपयोग कर रही है।

12.00 hours

माननीय अध्यक्ष : यदि आपको कोई शॉर्ट क्वेश्चन पूछना हो, तो ठीक है।

PROF. SAUGATA ROY: Hon. Speaker Madam, I have a short question.

मैं मंत्री जी को बधाई देता हूँ कि उन्होंने बहुत ही उत्साह के साथ जवाब दिया। मुझे पता नहीं है कि नरेन्द्रभाई मोदी जी की सरकार को स्टेन की प्राइस को लिमिट करने में तीन वर्ष क्यों लग गये। ... (व्यवधान) इतना समय तो लग गया। लेकिन मैं इतना ही पूछना चाहता हूँ कि ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : जो अच्छी बात है, उसे अच्छा कहें।

... (व्यवधान)

प्रो. सौगत राय: मैडम मैंने कहा कि यह एक बहुत बड़ा रैकेट था। जॉनसन एंड जॉनसन कम्पनी स्टेन को बाहर से इम्पोर्ट करती है, वह इसका बहुत प्राइस लेती है। बाजार में अभी स्टेन की कमी है। There is

shortage of such stents in the market. मैं यह पूछना चाहता हूँ कि क्या आप लोगों ने स्टडी किया है कि What type of stents- bare metal stents, drug eluting stent or bio-degradable stents- should be used for which medical condition क्योंकि डॉक्टर्स जरूरत नहीं रहने पर भी ड्रग एल्यूटिंग स्टेंट लगाने के लिए कहता है। इस पर रोक लगाने के लिए मंत्री महोदय कोई कदम उठाएंगे?... (ब्यवधान)

HON. SPEAKER: Question Hour is over.

12.01 hours**PAPERS LAID ON THE TABLE**

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

Shri Parshottam Rupala.

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

- (1) (एक) स्माल फार्मर्स एग्री-बिजनेस कनसोरटियम, नई दिल्ली के वर्ष 2015-2016 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।
- (दो) स्माल फार्मर्स एग्री-बिजनेस कनसोरटियम, नई दिल्ली के वर्ष 2015-2016 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
- (2) उपर्युक्त (1) में उल्लिखित पत्रों की सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6552/16/17]

- (3) नाशक कीट और नाशक जीव अधिनियम, 1914 की धारा 4(घ) के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)-
 - (एक) पादप संगरोध (भारत में आयात का विनियमन) (पहला संशोधन) आदेश, 2017, जो 27 जनवरी, 2017 के भारत के राजपत्र की अधिसूचना संख्या का.आ. 264(अ) में प्रकाशित हुआ था।
 - (दो) पादप संगरोध (भारत में आयात का विनियमन) (दूसरा संशोधन) आदेश, 2017, जो 7 फरवरी, 2017 के भारत के राजपत्र की अधिसूचना संख्या का.आ. 364(अ) में प्रकाशित हुआ था।

[Placed in Library, See No. LT 6553/16/17]

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

- (1) कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 394 की उप-धारा (1) के अंतर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)-
- (एक) नेशनल हैंडीकैप्ड फाइनेंस एण्ड डेवलपमेंट कॉरपोरेशन, फरीदाबाद के वर्ष 2015-2016 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।
- (दो) नेशनल हैंडीकैप्ड फाइनेंस एण्ड डेवलपमेंट कॉरपोरेशन, फरीदाबाद का वर्ष 2015-2016 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक- महालेखापरीक्षक की टिप्पणियाँ।

[Placed in Library, See No. LT 6554/16/17]

- (2) (एक) नेशनल इंस्टीट्यूट फॉर द विजुअली हैंडीकैप्ड, देहरादून के वर्ष 2015-2016 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।
- (दो) नेशनल इंस्टीट्यूट फार द विजुअली हैंडीकैप्ड, देहरादून के वर्ष 2015-2016 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
- (3) उपर्युक्त (2) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6555/16/17]

- (4) (एक) रिहैबिलिटेशन काउंसिल ऑफ इंडिया, नई दिल्ली के वर्ष 2015-2016 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।
- (दो) रिहैबिलिटेशन काउंसिल ऑफ इंडिया, नई दिल्ली के वर्ष 2015-2016 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
- (5) उपर्युक्त (4) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6556/16/17]

- (6) (एक) पंडित दीनदयाल उपाध्याय इंस्टीट्यूट फॉर फिजीकली हैंडीकैप्ड, नई दिल्ली के वर्ष 2015-2016 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

- (दो) पंडित दीनदयाल उपाध्याय इंस्टीट्यूट फॉर फिजीकली हैंडीकैप्ड, नई दिल्ली के वर्ष 2015-2016 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
- (7) उपर्युक्त (6) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6557/16/17]

कृषि और किसान कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सुदर्शन भगत) : माननीय अध्यक्ष महोदया, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ :-

- (1) (एक) सेंट्रल एग्रीकल्चरल यूनिवर्सिटी, इम्फाल के वर्ष 2014-2015 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
- (दो) सेंट्रल एग्रीकल्चरल यूनिवर्सिटी, इम्फाल के वर्ष 2014-2015 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।
- (2) उपरोक्त (1) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलम्ब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6558/16/17]

खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय में राज्य मंत्री (साध्वी निरंजन ज्योति): माननीय अध्यक्ष महोदया, मैं वर्ष 2017-2018 के लिए खाद्य प्रसंस्करण उद्योग मंत्रालय की अनुदानों की विस्तृत मांगों की एक प्रति (हिंदी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखती हूँ।

[Placed in Library, See No. LT 6559/16/17]

सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री कृष्णपाल गूर्जर): माननीय अध्यक्ष महोदया, मैं अपने सहयोगी श्री विजय सांपला की ओर से निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूँ :-

- (1) (एक) डॉ. अम्बेडकर फाउंडेशन, नई दिल्ली के वर्ष 2015-2016 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।
- (दो) डॉ. अम्बेडकर फाउंडेशन, नई दिल्ली के वर्ष 2015-2016 के कार्यक्रम की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

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

[Placed in Library, See No. LT 6560/16/17]

- (3) संविधान के अनुच्छेद 338क की धारा (6) के अंतर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)-

(एक) वर्ष 2015-2016 के लिए राष्ट्रीय अनुसूचित जाति आयोग, नई दिल्ली का वार्षिक प्रतिवेदन।

(दो) राष्ट्रीय अनुसूचित जाति आयोग, नई दिल्ली के वर्ष 2015-2016 के वार्षिक प्रतिवेदन में अंतर्विष्ट सिफारिशों पर की गई कार्रवाई संबंधी ज्ञापन।

- (4) उपर्युक्त (3) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6561/16/17]

- (5) कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 394 की उप-धारा(1) के अंतर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)-

(एक) राष्ट्रीय सफाई कर्मचारी वित्त और विकास निगम, नई दिल्ली के वर्ष 2015-2016 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) राष्ट्रीय सफाई कर्मचारी वित्त और विकास निगम, नई दिल्ली का वर्ष 2015-2016 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियाँ।

- (6) उपर्युक्त (5) में उल्लिखित पत्रों को सभा पटल पर रखने में हुए विलंब के कारण दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

[Placed in Library, See No. LT 6562/16/17]

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS, MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF SHIPPING AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF CHEMICALS AND FERTILIZERS (SHRI MANSUKH L. MANDAVIYA): Hon. Speaker Madam, I beg to lay on the Table:-

- (1) A copy each of the following papers (Hindi and English versions) under sub-section (1) of Section 394 of the Companies Act, 2013:-

- (i) Review by the Government of the working of the Hindustan Organic Chemicals Limited, Navi Mumbai, for the year 2015-2016.
 - (ii) Annual Report of the Hindustan Organic Chemicals Limited, Navi Mumbai, for the year 2015-2016, alongwith Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.
- (2) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (1) above.
[Placed in Library, See No. LT 6563/16/17]
- (3) A copy of the Annual Accounts (Hindi and English versions) of the National Institute of Pharmaceutical Education and Research, Hyderabad, for the year 2014-2015, together with Audit Report thereon.
- (4) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (3) above.
[Placed in Library, See No. LT 6564/16/17]
- (5) A copy of the Annual Accounts (Hindi and English versions) of the National Institute of Pharmaceutical Education and Research, Ahmedabad, for the year 2015-2016, together with Audit Report thereon.
- (6) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (5) above.
[Placed in Library, See No. LT 6565/16/17]

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF CONSUMER AFFAIRS, FOOD AND PUBLIC DISTRIBUTION (SHRI C.R. CHAUDHARY): I beg to lay on the Table:-

- (1) (i) A copy of the Annual Report (Hindi and English versions) of the Warehousing Development and Regulatory Authority, New Delhi, for the year 2015-2016, alongwith Audited Accounts.

- (ii) Statement regarding Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the Warehousing Development and Regulatory Authority, New Delhi, for the year 2015-2016.
- (2) Statement (Hindi and English versions) showing reasons for delay in laying the papers mentioned at (1) above.

[Placed in Library, See No. LT 6566/16/17]

- (3) A copy of the Warehousing (Development and Regulation) Registration of Warehouses Rules, 2017 (Hindi and English versions) published in Notification No. G.S.R.165(E) in Gazette of India dated 23rd February, 2017 under Section 52 of the Warehousing (Development and Regulation) Act, 2007.

[Placed in Library, See No. LT 6567/16/17]

- (4) A copy each of the following Notifications (Hindi and English versions) under sub-section (3) of Section 44 of the Food Corporation Act, 1964:-

- (i) The Food Corporations (Amendment) Rules, 2016 published in Notification No. G.S.R.1133(E) in Gazette of India dated 14th December, 2016.
- (ii) The Food Corporations (Amendment) Rules, 2015 published in Notification No. G.S.R.469(E) in Gazette of India dated 9th June, 2015.

[Placed in Library, See No. LT 6568/16/17]

- (5) A copy each of the following Notifications (Hindi and English versions) under sub-section (6) of Section 3 of the Essential Commodities Act, 1955:-

- (i) The Removal of Licensing Requirements, Stock Limits and Movement Restrictions on Specified Foodstuffs Order, 2016 published in Notification No. G.S.R.929(E) in Gazette of India dated 29th September, 2016.

- (ii) The Removal of Licensing Requirements, Stock Limits and Movement Restrictions on Specified Foodstuffs (Amendment) Order, 2016 published in Notification No. S.O.3341(E) in Gazette of India dated 28th October, 2016.

[Placed in Library, See No. LT 6569/16/17]

12.04 hours**STATEMENTS BY MINISTERS****(i) Recent attack on security forces at Sukma, Chhattisgarh**

गृह मंत्री (श्री राजनाथ सिंह) : अध्यक्ष महोदया, मैं 11 मार्च, 2017 को सुकमा, छत्तीसगढ़ में सुरक्षा बलों पर हुए हमले के संबंध में वक्तव्य देने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

दिनांक 11 मार्च, 2017 को सी.आर.पी.एफ. की 02 कंपनियां सुकमा जिले के भेजी-गोरखा-इंजीराम सड़क निर्माण कार्य के सुरक्षा हेतु तैनात थीं। लगभग 0853 बजे जब सुरक्षा बल ग्राम बांकुपाड़ा से सटे जंगल में पहुँचा तो वामपंथी उग्रवादियों ने घात लगाकर हमला करते हुए हैवी फायरिंग के साथ-साथ आई.ई.डी. का इस्तेमाल किया। इस घटना में दुर्भाग्यवश 12 सुरक्षा कर्मी वीरगति को प्राप्त हुए तथा 02 गंभीर रूप से घायल हो गए। घायलों की स्थिति स्थिर है तथा वे खतरे से बाहर हैं। इस घटना में वामपंथी उग्रवादियों के द्वारा कुल 13 हथियार एवं वायरलेस सेट छीने गए। वीरगति प्राप्त एवं घायल सुरक्षा कर्मियों के नाम निम्न प्रकार हैं-

वीरगति प्राप्त सुरक्षा कर्मियों की नामावली

| | | |
|-----|-------------------|----------------------|
| 1. | निरीक्षक | जगजीत सिंह |
| 2. | सहायक उप निरीक्षक | हीरा बल्लभ भट्ट |
| 3. | सहायक उप निरीक्षक | नरेन्द्र सिंह |
| 4. | सिपाही | सुरेश कुमार |
| 5. | सिपाही | मंगेश बल पाण्डे |
| 6. | सिपाही | रामपाल सिंह यादव |
| 7. | सिपाही | गोरखनाथ |
| 8. | सिपाही | नन्द कुमार अथराम |
| 9. | सिपाही | सतीश चन्द वर्मा |
| 10. | सिपाही | के. शंकर |
| 11. | हवलदार | पी.आर. मैनडेह |
| 12. | हवलदार | जगदीश प्रसाद विश्नोई |

घायल सुरक्षा कर्मियों की नामावली

| | | |
|----|--------|----------------|
| 1. | सिपाही | जयदेव प्रमाणिक |
| 2. | सिपाही | मो. सलीम सगल |

मैं वीरगति प्राप्त सुरक्षा कर्मियों के शोक संतप्त परिवार के साथ संवेदना व्यक्त करता हूँ और उन्हें बताना चाहूंगा कि उनके शोक की इस घड़ी में पूरा देश उनके साथ है। उनके बलिदान को यह देश हमेशा याद रखेगा। घायल वीरों की पर्याप्त और अच्छी से अच्छी चिकिस्ता कराई जाएगी, और मैं पूरे सदन की ओर से उनके शीघ्र स्वास्थ्य-लाभ की मनोकामना करता हूँ।

वामपंथी उग्रवाद के विरुद्ध सुरक्षा बलों की अप्रत्याशित कामयाबियों से वामपंथी समूहों में हड़बड़ाहट स्पष्ट रूप से प्रतीत हो रही है। वर्ष 2016 में सुरक्षा बलों ने सभी वामपंथी उग्रवाद से प्रभावित राज्यों, विशेषकर छत्तीसगढ़ में जबरदस्त सफलता प्राप्त की तथा 135 उग्रवादियों को मार गिराया, 779 को गिरफ्तार किया और 1198 ने आत्मसमर्पण किया। छत्तीसगढ़ में वर्ष 2015 की तुलना में वर्ष 2016 में वामपंथी उग्रवाद की घटनाओं में 15 प्रतिशत की कमी आई है तथा हिंसक घटनाएं वर्ष 2015 में 466 से घटकर वर्ष 2016 में 395 हो गईं। पिछले वर्ष के सभी आंकड़े सुरक्षा बलों की दक्षता एवं कार्यकुशलता का प्रमाण हैं -

- वर्ष 2015 की अपेक्षा वर्ष 2016 में मारे गए वामपंथी उग्रवादियों की संख्या में 150 प्रतिशत की वृद्धि हुई (2015 में 89 से 2016 में 222) वामपंथी मारे गए।
- वर्ष 2015 की अपेक्षा वर्ष 2016 में वामपंथी उग्रवादियों के आत्मसमर्पण और गिरफ्तारी में भी 47 प्रतिशत की वृद्धि हुई, (2238 से 3282)।
- सुरक्षा बलों द्वारा वर्ष 2016 में सिर्फ 03 हथियार गंवाए जबकि वर्ष 2015 में यह संख्या 15 थी।
- 67 प्रतिशत मुठभेड़ों में वामपंथी उग्रवादी मारे गए। यह संख्या वर्ष 2015 में सिर्फ 36 प्रतिशत थी।
- दक्षिण बस्तर में, जोकि वामपंथी उग्रवाद का गढ़ है, हिंसा की घटनाओं में 22 प्रतिशत की कमी हुई। (2015 में 326 से 2016 में 252)।

वर्ष 2016 में वामपंथी उग्रवादियों को अप्रत्याशित हानि उठानी पड़ी, इसका जिक्र उन्होंने अपने बयानों एवं दस्तावेजों में खुलकर किया है। वामपंथी उग्रवादी अपने कैडर्स के गिरते हुए मनोबल को बढ़ाने के प्रयास में इस प्रकार की घटनाओं को अंजाम देने हेतु प्रयासरत् रहेंगे। मुझे पूरा विश्वास है कि हमारे वीर जवान और अधिकारी इसका मुकाबला डटकर करेंगे और वामपंथी उग्रवाद का शीघ्र से शीघ्र अंत सुनिश्चित करने में अपना पूरा योगदान देंगे।

परन्तु इस घटना विशेष पर आत्मनिरीक्षण की आवश्यकता है। मैंने महानिदेख CRPF को निर्देशित किया है कि इस मामले की पूर्ण जांच कर मुझे रिपोर्ट दें ताकि, घटना हमारी किस कमी से हुई, यह मालूम पड़ सके। ऐसी घटनाओं की सम्भावनाओं को कम किया जाए, और उनकी पुनरावृत्ति न हो।

मैंने घटना के दिन ही छत्तीसगढ़ जाकर शहीदों को श्रद्धांजलि अर्पित की तथा घायलों से मुलाकात की। शहीदों के पार्थिव शरीर को उनके परिवारजनों तक पहुंचाने की व्यवस्था कर दी गई है। जीवन की क्षति की भरपाई आर्थिक मदद से पूरी नहीं हो सकती, फिर भी शहीदों के परिजनों को केन्द्र सरकार से रु. 35 लाख ex-gratia, रु. 20 लाख CRPF Risk Fund से और रु. एक लाख CRPF Welfare Fund से दिया जायेगा। इसके अतिरिक्त रु. 25 लाख बीमा योजना के तहत तथा रु. तीन लाख ex-gratia छत्तीसगढ़ राज्य द्वारा भी दिया जाएगा। शहीदों के उत्तराधिकारियों को उनके सेवानिवृत्ति की अवधि तक पूर्ण वेतन Liberalized Pensionary Award (LPA) के तहत दिया जायेगा।

मैं सदन को विश्वास दिलाता हूं कि केन्द्र सरकार सुरक्षा बलों को हर प्रकार से सक्षम करने हेतु कृत संकल्प है। इसी प्रकार हम राज्यों की सहायता training एवं capacity building में करते रहेंगे। साथ ही intelligence sharing तथा आवश्यकता अनुसार केन्द्रीय सुरक्षा बलों की तैनाती जारी रहेगी।

मैं इस सदन के माध्यम से पूरे देश को आश्वस्त करना चाहता हूं कि वामपंथी उग्रवादियों के द्वारा अपने स्वार्थ के लिए देश के कुछ हिस्सों को विकास के लाभ से वंचित रखने एवं जनता को गुमराह करने की नीति को कामयाब नहीं होने दिया जायेगा।

मैं एक बार फिर वीरगति प्राप्त सुरक्षा कर्मियों को श्रद्धांजलि अर्पित करता हूं तथा उनके परिजनों के प्रति संवेदना व्यक्त करते हुए सदन को आश्वस्त करना चाहूंगा कि इन शहीदों का बलिदान किसी भी सूत्र में व्यर्थ नहीं जायेगा।

[Placed in Library, See No. LT 6570A/16/17]

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे (गुलबर्गा) : महोदया, मैं एक क्लेरिफिकेशन पूछना चाहता हूँ।

माननीय अध्यक्ष : इस पर क्लेरिफिकेशन नहीं होता है।

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे: जो इंसिडेंट हुई है, क्या इसमें इंटेलिजेंस की रिपोर्ट आने में देरी हुई...(व्यवधान)

क्या यह इंटेलिजेंस रिपोर्ट का फेल्योर है? क्या इंफोर्मेशन ठीक नहीं थी...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आप एक नई परिपाटी मत डालो, यदि उत्तर देना हो तो वह दे सकते हैं।

रसायन और उर्वरक मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्री (श्री अनन्तकुमार): महोदया, माननीय गृह मंत्री जी अपना स्टेटमेंट दे चुके हैं और यह परम्परा है कि स्टेटमेंट के ऊपर क्लेरिफिकेशन नहीं दिया जाता है।

माननीय अध्यक्ष : मैंने वही बात बोली है, आप एक नई परिपाटी मत डालो। स्टेटमेंट पर एक्सप्लेनेशन नहीं पूछा जाता है, ऐसी परिपाटी नहीं है।

SHRI MALLIKARJUN KHARGE: Several people have died.... (*Interruptions*)

No financial support is given.... (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : वह दिया है, सब कुछ हुआ है।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आप डिस्कशन मांगिये, मैं मना नहीं कर रही हूँ, लेकिन यह अभी नहीं होगा। आप नोटिस दे दो, हम डिस्कशन अलाऊ कर देंगे।

...(व्यवधान)

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे: मैडम, यह ठीक नहीं है।

माननीय अध्यक्ष : आप नोटिस दे दो, अगर आप डिस्कशन चाहते हो तो मैं मना नहीं कर रही हूँ, मगर ऐसे मत कीजिए।

श्री अनन्तकुमार : मैडम, क्लेरिफिकेशन की परम्परा नहीं है। ...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : इस पर ऐसे प्रश्नोत्तर की परम्परा नहीं है।

12.10 hours**(ii) Status of implementation of the recommendations contained in the 22nd Report of the Standing Committee on Chemicals and Fertilizers on Demands for Grants (2016-17), pertaining to the Department of Chemicals and Petrochemicals, Ministry of Chemicals and Fertilizers***

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS, MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF SHIPPING AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF CHEMICALS AND FERTILIZERS (SHRI MANSUKH L. MANDAVIYA): Madam, I beg to lay a statement regarding the status of implementation of the recommendations contained in the 22nd Report of the Standing Committee on Chemicals and Fertilizers on Demands for Grants (2016-17), pertaining to the Department of Chemicals and Petrochemicals, Ministry of Chemicals and Fertilizers.

* Laid on the Table and also placed in Library, See No. LT 6570/16/17

12.12 hours**MOTION RE: FORTIETH REPORT OF
BUSINESS ADVISORY COMMITTEE**

कृषि और किसान कल्याण मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री एस.एस.अहलुवालिया): अध्यक्ष महोदया, मैं निम्नलिखित प्रस्ताव करता हूँ कि -

“कि यह सभा 10 मार्च, 2017 को सभा में प्रस्तुत कार्य मंत्रणा समिति के चालीसवें प्रतिवेदन से सहमत है।”

HON. SPEAKER: The question is:

“That this House do agree with the Fortieth Report of the Business Advisory Committee presented to the House on the 10th March, 2017.”

The motion was adopted.

HON. SPEAKER: All the notices of Adjournment Motion are disallowed.

... (Interruptions)

12.13 hours**GOVERNMENT BILLS - Introduced****(i) Footwear Design and Development Institute Bill, 2017***

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF COMMERCE AND INDUSTRY (SHRIMATI NIRMALA SITHARAMAN): I beg to move for leave to introduce a Bill to establish and declare the Footwear Design and Development Institute as an institution of national importance for the promotion and development of quality and excellence in education, research and training in all disciplines relating to footwear and leather products design and development and for matters connected therewith or incidental thereto.

HON. SPEAKER: The question is:

“That leave be granted to introduce a Bill to establish and declare the Footwear Design and Development Institute as an institution of national importance for the promotion and development of quality and excellence in education, research and training in all disciplines relating to footwear and leather products design and development and for matters connected therewith or incidental thereto. ”

The motion was adopted.

SHRIMATI NIRMALA SITHARAMAN: I introduce the Bill.

* Published in the Gazette of India, Extraordinary, Part-II, Section-2, dated 14.3.2017

12.15 hours**(ii) Inter-State River Water Disputes (Amendment) Bill, 2017 ***

जल संसाधन, नदी विकास और गंगा संरक्षण मंत्री (सुश्री उमा भारती) : महोदया, मैं प्रस्ताव करती हूँ :

“कि अंतर्राज्यिक नदी जल विवाद अधिनियम, 1956 का और संशोधन करने वाले विधेयक, 2017 को पुरःस्थापित करने की अनुमति प्रदान की जाए।”

HON. SPEAKER: Motion moved:

“That leave be granted to introduce a Bill further to amend the Inter-State River Water Disputes Act, 1956.”

... (*Interruptions*)

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB (CUTTACK): Madam, I am objecting to the introduction of the Bill. ज़ीरो ऑवर इसके बाद आएगा । ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : ज़ीरो ऑवर इसके बाद आएगा। अभी बिल का इंट्रोडक्शन हो रहा है न?

... (व्यवधान)

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB : Madam, I am objecting to the introduction of the Bill, that is, the Inter-State River Water Disputes (Amendment) Bill, 2017. Water is a State subject. The Constitution allows the Union Government to introduce certain Bills relating to the State subjects on three provisions and those three provisions are Article 249, Article 252 (1) and Article 262.

Article 249 has a very limited purpose where a Resolution is passed and that is only effective for about a year or so. After that, until and unless, the respective provinces adopt it, it becomes infructuous.

Article 252 is a model under which the Union Government, through this Parliament, introduces a Bill which will be adopted subsequently by respective State Governments and then, it becomes a law.

I will just read out Article 262 क्योंकि यह व्यवस्था का प्रश्न है। Article 262 states about adjudication of disputes relating to waters of inter-State rivers or river valleys. It says:

* Published in the Gazette of India, Extraordinary, Part-II, Section-2, dated 14.3.2017

“Parliament may by law provide for the adjudication of any dispute or complaint with respect to the use, distribution or control of the waters of, or in, any inter-State river or river valley.”

Then, Part (2), that is, proviso of that Article states:

“Notwithstanding anything in this Constitution, Parliament may by law provide that neither the Supreme Court nor any other court shall exercise jurisdiction in respect of any such dispute or complaint as is referred to in clause (1).”

Actually, this Section is a denial. So, basically the power which the Constitution gives to the Executive, through this Parliament, is to appoint or to provide for adjudication of any dispute or complaint with respect to the use, distribution or control of the waters or in any inter-State river or river valley.

Here, what does the Bill say? The Bill categorically says that subsume all tribunals into one permanent tribunal. It also explains that as we are spending a lot of money on respective tribunals that is the reason why we are having one tribunal. You are also making certain gradation in the sense that firstly a committee will be formed. That committee will give its report within two years and if necessary, an extension period of another one year can be given after which it can come to the tribunal. But, the time within which the tribunal will give a report is not specified. It is a long drawn process. Is this the reason why this Bill is here? Do this Parliament and the Government have the power, through this Constitution from which the Executive derives its power, to have a law in this manner? I am not going into the merit of the Bill, at this juncture, I am only saying that this is very wrongly drafted Bill.

Since 1935, the history says that it was consciously decided during colonial period that water is a State subject. After the Independence for about 10-15 years, the tribunal was constituted and its decisions were actually being implemented. It is because the tribunal's decisions were not being followed by the respective State

Governments, it was only in 2002 during Atal Ji's tenure that an amendment was effected that the decision of the tribunal will be binding.

Under sub-section 2 of article 262, the Supreme Court is debarred to intervene. In last November or December, 2016, the Supreme Court had mentioned that any one can come to the Supreme Court if they have some complaints. So, in that respect, that also gets diluted. So, after the decision of the tribunal, any party can go to the Supreme Court. Now all these issues are not being addressed in this Bill. So, what for is this Bill here? It is a State subject.

Lastly, I would like to know whether the Union Government has consulted respective State Governments before preparing this Bill and consultation means consulting all 29 provinces. Have they agreed? The basic question which I would like to ask is this. Is it necessary? Unless and until we want to make something big and great? The history also reminds us that this type of Bill was drafted during UPA regime and you are only following it up. You are following the previous Government in many ways and this is another example. You are following them by creating one permanent organisation to deal with inter-State water disputes. It will be headed by a retired Supreme Court judge.

Another basic problem which I confront is that it was in 2002 that it was incorporated in the Act that the decision of the tribunal after its publication in the official gazette by the Central Government under sub-Section 1 shall have the same force as an order or decree of the Supreme Court.

I was going through this Bill. I thought perhaps it would be binding and there would be some time bound nature in it. But the amendment says that the decision of the Bench of the Tribunal shall be final and binding on the parties of the dispute and shall have the same force as an order or decree of the Supreme Court. How different is it? You are making an amendment and you are just repeating what is there in the Act. This is a very badly drafted Bill. I think wisdom will definitely prevail on the Government.

My only request to the Government is to reconsider introduction of this Bill. You go back and prepare a good draft after consulting the respective provinces. You get their consent and come back to this House.

सुश्री उमा भारती : महोदया, माननीय सदस्य ने जो आपत्ति की है, उस आपत्ति के दो हिस्से हैं। उन्होंने दूसरे नम्बर पर जो आपत्ति की है, उसका उत्तर मैं पहले देना चाहूँगी। उन्होंने कहा है कि it is a badly drafted Bill. लेकिन उसका उन्होंने कोई संकेत नहीं दिया है। उसका कोई तर्क और आधार उन्होंने नहीं दिया है।

दूसरी बात उन्होंने यह कही है, जो पहले नम्बर पर कही है, अब मैं पहली बात का उत्तर देती हूँ। उन्होंने कहा है कि हम संविधान की जो राज्यों की पावर है, उसका उल्लंघन कर रहे हैं। संविधान की कॉपी यहाँ मेरे पास मौजूद है और आर्टिकल 262 में यह अधिकार मिला हुआ है कि हम पार्लियामेंट में कोई भी ऐसा बिल ला सकते हैं, जो कि राज्यों के जल विवाद के निपटारे का हो। मैं आपके माध्यम से माननीय सदस्य को बताना चाहूँगी कि आप हमारे यानी सेन्ट्रल गवर्नमेंट के अधिकार को चुनौती दे रहे हैं और आप खुद हमसे ट्रिब्यूनल गठित करने का आग्रह कर रहे हैं। जिस चीज को आप हमें कह रहे हैं, ओडिशा हमसे आग्रह कर रहा है कि हम एक और ट्रिब्यूनल गठित कर दें।

आपने पूरा बोल लिया है, अब मुझे बोलने दीजिए। श्री भर्तृहरि महताब जी ने पूरा बोल लिया है। तीसरी बात जो उन्होंने कहा कि यह यू.पी.ए. सरकार के समय का है। ऐसी तो बहुत सारी चीजें हैं, जो यू.पी.ए. सरकार के समय लिखी-पढ़ी गईं, लेकिन उसे करने की हिम्मत नहीं कर पाए। हम लोग उस काम को करने की हिम्मत कर रहे हैं। यह हम लोगों में अंतर है। इसका कारण है कि हम संविधान के आर्टिकल 262 के अंतर्गत केंद्र के अधिकार का प्रयोग कर रहे हैं। इसकी जो मुख्य बात होगी, वह यह है कि अलग-अलग अधिकरणों के स्थान पर एक स्थायी अधिकरण होगा, जिसमें एक अध्यक्ष, एक उपाध्यक्ष और अधिकतम 6 सदस्य होंगे। इनकी अधिकतम उम्र सीमा 70 वर्ष रखने का प्रस्ताव है। विवाद के समाधान के लिए अधिकरण को भेजने के पूर्व एक समिति गठित होगी, जो अधिकतम एक या सवा साल में सुलझाने की कोशिश की जाएगी। अधिकरण द्वारा अधिकतम चार या पांच साल के बीच में इसका निर्णय करना पड़ेगा। इसमें राष्ट्रीय स्तर पर बेसिन की पारदर्शी डाटा प्राप्त करने की व्यवस्था रहेगी। इसका परिणाम यह निकलेगा और आप देख रहे हैं कि अभी कावेरी को लेकर कर्नाटक और तमिलनाडु का जो विवाद उत्पन्न हुआ था, उससे पूरे देश में एक प्रकार का तनाव पैदा हुआ था। यह चिंता लग रही थी कि कहीं इस विवाद के कारण कर्नाटक व तमिलनाडु में शांति भंग न हो, लोग परेशान न हो। इसलिए हमने बहुत ही सुविचारित तरीके से और बहुत सारी चीजों को नई व्यवस्था में रखकर इसको प्रस्तुत किया है।

इस संबंध में माननीय सदस्य ने जो आपत्ति की है, वह इसलिए खारिज हो जाती है कि उन्हीं की पार्टी एवं राज्य ने हमें एक ट्रिब्यूनल गठित करने का सुझाव दिया है। वे खुद मानते हैं कि हम जो इस प्रकार के गठन की प्रक्रिया अपनाते हैं, इसे अपनाते समय हमें ध्यान रहता है कि संविधान की कोई भी मर्यादा भंग न हो।

श्री भर्तृहरि महताब : हमने ट्रिब्यूनल के लिए नहीं कहा है।...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : प्लीज, बैठिए।

...(व्यवधान)

सुश्री उमा भारती : अध्यक्ष महोदया, अगर यह बिल डिबेट में आएगा तो मैं चाहूंगी कि माननीय सदस्य लोक सभा में अपनी बात रखेंगे। अभी तो इतना क्रांतिकारी निर्णय हो रहा है और इसे हम करने की हिम्मत कर पा रहे हैं। ये लोग कभी नहीं कर पाए हैं। आज मैं चाहूंगी कि पूरा सदन इसे इंटीड्यूश करने में साथ दे।

HON. SPEAKER: The question is:

“That leave be granted to introduce a Bill further to amend the Inter-State River Water Disputes (Amendment) Bill, 2017.”

The motion was adopted.

सुश्री उमा भारती : मैं विधेयक को पुरःस्थापित करती हूँ।

HON. SPEAKER: Hon. Members, there will be no 'Zero Hour' today.

... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: It has already been decided.

... (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : यह क्या हो रहा है। गवर्नर की बात यहां नहीं हो सकती। मैंने पहले ही बोला कि यह डिसअलाउड है।

... (व्यवधान)

श्री मल्लिकार्जुन खड़गे (गुलबर्गा) : जब हम लोग आपसे मिले, विनती किए... (व्यवधान) मैंने जो नोटिस दिया है। ... *

HON. SPEAKER: Shri Kharge ji, I have already disallowed it. मैंने उनको बोला था। आपका मैटर क्या है?

... (व्यवधान)

HON. SPEAKER: No. Nothing. I have already disallowed.

Shri P.R. Sundaram.

... (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : गवर्नर के बारे में यहां चर्चा नहीं हो सकती है।

... (व्यवधान)

HON. SPEAKER: Every notice of Adjournment Motion will not be discussed today.

... (*Interruptions*)

* Not recorded.

12.27 hours**SUBMISSION BY MEMBER****Re: Need to conduct CBI probe into the death of
former Chief Minister of Tamil Nadu**

*SHRI P.R. SUNDARAM (NAMAKKAL): Hon. Madam Speaker. Please allow me. ... (*Interruptions*) Thank you Madam Speaker. Former Chief Minister of Tamil Nadu Hon. *Puratchithalaivi* Amma was admitted in Apollo Hospital on 22 September 2016. ... (*Interruptions*) Hon. Amma was admitted on that day. ... (*Interruptions*)

Madam Speaker, Please allow me. Please allow me.

Hon. Amma was admitted in Apollo hospital for 75 days but no one was permitted to meet Hon. Amma during her stay in hospital. At the time of admission it was said that Amma was suffering from fever and dehydration. ... (*Interruptions*) Hon. Amma was admitted in the hospital. ... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Okay.

*SHRI P.R. SUNDARAM (NAMAKKAL): After that a statement was released, which informed, Amma was no more alive as she suffered a sudden cardiac arrest. We do not believe this statement, as it is not true. We have strong suspicion in the way how Hon. Amma died all of a sudden. We want the CBI to enquire into the mystery surrounding the death of Hon. Amma. ... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: It is ok. Everybody will not speak.

... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Please sit down.

Shrimati V. Sathyabama is permitted to associate with the issue raised by Shri P.R. Sundaram..

... (*Interruptions*)

* English translation of the speech originally delivered in Tamil.

HON. SPEAKER: It is all right. Everybody cannot be allowed to speak. Please sit down.

... (*Interruptions*)

DR. P. VENUGOPAL (TIRUVALLUR): Madam, I may be permitted to speak on an important matter... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Every notice of Adjournment Motion cannot be discussed today. You may raise it tomorrow, not today. I am sorry.

... (*Interruptions*)

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 enhance the salary and improve service conditions of para-teachers in the country.

श्री रवीन्द्र कुमार राय (कोडरमा) : शिक्षा के क्षेत्र में केन्द्र सरकार की कल्याणकारी योजना सर्व शिक्षा अभियान अंतर्गत राज्यों में शिक्षा को बढ़ावा देने हेतु पारा शिक्षकों की नियुक्ति ग्राम सभा द्वारा पंचायत स्तर पर की गई थी। पारा शिक्षकों ने 2000 रूपए के मानदेय पर शिक्षा देने का कार्य किया है। आज भी उन्हें अल्प मात्रा में ही मानदेय के रूप में मिल रहा है। पारा शिक्षकों की नियुक्ति माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी के नेतृत्व वाली सरकार के समय हुई थी। 12-14 वर्ष बीत जाने के बाद भी इन शिक्षकों के वेतन एवं सेवा संबंधी समस्याओं का निदान कई राज्यों में स्थायी रूप से नहीं हुआ है। राज्यों के समक्ष आर्थिक संकट एक महत्वपूर्ण कारण है।

चूंकि सर्व शिक्षा अभियान के अंतर्गत इन शिक्षकों की नियुक्ति हुई है, इसलिए मैं माननीय मानव संसाधन विकास मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि केन्द्र सरकार द्वारा पहल करके सभी राज्यों के साथ मिलकर पारा शिक्षकों के वेतन व अन्य सुविधाओं तथा समस्याओं के समाधान के कार्य किए जाएं।

(ii) Need to promote sale and use of indigenous consumer products in the country.

श्री सुभाष चन्द्र बहेड़िया (भीलवाड़ा) : भारतीय बाजार में विदेशी वस्तुओं का बोलबाला चिंताजनक है। भारत की इतनी बड़ी जनसंख्या और उसके कारण एक बड़ा बाजार विशेष रूप से चीन जैसे देश को मिला हुआ है। चीन में निर्मित वस्तुओं का भारतीय बाजार में चलन तेजी से बढ़ रहा है उसके पीछे उनका मूल्य कम होना विशेष कारण है। भारत सरकार और माननीय प्रधानमंत्री जी ने मेक इन इंडिया का नारा इस दौर में बुलन्द किया है उससे भारत में निर्मित वस्तुओं की मात्रा बढ़ेगी। भारत के लिए तो वे पर्याप्त होगी ही साथ ही हमारे देश का निर्यात भी बढ़ेगा परन्तु इसके लिए सरकार को इस दिशा में तेजी से प्रयास करने चाहिए कि आयात हतोत्साहित हो आयातित वस्तुओं का मूल्य बढ़े। हमारी टैक्स प्रणाली को इस दिशा में ले जाने की जरूरत है ताकि चीन जैसे देश जो भारतीय बाजार में अपना माल बेचकर बड़ा मुनाफा कमा रहे हैं एवं अपनी आर्थिक स्थिति मजबूत कर रहे हैं एवं आर्थिक संसाधनों का हमारे ही विरुद्ध परोक्ष रूप से उपयोग कर रहे हैं उन्हें भारतीय बाजार से खदेड़ा जा सके तथा भारतीय उपभोक्ताओं को भारत में निर्मित सही वस्तु मिल सके।

(iii) Need to develop Charkhari fort in Hamirpur Parliamentary Constituency, Uttar Pradesh as a tourist place.

कुँवर पुष्पेन्द्र सिंह चन्देल (हमीरपुर) : बुंदेलखण्ड का इतिहास आत्म गौरव, त्याग और संघर्षों का इतिहास है। इसके गवाह इस क्षेत्र में विभिन्न स्थानों पर बने ऐतिहासिक किले हैं जिनमें चरखारी किला ऐतिहासिक रूप से महत्वपूर्ण किला है एवं इस किले का प्रयोग इस क्षेत्र में पर्यटन विकास के रूप में किया जा सकता है।

चरखारी पर्यटन की दृष्टि से बेहद रमणीक स्थल है। वर्षा ऋतु एवं इसके उपरांत यहां प्राकृतिक सौन्दर्य देखने लायक होता है और यह बुंदेलखण्ड के कश्मीर के नाम से जाना जाता है। यदि चरखारी किले के पर्यटन केन्द्र के रूप में विकसित किया जाए तो बहुत कम लागत में पर्यटन के माध्यम से आर्थिक रूप से पिछड़े बुंदेलखण्ड में रोजगार के नवीन अवसर पैदा होंगे। जहां भारत सहित पूरी दुनिया में ऐतिहासिक धरोहरों को संरक्षित एवं पर्यटन से संबद्ध करने के प्रयास किए जा रहे हैं। वही चरखारी के किले का प्रयोग डी.आर.डी.ओ. भवन के रूप में किया जा रहा है। पूर्व में भी ब्रिटिश काल के छावनी बने किलों का ऐतिहासिक धरोहरों का दर्जा दे कर पर्यटन केंद्र के रूप में विकसित करने के प्रयास हुए हैं।

अतः मैं भारत सरकार से यह मांग करता हूँ कि यदि चरखारी किले का पूरा हिस्सा पर्यटन के लिए खोलना संभव न हो तो किले के कुछ हिस्से को पर्यटन स्थल के रूप में विकसित किए जाने के प्रयास भारत सरकार द्वारा किये जाने चाहिए।

(iv) Need to establish a girl's school and degree college in Amroha Parliamentary Constituency, Uttar Pradesh.

श्री कँवर सिंह तँवर (अमरोहा) : मैं माननीय मानव संसाधन विकास मंत्री जी का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र अमरोहा, हसनपुर तथा धनौरा में कन्या विद्यालय एवं कन्या महाविद्यालय न होने की वजह से क्षेत्र की कन्याओं को पढ़ाई में आ रही समस्या की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ।

मेरा संसदीय क्षेत्र अमरोहा एक पिछड़ा हुआ तथा साधनविहीन क्षेत्र है, जो न केवल आर्थिक व सामाजिक रूप से पिछड़ा हुआ है, अपितु शिक्षा के क्षेत्र में भी बहुत पिछड़ा हुआ है। ग्रामीण क्षेत्रों में तो शिक्षा की हालत और भी दयनीय/खराब है। विद्यालयों की संख्या काफी कम है तथा कन्या विद्यालयों का अभाव है तथा कन्या महाविद्यालय तो एक भी नहीं है। क्षेत्र में कन्या विद्यालय एवं महाविद्यालय न होने के कारण माता-पिता अपनी कन्याओं को पढ़ने के लिए बाहर नहीं भेजते हैं। सभी माँ-बाप चाहते हैं कि उनकी बेटी भी उच्च शिक्षण ग्रहण करें, परंतु कन्या विद्यालय एवं महाविद्यालय न होने की वजह से वे शिक्षा प्राप्त करने से वंचित रह जाती हैं।

यह एक कटु सत्य है कि शिक्षित नारी ही शिक्षित समाज का निर्माण कर सकती है। शिक्षित बेटी दो परिवारों को सुशिक्षित करती है, परंतु अशिक्षित होने का दुष्प्रभाव न केवल उसे बल्कि उसकी आने वाली पीढ़ी को भी भुगतना पड़ता है।

आज हम हर जगह महिला एवं पुरुष की समानता एवं बराबरी की बात करते हैं। हमारे माननीय प्रधानमंत्री जी भी कन्याओं की शिक्षा पर ज़ोर दे रहे हैं और सरकार द्वारा इस दिशा में सराहनीय कार्य हो रहा है।

अतः मेरा माननीय मानव संसाधन एवं विकास मंत्री जी से अनुरोध है कि मेरे संसदीय क्षेत्र की हसनपुर एवं धनौरा तहसील में कन्या विद्यालय एवं कन्या महाविद्यालय स्थापित करने के दिशा-निर्देश, संबंधित अधिकारियों को देने की कृपा करें, ताकि क्षेत्र की कन्याएं भी शिक्षा का लाभ प्राप्त कर सकें।

(v) Need to run a local train between Mumbai and Bhiwandi in Maharashtra.

श्री कपिल मोरेश्वर पाटील (भिवंडी) : मेरे भिवंडी लोक सभा क्षेत्र में भिवंडी शहर है, जहां टैक्सटाइल का बहुत बड़ा कारोबार है और यह स्थान मुम्बई से 50 किलोमीटर की दूरी पर है। भिवंडी देहात टैक्सटाइल का सबसे बड़ा व्यापारिक केन्द्र है। इसके चलते मुम्बई या अन्य शहरों से हजारों व्यापारी काम के सिलसिले में भिवंडी प्रवास करते हैं। साथ ही साथ भिवंडी से भी उतने ही लोग टैक्सटाइल के व्यापार के लिए मुम्बई के लिए प्रवास करते हैं, लेकिन वहां रेल की कोई सुविधा नहीं है। दिवा-पनवेल रेल चलती है और उसी ट्रैक के ऊपर भिवंडी रोड रेलवे स्टेशन है। रेल नहीं होने की वजह से रोड पर भारी यातायात रहता है, जिसके कारण हफ्ते में तीन दिन जाम लगा रहता है। अगर मुम्बई से भिवंडी तक डायरेक्ट लोकल रेल सेवा शुरू कर दी जाए तो लोगों को सुविधा मिलेगी और व्यापार में भी वृद्धि होगी।

अतः मेरा सरकार से अनुरोध है कि इस रेल सेवा को शुरू करने के लिए इस बजट में वित्तीय सहायता देने की कृपा करें।

(vi)Need to provide stoppage of Gandhidham-Garba Express (Train No. 12937) and Gandhidham-Kamakhya Express (Train No. 15667) at Gangapur city railway station, Rajasthan and also provide the facility of escalator at the Railway Station

श्री सुखबीर सिंह जौनापुरिया (टॉक-सवाई माधोपुर) : मेरे संसदीय क्षेत्र के जिला सवाई माधोपुर में गंगापुर सिटी क्षेत्रफल की दृष्टि से बड़ा नगर है और इसमें कई प्रसिद्ध तीर्थ स्थान है। गंगापुर सिटी स्टेशन से दर्शन के लिए लाखों श्रद्धालु प्रतिवर्ष कैलादेवी मंदिर (करौली) चौथमाता मंदिर, त्रिनेत्र गणेशजी इत्यादि के लिए जाते हैं। इस स्टेशन पर एक फुट ओवर ब्रिज बना हुआ है, परंतु उस पर पहले तीन शेड नहीं थी। मैंने तीन शेड की माँग की थी, जो माननीय मंत्री जी ने स्वीकृत करते हुए पूर्ण करा दी है। परंतु क्षेत्र के लोगों की यह महत्वपूर्ण माँग है कि एक एलिवेटर फुट ओवर ब्रिज बनाया जाए जिससे की बुजुर्ग लोगों को सीढ़ियाँ चढ़ने में जो परेशानी होती है, उससे निजात मिल सके।

गंगापुर सिटी स्टेशन पर गांधीधाम-हावड़ा गरबा एक्सप्रेस ट्रेन नं. 12937, गांधीधाम-कामाख्या एक्सप्रेस ट्रेन नं. 15667; इन दोनों ट्रेनों का ठहराव करने की माँग करता हूँ। उपरोक्त ट्रेनों काफी समय तक ब्याना खड़ी रहती हैं और इसका ट्रैफिक संचालन गंगापुर सिटी से होता है, इसलिए इन ट्रेनों का गंगापुर सिटी में ठहराव किया जाए।

**(vii) Need to ensure extension of benefits of Fasal Bima Yojana
to farmers in Bihar**

डॉ. भोला सिंह (बेगूसराय) : भारत के प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी की सरकार के द्वारा वर्तमान वित्तीय वर्ष 2017-18 में जो बजट पेश किया गया है, उसमें गांव, गरीबी, किसान की समृद्धि हेतु एक विशेष योजना, जिसके द्वारा किसानों की आमदनी दोगुनी बढ़ जायेगी, का समावेश होने से किसानों में गजब का उत्साह उत्पन्न हुआ है। प्रधानमंत्री फसल बीमा योजना के माध्यम से किसानों की फसल वर्षा, ओला, तूफान से क्षतिग्रस्त होती रहती है, उसके लिए भी भरपूर मुआवजा फसल क्षतिपूर्ति के माध्यम से उठाया गया है। बिहार के किसानों के लिए सैंकड़ों करोड़ रूपए क्षतिपूर्ति के लिए फसल बीमा के लिए दिए गए हैं, पर बिहार राज्य सरकार द्वारा प्रधानमंत्री की इस किसान हितैषी योजना के लिए वांछित सहयोग नहीं मिल पा रहा है। उनके अलग निर्देश हुए हैं। जिन किसानों को फसल बीमा योजना से लाभ मिलेंगे, उन्हें फसल क्षतिपूर्ति के आर्थिक लाभ नहीं दिये जायेंगे। राज्य सरकार भारत सरकार के इस कदम की आड़ में अपने संकट को किसानों के ऊपर डाल रही है और उन्हें प्रधानमंत्री की योजना से लाभ लेने से वंचित कर रही है। इससे किसानों में घोर असंतोष है, आक्रोश है और अभी तक बिहार के लाखों किसानों को प्रधानमंत्री की फसल बीमा योजना एवं क्षतिपूर्ति योजना के लाभ नहीं मिल रहे हैं।

अतः मैं माननीय प्रधानमंत्री एवं भारत सरकार से मांग करता हूँ कि वे एक उच्च स्तरीय समिति गठित कर इस मामले की जांच करवायें।

(viii) Need to develop places of religious and historical importance in Jalgaon and surrounding areas in Maharashtra under Pilgrimage Rejuvenation and Spirituality Augmentation Drive Scheme

श्री ए.टी. नाना पाटील (जलगाँव) : मैं एक महत्वपूर्ण विषय को सरकार के सामने लाना चाहता हूँ कि महाराष्ट्र विभाग के जलगाँव तथा उसके आस-पास के क्षेत्र में अनेक धार्मिक व पर्यटन की दृष्टि से अति महत्वपूर्ण स्थल हैं, जिनमें प्राचीन ओंकारेश्वर मंदिर, उनपदेव गर्म पानी के फव्वारे, रामेश्वरम-तापी, गिरना और अंजनि नदी के संगम पर, शिरसोली लेक, श्री पदमालय (गणेश मंदिर) पारोला फोर्ट (रानी लक्ष्मीबाई का मायका) उल्लेखनीय हैं।

मेरा सरकार से अनुरोध है कि उल्लिखित धार्मिक और पर्यटन की दृष्टि से महत्वपूर्ण उपरोक्त स्थलों को पर्यटन स्थल की प्रसाद योजना के तहत चयन कर उनका विकास किया जाये तथा वहां अंतर्राष्ट्रीय स्तर की पर्यटन सुविधायें मुहैया करवाई जायें।

(ix) Need to provide sufficient mobile medical vans in Palamu Parliamentary Constituency, Jharkhand.

श्री विष्णु दयाल राम (पलामू) : मेरा संसदीय क्षेत्र पलामू देश के सर्वाधिक पिछड़े क्षेत्रों में से एक है। पिछले 2 सालों से केंद्र और राज्य सरकार ने मेरे क्षेत्र के विकास के लिए कई योजनाओं और कार्यों की स्वीकृति देकर विकास की दिशा में बढ़ाने हेतु मेरे संसदीय क्षेत्र की काफी मदद की है। अभी कुछ दिन पहले ही प्रदेश के माननीय मुख्यमंत्री जी ने एक मेडिकल कॉलेज की स्थापना हेतु उसका शिलान्यास भी कर दिया है। विकास के मामले में अति पिछड़े इस क्षेत्र के ग्रामीण इलाकों में सरकार के सकारात्मक प्रयासों के बावजूद स्वास्थ्य से संबंधित सुविधाओं की स्थिति काफी दयनीय है। छोटी-छोटी बीमारियों के इलाज हेतु भी ग्रामीणों को रांची तक आना-जाना पड़ता है। इन दूर-दराज के पिछड़े ग्रामीण इलाकों में तुरंत राहत हेतु मोबाइल चिकित्सा वैन की सुविधा वर्तमान में काफी कारगर हो सकती है। मोबाइल चिकित्सा वैन की सुविधा छोटी-छोटी बीमारियों के इलाज हेतु जनता को दूर-दूर तक यात्रा की परेशानियों से निश्चित तौर पर राहत देगी, ऐसा मेरा मानना है तथा क्षेत्र की जनता भी इस क्षेत्र के भ्रमण के दौरान इस तरह की सुविधा की मांग करती है।

मैं सरकार से विनम्र अनुरोध करता हूं कि मेरे संसदीय क्षेत्र की कठिनाइयों को ध्यान में रखते हुए कम से कम 10 "मोबाइल चिकित्सा वैन" अतिशीघ्र उपलब्ध कराने हेतु आदेश जारी कर क्षेत्रीय जनता की मांग को पूरा किया जाए।

(x) Need to send a team of doctors to Maharajganj Parliamentary Constituency, Uttar Pradesh to report and suggest remedial measures on prevalence of chicken pox in the region.

श्री पंकज चौधरी (महाराजगंज) : मेरे संसदीय निर्वाचन क्षेत्र जनपद महाराजगंज (उत्तर प्रदेश) में अनेकों ग्राम सभाओं में चेचक का प्रकोप काफी बढ़ गया है जिसके चलते अनेकों लोगों को इस बीमारी का शिकार होना पड़ रहा है। इस बीमारी से प्रभावित होने वाले मरीजों को पहले सर्दी हो रही है। दूसरे दिन बुखार के साथ चेहरे व अन्य जगहों पर दाने निकल आते हैं जो कि पूरे शरीर में फैल जाते हैं। घर में किसी एक व्यक्ति को चेचक निकलने पर बारी-बारी से प्रत्येक सदस्य इस बीमारी से पीड़ित हो रहे हैं। इसके प्रभावी इलाज की कोई व्यवस्था नहीं हो पा रही है। इस बीमारी के इलाज की कोई व्यवस्था नहीं है।

अतः मेरा केंद्र सरकार से अनुरोध है कि इस रोग के विशेषज्ञों का दल अतिशीघ्र जनपद महाराजगंज (उ.प्र.) में भेजकर इस बीमारी के होने के कारणों की जांच तथा चिकित्सा का समुचित इलाज करने की कृपा करें।

(xi) Need to construct sluice gates on rivers originating from Nepal and flowing through Bihar.

श्री बीरेन्द्र कुमार चौधरी (झंझारपुर) : मैं माननीय कृषि मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि बिहार राज्य के मधुबनी जिला में नेपाल की तराई से दर्जनों नदियां निकलती हैं। जैसे बिहुल नदी, कमला नदी, सुगरवे, बछराजा नदी इत्यादि। जिसमें बारहों माह जल प्रवाह रहता है। बिहार राज्य के मधुबनी जिला अंतर्गत झंझारपुर संसदीय क्षेत्र 100 प्रतिशत कृषि भूमि उपजाऊ है। लेकिन सिंचाई के अभाव में यहां के किसानों को भुखमरी की समस्याओं का सामना करना पड़ता है। मिथिलांचल सिर्फ कृषि पर ही आधारित है और सिंचाई की कोई व्यवस्था नहीं है और यहां कृषि के अलावा दूसरा साधन नहीं है। यदि इन सभी नदियों पर जगह-जगह सुलिश गेट की व्यवस्था कर दी जाती है तो लाखों एकड़ जमीन की सिंचाई हो जाएगी और किसान खुशहाल हो जाएंगे।

माननीय प्रधानमंत्री जी ने सिंचाई योजना की बात की है तो मेरा आग्रह होगा कि बिहार राज्य के मधुबनी अंतर्गत सभी नदियों पर जगह-जगह सुलिश गेट बनवाने की व्यवस्था की जाए।

(xii)Need to accord priority to contract labourers in regular appointment in Heavy Engineering Corporation Limited, Ranchi, Jharkhand.

श्री राम टहल चौधरी (राँची) : मेरे संसदीय क्षेत्र में कई दशक पूर्व स्थानीय लोगों की जमीन को अधिग्रहित करके हेवी इंजीनियरिंग कारपोरेशन को स्थापित किया गया था । यह कारपोरेशन कलपुर्जा एवं उपकरणों का उत्पादन काफी मात्रा में करता था और विदेशों में निर्यात भी करता था और एक जमाने में एच.ई.सी. एशिया का सबसे बड़ा उद्योग माना जाता था। बड़े खेद के साथ सरकार को सूचित करना चाहता हूं कि एच.ई.सी. में विस्थापित लोगों को नौकरी प्रदान करने में कोई प्राथमिकता नहीं दी गई और अभी लोग भूमि अधिग्रहण के मामलों की शिकायत करते हैं। एच.ई.सी. में कई स्थानीय लोग रेगुलर रूप में ठेके पर कई वर्षों से काम कर रहे हैं परंतु अभी तक उनको पक्का नहीं किया गया है। जब एच.ई.सी. में ठेके वाले मजदूर एवं कर्मी रेगुलर रूप से काम कर रहे हैं तो उनको रेगुलर करना चाहिए। इस तरह से विस्थापित लोगों एवं स्थानीय लोगों के साथ भेदभाव किया जा रहा है जो शासन एवं प्रशासन की दृष्टि से उचित नहीं है।

मेरा सरकार से अनुरोध है कि एच.ई.सी. में विस्थापित परिवार एवं स्थानीय लोगों को नई नियुक्ति में प्राथमिकता प्रदान की जाये।

(xiii) Need to compensate the farmers who lost pulse crop due to seeds afflicted with disease in Jalaun Parliamentary Constituency, Uttar Pradesh.

श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा (जालौन) : मेरे संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत जनपद जालौन में उत्तर प्रदेश बीज भंडार निगम, लखनऊ द्वारा उर्द के बीज प्रजाति आजाद-3 की बिक्री राजकीय कृषि बीज भंडारों से की गयी थी, जिसमें खड़ी फसल में बड़े स्तर पर पत्ते पीले होने की शिकायत ब्लॉक डकोर, जालौन व कोंच के कृषकों द्वारा की गयी, जिसके बाद इस मामले के लिए एक जाँच कमेटी गठित की गयी, जिसने अपनी जांच में पाया कि उत्तर प्रदेश बीज भंडार निगम, लखनऊ द्वारा उपलब्ध उर्द के बीज प्रजाति आजाद-3 के पौधे पीला मौजेक रोग से ग्रसित हैं, जिसके कारण पूरी फसल पीली पड़ गयी है; जबकि अगल-बगल के अन्य खेतों में बोई गई दूसरी उर्द की फसलों में ऐसी समस्या नहीं है।

अतः मेरी केंद्र सरकार से मांग है कि उर्द आजाद-3 प्रजाति बीज से हुए रोग के कारण कृषकों को हुई क्षति का नियमानुसार मुआवजा दिलाने का कष्ट करें।

(xiv)Need to enact law to ban protests on National Highways and railway tracks

SHRI RAMEN DEKA (MANGALDAI): It is a matter of grave concern that the people face immense difficulties due to bandhs and blockade of National Highways and railway tracks. For months together, bandh in northeast in particular caused a lot of sufferings to the people of the region.

The blockade of National Highways and railways hampered the development in North East region.

In view of this I urge upon the Government to enact a law to debar any protest affecting railways and National Highways.

**(xv) Need to construct a Railway Overbridge at Jugsalai in Jamshedpur
Parliamentary Constituency, Jharkhand**

श्री विद्युत वरन महतो (जमशेदपुर) : मेरे संसदीय क्षेत्र जमशेदपुर के जुगसलाई आर.ओ.बी. (रेलवे ओवर ब्रिज) को पांच वर्ष पूर्व ही स्वीकृति मिल चुकी है। इस रेलवे ट्रैक से दिल्ली एवं मुम्बई जाने वाली मुख्य ट्रेन चलती हैं तथा माइन्स एरिया है, अतः यहां गुड्स ट्रेन भी चलती है। यह औद्योगिक क्षेत्र है। टाटा स्टील जैसी कई बड़ी-बड़ी कंपनियाँ लगी हुई हैं तथा लगभग हजारों थोक विक्रेता दुकानदार हैं, जिनको प्रतिदिन रेलवे ट्रैक पार करना पड़ता है, जिससे लोगों को आना-जाना लगा रहता है। यह लाइन काफी व्यस्त रहती है, जिसके कारण 30-40 लोगों की प्रतिवर्ष लाइन पार करने में कट कर मृत्यु हो जाती है। इस रेलवे ओवर ब्रिज का बनना जनहित एवं लोकहित में जरूरी है। लेकिन 100 प्रतिशत लोगों का कहना है कि यहां पर बड़ी-बड़ी बिल्डिंग्स होने के कारण सीधा-सीधा रेलवे ब्रिज बन ही नहीं सकता क्योंकि सीधे होने पर एवं मकान टूटने पर मुआवजा 300 करोड़ रुपये आएगा। ये पैसा न रेलवे के पास है और न ही राज्य सरकार के पास जबकि 30 किलोमीटर एवं 20 किलोमीटर की दूरी पर यू टर्न रेलवे ओवर ब्रिज काण्डू एवं घाटशिला में बन चुका है। राज्य सरकार ने विगत 50-60 साल से अतिक्रमण की शिकार रेलवे जमीन को इसके लिए खाली करवाया है कि यू टर्न रेलवे ओवर ब्रिज बन सके जिससे कि लोगों की वर्षों पुरानी मांग पूरी हो सके। इस रेलवे ओवर ब्रिज के निर्माण को निचले स्तर के रेलवे पदाधिकारियों के द्वारा टाल कर रखा गया है।

अतः मैं माननीय मंत्री जी से मांग करता हूं कि उपरोक्त विषय को देखते हुए संबंधित रेलवे पदाधिकारियों के विरुद्ध कड़ी कार्रवाई करते हुए अविलम्ब जुगसलाई रेलवे ओवर ब्रिज के निर्माण कार्य को चालू किया जाये।

(xvi)Need to accord sanction for the proposed Kendriya Vidyalaya at Konni in Pathanamthitta Parliamentary Constituency of Kerala

SHRI ANTO ANTONY (PATHANAMTHITTA): I request the Government to take urgent steps to give approval to the proposed Kendriya Vidyalaya at Konni in Pathanamthitta, which I represent in this august House. Pathanamthitta is one of the backward districts in Kerala. I understand that the Government has proposed to start a Kendriya Vidyalaya at Konni, which will help the people of that area, especially backward class in and around Konni. Therefore, I request the Government to kindly sanction the proposed Kendriya Vidyalaya and release the funds so that admission could be started from the next academic year itself.

(xvii) Alleged harassment of women delegates

SHRI M.I. SHANAVAS (WAYANAD): Security officials posted at National Camp of Swachh Bharat Mission held in Ahmedabad (Gujarat) (Swachh Shakti-2017) which was also attended by the Hon'ble Prime Minister, allegedly harassed the Muslim women delegation who went to attend the Programme. Three women Muslim Panchayat Presidents from North Kerala, one was from my constituency, who wore the black veil, were allegedly humiliated by the security officials when they went to participate in the National Camp of Swachh Bharat Mission, called Swachh Shakti – 2107. They were part of the 115 member delegates from the State.

It is not the first time Muslim women are participating in the said programme. Every person in this country has the right to wear his/her own religious dress.

I request the Union Government to take immediate action against the officials who allegedly harassed the delegate.

(xviii) Need to set up a Kendriya Vidyalaya at Pudukottai in Tamil Nadu

SHRI P. KUMAR (TIRUCHIRAPPALLI): Pudukottai in Tamil Nadu is the largest district in the state of Tamil Nadu. This district is having a large number of colleges which provide a great platform for quality education in the field of engineering, arts, social science, law, commerce and journalism. Moreover, large number of Central Government offices and Public Sector Units are located in Pudukkottai district and the families of Defence personnel are also settled there.

The Government of India has started Kendriya Vidyalayas with the objective of providing educational facilities of a unique standard throughout the country to the children of Central Government employees whose jobs are transferable. Recently, the Union Government has decided to set up 107 new Kendriya Vidyalayas in various parts of the country. However, Pudukottai is not having any Kendriya Vidyalaya. There is, therefore, an urgent need to set up one such Kendriya Vidyalaya in Pudukottai which is a long-pending demand of the people of this district.

I, therefore, urge upon the Union Government to set up a Kendriya Vidyalaya in Pudukottai district of Tamil Nadu at the earliest.

**(xix) Need to grant interim relief to the fishermen of Tamil Nadu
affected by recent oil spill**

SHRI T.G. VENKATESH BABU (CHENNAI NORTH): I would like to raise a matter of public concern which could have a long impact on the marine and human life and also environment of the three coastal districts of Thiruvallur, Chennai and Kancheepuram in Tamil Nadu.

On Saturday, the 28th January 2017, two merchant ships supposedly collided near the Kamarajar Port, Chennai resulting in thick oil spill across the Ennore shoreline. Both the ships that collided were oil tankers, one carrying LPG and the other carrying petroleum products. About several tonnes of heavy furnace oil suspected to have leaked into the sea from the fuel tank of the vessel. The split oil remained stagnant and could not easily be scooped up in a mug.

Fishermen noticed hundreds of dead fish and turtles in the sea. Crude oil, too thick to dissolve, is carcinogenic for fish, bound to suffocate marine life and thereby affecting those who consume it. The only smell wafting through the area was that of oil. So strong, that the fishermen and visitors in the vicinity were forced to cover their noses with mask. Many of the fishermen ventured into the sea returned early with empty nets and boats as they spotted hundreds of fish and turtles had died due to the oil spill. Even birds will be affected. The oil will get stuck to the feathers; mammals that need oxygen will not be able to come to the surface because of thickness of the oil and planktons will die. If the oil reaches the backwaters then the mangroves would be polluted and there are apprehensions of ecological damage which could last decades.

The fishermen in the hamlets around the districts are also worried about going into the sea fearing that the thick deposits of oil could cause skin problems.

Early morning walkers and visitors complained of irritation on their feet after they stepped in the seashore. Though the Government of Tamil Nadu has taken various measures to remove the oil spill, a lot more assistance from the Centre is urgently required.

Keeping in view the gravity of the situation, I urge upon the Union Government to take immediate steps for granting interim relief to the affected fishermen and remove the oil spill from the three coastal districts of Tamil Nadu.

(xx) Need to provide technical guidance and financial assistance for flood management in Arambagh Parliamentary Constituency, West Bengal

SHRIMATI APARUPA PODDAR (ARAMBAG): Arambagh constituency is a land of rivers with agricultural area. Rivers like Damodar, Mundasari and Rupnarayan are flowing along Arambagh which is responsible for flood and drainage problem in the blocks of Haripad, Khanakul, Tarakeshwar and Arambagh.

To increase the carrying capacity of these rivers, removal of silt of Damodar and Mundasari is very important which will help to control flood in Arambagh Constituency.

So, I urge the Government to provide technical guidance and financial assistance to control flood in Arambagh.

(xxi) Divestment of Alloy Steel Plant (ASP), Durgapur, Bengal Chemicals and Bridge and Root Company

PROF. SAUGATA ROY (DUM DUM): The Union Ministry of Steel had issued a notice for divestment of Alloy Steel Plant, (ASP), Durgapur three months ago. Since then, the workers are spending their time in fear of losing their job. The INTTUC Union held a relay fast in front of the Steel Plant. Apparently this divestment has been recommended by the NITI Ayog.

Alloy Steel Plant, Durgapur has manufactured special steel for defence including for the tanks and ships for the Navy. They manufactured special steel for nuclear plants and aerospace sector also. They have contributed to the sectors of Railway, Power and Mining. The Losses of ASP have come down and there is sign of improvement every year. If ASP is merged into Durgapur Steel Plant (DSP), the losses will be wiped out. I propose that such a step should be taken instead of divesting it.

I also oppose the divestment of Bengal Chemicals (BCPW) and Bridge and Roof Company as has been proposed by the NITI Ayog.

**(xxii) Renovation and conservation of Gadakhai Heritage Project under
Cuttack Municipal Corporation in Odisha**

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB (CUTTACK): Cuttack Municipal Corporation (CMC) has requested the Archaeological Survey of India time and again for early execution of work pertaining to the renovation and conservation of Gadakhai Heritage Project under Urban Infrastructure Development Scheme for Small and Medium Towns (UIDSSMT) Programme of Cuttack City. However, the ASI has not taken any action on the requests of the CMC so far. The CMC cannot take up the work of beautification, development of infrastructure and illumination till the ASI completes the work of renovation and conservation of Moat wall. I, therefore, urge the Government to impress upon the ASI to take immediate necessary steps for timely execution of the said project.

**(xxiii) Need to introduce a direct daily train from
Vijayawada to Velankanni**

SHRI KESINENI SRINIVAS (VIJAYAWADA): I present all issues raised by the Christian community in my constituency. Thousands of pilgrims travel to the sacred Velankanni Church every day from Vijayawada. Since there is no direct train from Vijayawada to Velankanni, the pilgrims have to wait for nearly ten hours at the Chennai station to catch the earliest train. Besides, finding a seat in the train has become difficult due to heavy traffic from Chennai.

Vijayawada has the largest railway junction in South India. It is connected to most of the important holy destinations such as Varanasi, Shiridi, Tirupathi, Ajmer, etc. However, Velankanni is the exception despite the large volume of traffic between Vijayawada and Velankanni. The introduction of direct train between the two cities would greatly benefit a huge number of people who undertake this pilgrimage.

I, therefore, urge the Government to introduce a direct daily train to Velankanni to Vijayawada.

**(xxiv) Need to provide stoppage of express trains running between
Nizamabad/Kamareddy and Hyderabad-Secunderabad**

SHRI BHEEMRAO B. PATIL (ZAHEERABAD): I would like to bring to the kind notice of the Government the fact that in my Constituency, the people going to Hyderabad-Secunderabad from Nizamabad/Kamareddy are finding it difficult to go to the industrial areas like Bolaram, Atwal, Kompally, Bowenpally as they are being forced to go to the terminal station Secunderabad taking several hours to reach. Thus much time is being consumed and wasted in going to the work places and colleges.

It is, therefore, requested that effort should be made by the Hon'ble Minister to instruct the Railway authorities at Secunderabad to ensure two minute stoppage of some Express trains viz. Nanded-Vishakhapatnam (18510), Nanded-Shambalpur (18310) Amaravathi-Tirupathi(1 2760) Ajmer-Hyderabad (12720). This will bring a great relief to the passengers of this region.

(xxv) Problem faced by Indians working in Kharfi National Company in Kuwait

SHRI P. KARUNAKARAN (KASARGOD): This is to draw kind attention of the Government towards the hardships being faced by the Indian citizens in Kuwait who are working in Kharfi National Company. There are more than 15000 Indians who are working in the company. It is learned that a majority of them are not getting their salary and facing hardship. In addition, due to strike by the truckers, they are finding it very difficult to manage their livelihood.

In this regard, many of them have approached the Indian Embassy in Kuwait, but could not get any help from there. I request the Government to kindly look into the matter and instruct the officials of Indian Embassy in Kuwait to see to it and help the Indian workers in addressing their grievances.

**(xxvi) Need to take urgent steps to stop pollution caused by
ITC Paper Mill in Telangana**

SHRI P. SRINIVASA REDDY (KHAMMAM): I would like to draw the attention of the Government towards the irregularities taking place in ITC Paper Mill in Telangana. The ITC has proposed to establish Bleached Chemi Thermo Mechanical Pulp Mill to augment its production without proper environmental clearances. Apart from violation of labour laws, the ITC is causing for pollution in water and air. Due to the discharging of the chemical water into river Godavari the fish breeding is completely washed out, the downstream village people and animals are suffering from many diseases by the chemical water released from industry. Due to the emissions of Chemical gases into the air, people living in the surrounding villages are suffering from asthma and respiratory problems.

I, therefore, urge upon the Government to take urgent measures to stop pollution and I would also demand to appoint an Inquiry Committee to check the irregularities in ITC Paper Mill in Telangana.

(xxvii) Need to consider the amount of compensation paid by Maharashtra Government to the Municipal Corporations while calculating compensation to be paid under Goods and Services Tax

SHRIMATI SUPRIYA SULE (BARAMATI): Under the Goods and Service Tax (GST) regime, the Central Government will compensate the States for five years for any loss in tax revenue incurred because of the introduction of the Goods and Service Tax (GST). According to the draft Compensation Act, the compensation to the states will be calculated considering the revenue collected by the State in 2015-16 as the base year revenue. State Government of Maharashtra has abolished the local body tax payable by importers having turnover of less than Rs. 50 crore per annum with effect from 1 August 2015. This local body tax was collected by the municipal corporations prior to the changes in local body tax provisions. To compensate the local bodies for their loss in tax revenue, the State Government of Maharashtra issued a grant of Rs. 3,290 crore to local bodies. The local bodies would have collected Rs. 3,290 crore as tax revenue had the Local body tax not been abolished. Thus I urge the Central Government to consider Rs. 3,290 crore grants given by the State Government as part of the base year revenue of 2015-16, while calculating compensation under GST.

**(xxviii)Need to ban organisations promoting anti-national sentiments
in the country**

कुँवर हरिवंश सिंह (प्रतापगढ़) : पिछले दिनों दिल्ली विश्वविद्यालय के प्रतिष्ठित रामजस कॉलेज में छात्रों के दो गुटों के बीच हुई झड़प ने लोगों का ध्यान एक बार फिर से देश के उच्च शिक्षण-संस्थानों की तरफ केन्द्रित कर दिया है। जवाहर लाल नेहरू (जे.एन.यू.) में भारत की बर्बादी के नारों को बमुश्किल एक साल ही गुजरा था कि रामजस कॉलेज में भी वैसे ही नारे सुनने में आए। जाहिर है कि इससे बहस का बिन्दु फिर से राष्ट्रवाद और अभिव्यक्ति की आजादी पर टिक गया। 2014 से और खासतौर से पिछले साल से यह बहस बार-बार सतह पर उभर कर आती है और टकराव पैदा करती है। रामजस कॉलेज में भी यही हुआ। इस समूचे घटनाक्रम को इस प्रकार से प्रचारित किया जा रहा है जैसे एबीवीपी द्वारा किसी सेमिनार को रोक दिया गया हो और देश भर के कॉलेज और विश्वविद्यालयों में अभिव्यक्ति की स्वतंत्रता पर पाबंदी लग गई हो। समझना कठिन है कि इसे क्यों नजरअंदाज किया जा रहा है कि वही चंद संगठन और चेहरे हैदराबाद, एफ.टी.आई.आई. और जे.एन.यू. से लेकर हर जगह इस प्रकार के हंगामों में क्यों शामिल रहते हैं? दिल्ली विश्वविद्यालय में एबीवीपी दशकों से सशक्त है, लेकिन कभी भी वहां पर ऐसा हंगामा और पुलिस की मौजूदगी नहीं देखी गई। जे.एन.यू. में पिछले साल छात्र संघ चुनाव में ए.बी.वी.पी. की निश्चित जीत को रोकने के लिए सारी वामपंथी पार्टियों को महागठबंधन बनाना पड़ा था। इसके बावजूद वोट के शेयर से ए.बी.वी.पी. आज जे.एन.यू. का सबसे बड़ा छात्र संगठन है। जे.एन.यू. या अपने अन्य गढ़ों में भारत विरोधी नारे या कश्मीर, मणिपुर अथवा बस्तर की आजादी के नारे बिल्कुल नए नहीं हैं। अन्तर बस इतना है कि आज इन नारों का सशक्त विरोध करने वाला संगठन भी मौजूद है। वामपंथी संगठन और बुद्धिजीवी आलोचना से बचने के लिए यह आड़ ले रहे हैं कि भुखमरी, जातिवाद और गरीबी से आजादी की बात कर रहे हैं। लेकिन इस पर गौर करें वामपंथी विचारधारा के अनुसार भुखमरी, गरीबी आदि से आजादी तभी मिल सकती है जब भारत का अस्तित्व खत्म हो जाए। उनकी समझ से भारत का अस्तित्व ही दमनकारी है और उसी ने कश्मीरी, तमिल, आदिवावासियों और अन्य राष्ट्रीयताओं का गुलाम बना रखा है। रामजस कॉलेज में भी वे कुछ ऐसी ही वकालत कर रहे थे।

अतः मैं सरकार से यह मांग करता हूँ कि देश विरोधी नारे लगाने वाले संगठनों पर स्थायी प्रतिबंध लगाया जाए।

12.31 hours**SUBMISSION BY MEMBER ...Contd.****Re: Need to conduct CBI probe into the death of
former Chief Minister of Tamil Nadu**

THE MINISTER OF CHEMICALS AND FERTILIZERS AND MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI ANANTHKUMAR): Hon. Speaker, Madam, a very serious issue raised by the hon. Member from AIADMK, Shri P.R. Sundaram, about the sad and sudden demise of our great leader of Tamil Nadu, former Chief Minister of Tamil Nadu, Puratchi Thalaivi Jayalalitha Amma, is a matter is great concern to this House and to the entire country.

There is a feeling that the death has happened in mysterious circumstances. The State of Tamil Nadu has already ordered an investigation into the sad demise of Madam Jayalalitha. The report of the investigation ordered by the State Government has to come before Centre will take any further action.

Therefore, we are with them in their grief and sorrow.... (*Interruptions*)

DR. P. VENUGOPAL (TIRUVALLUR): ...*

HON. SPEAKER: It is all right. He has not said anything on it. I am not allowing any matter under 'Zero Hour'.

... (*Interruptions*)

* Not recorded.

12.33 hours

**STATUTORY RESOLUTION RE: DISAPPROVAL OF ENEMY
PROPERTY (AMENDMENT AND VALIDATION)
FIFTH ORDINANCE, 2016
AND
ENEMY PROPERTY (AMENDMENT AND VALIDATION) BILL, 2016*
(Amendments made by Rajya Sabha)**

HON. SPEAKER: Now the House may take up item Nos. 14 and 15 together, namely, the Statutory Resolution and the Enemy Property Bill.

SHRI N.K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): I beg to move:

“That this House disapproves of the Enemy Property (Amendment and Validation) Fifth Ordinance, 2016 (Ordinance No. 8 of 2016) promulgated by the President on 22nd December, 2016.” ”

THE MINISTER OF HOME AFFAIRS (SHRI RAJNATH SINGH): I beg to move:

“That the following amendments made by Rajya Sabha in the Bill* further to amend the Enemy Property Act, 1968 and the Public Premises (Eviction of Unauthorised Occupants) Act, 1971, be taken into consideration.”

ENACTING FORMULA

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

CLAUSE 1

2. That at page 1, line 4, ***for*** the figure “2016”, the figure “2017” be ***substituted***

* The Bill was passed by Lok Sabha on the 9th March, 2016 and transmitted to Rajya Sabha for its concurrence. Rajya Sabha passed the Bill with amendments at its sitting held on the 10th March, 2017 and returned it to Lok Sabha on the same day.

CLAUSE 2

3. That at page 2, line 24, ***for*** the word “law”, the words “other laws” be **substituted.**

CLAUSE 3

4. That at page 3, line 2, ***for*** the words “always deemed”, the words “shall always be deemed” be **substituted.**

CLAUSE 6

5. That at page 3, line 32, ***for*** the figure “2016”, the figure “2017” be **substituted.**
6. That at page 3, line 36, ***for*** the figure “2016”, the figure “2017” be **substituted.**

CLAUSE 8

7. That at page 4, line 17, ***for*** the figure “2016”, the figure “2017” be **substituted.**
8. That at page 4, line 18, ***for*** the figure “2016”, the figure “2017” be **substituted.**

CLAUSE 12

9. That at page 5, line 30, ***after*** the word “order”, the words “or from the date of its publication in the Official Gazette, whichever is earlier” be **substituted.**

CLAUSE 14

10. Insertion of new sections 18B and 18C. That at page 5, ***for*** clause 14, the following be **substituted,** namely:-

Exclusion of jurisdiction of civil courts. “14. After section 18A of the principal Act, (as so inserted by section 13 of this Act), the following sections shall be inserted, namely:—

“18B. Save as otherwise provided in this Act, no civil court or authority shall have jurisdiction to entertain any suit or proceedings in respect of any property, subject matter of this Act, as amended by the Enemy Property (Amendment and Validation) Act, 2017, or any action taken by the Central Government or the Custodian in this regard.

Appeal to
High Court.

18C. Any person aggrieved by an order of the Central Government under section 18 of this Act, may, within a period of sixty days from the date of communication or receipt of the order, file an appeal to the High Court on any question of fact or law arising out of such orders, and upon such appeal the High Court may, after hearing the parties, pass such orders thereon as it thinks proper:

Provided that the High Court may, if it is satisfied that the appellant was prevented by sufficient cause from filing an appeal within the said period, allow it to be filed within a further period not exceeding sixty days.

Explanation.—In this section, "High Court" means the High Court of a State or Union territory in which the property referred to in section 18 is situated.”

CLAUSE 17

11. That at page 6, line 12, ***for*** the figure “2016”, the figure “2017” be ***substituted.***
12. That at page 6, line 17, ***for*** the figure “2016”, the figure “2017” be ***substituted.***
13. That at page 6, line 27, ***for*** the figure “2016”, the figure “2017” be ***substituted.***
14. That at page 6, line 35, ***for*** the figure “2016”, the figure “2017” be ***substituted.***

CLAUSE 19

15. That at page 6, line 40, ***for*** the figure “2016”, the figure “2017” be ***substituted.***

16. That at page 6, line 43, for the figure “2016”, the figure “2017” be substituted.
17. That at page 6, line 44, for the figure “2016”, the figure “2017” be substituted.
18. That at page 6, line 47, for the figure “2016”, the figure “2017” be substituted.
- Ord. 8 of 2016. 19. That at page 6, line 48, for the word and figure “Ordinance, 2016”, the words and figure “Fifth Ordinance, 2016” be substituted.

CLAUSE 22

20. That at page 7, for lines 28 to 32, the following be substituted, namely:-

Ord. 8 of 2016. “22(1) The Enemy Property (Amendment and Validation) Fifth Ordinance, 2016 is hereby repealed”.

34 of 1968. (2) Notwithstanding such repeal, anything done or any action taken under the Enemy Property Act, 1968 as amended by the said Ordinance, shall be deemed to have been done or taken under the corresponding provisions of the said Act, as amended by this Act”.

गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री हंसराज गंगाराम अहीर): माननीय अध्यक्ष महोदया, मैं पूरे देश में शत्रु सम्पत्ति अधिनियमन, 1968 का विभिन्न न्यायालयों द्वारा एक गलत इंटरप्रिटेशन करने की वजह से इस अधिनियम की भावनाओं का देश की सुरक्षा और हित के विरुद्ध जो प्रयोग हो रहा था, उसका स्थायी समाधान निकालने के लिए उक्त अधिनियम में विधायी आशय को स्पष्ट करना आवश्यक समझा गया। ... (व्यवधान) इस प्रकार दिनांक 7 जनवरी, 2016 को केन्द्र सरकार ने शत्रु सम्पत्ति अध्यादेश, 2016 पुरःस्थापित किया था। उक्त अध्यादेश को पुरःस्थापित करते हुए लोक सभा में 8 मार्च, 2016 को शत्रु सम्पत्ति विधेयक, 2016 नामक विधेयक पुरःस्थापित किया गया और लोक सभा द्वारा 9 मार्च, 2016 को यह प्रस्ताव पारित हुआ था। ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : एक मिनट, यह क्या हो रहा है, आप क्यों बोल रहे हैं?

... (व्यवधान)

श्री हंसराज गंगाराम अहीर : यह प्रस्ताव पारित किया गया था। ... (व्यवधान) इसके अतिरिक्त लोक सभा द्वारा यथा पारित यह विधेयक राज्य सभा में 14 मार्च, 2016 को पुरःस्थापित किया गया था और 15 मार्च, 2016 को यह विधेयक राज्य सभा की प्रवर समिति को जांच करने और रिपोर्ट देने के लिए भेजा गया था।

प्रवर समिति ने 6 मई, 2016 को अपनी रिपोर्ट राज्य सभा में प्रस्तुत की और प्रवर समिति द्वारा अनुसंशित विधेयक को केन्द्र सरकार द्वारा यथावत रूप में स्वीकार किया। ... (व्यवधान)

HON. SPEAKER: No 'Zero Hour'. Please sit down. You can speak on the Bill.

... (Interruptions)

श्री हंसराज गंगाराम अहीर : इसी बीच इसे सतत रूप से प्रभावी बनाए जाने के लिए शत्रु सम्पत्ति तृतीय, चतुर्थ और पंचम अध्यादेश राज्य सभा की प्रवर समिति द्वारा यथा प्रतिवेदित संशोधनों के साथ पूर्ववर्ती अध्यादेशों की भांति प्रख्यापित किए गए।

10 मार्च, 2017 को राज्य सभा ने शत्रु सम्पत्ति विधेयक, 2016 को कतिपय संशोधनों के साथ पारित किया गया जिनमें कुछ तकनीकी प्रकृति के थे, जैसे 'सड़सठवां' शब्द के स्थान पर 'अड़सठवां' प्रतिस्थापित करना है, दूसरा, वर्ष '2016' के स्थान पर '2017' प्रतिस्थापित करने की जरूरत है क्योंकि वर्ष बदल गया है और इसमें कुछ परिवर्तन प्रारूपण (ड्राफ्टिंग) प्रकृति के किए गए हैं जिनसे प्रावधानों का आशय प्रभावित नहीं होता है। जिस परिवर्तन से बिल के प्रावधान पर प्रभाव पड़ रहा है, वह है केन्द्र सरकार के आदेश द्वारा शत्रु सम्पत्ति के रूप में व्यक्ति विशेष की सम्पत्ति के वैस्टिंग के आदेश पारित होने की

तारीख से 60 दिन के भीतर पीड़ित व्यक्ति को उच्च न्यायालय में अपील का अधिकार है। यदि उच्च न्यायालय को लगे कि निर्धारित समय के भीतर अपील दायर न करने के पर्याप्त कारण हैं, तो न्यायालय द्वारा और 60 दिन की अवधि बढ़ाए जाने का प्रावधान है।

मैं आपकी अनुमति से राज्य सभा द्वारा यथा पारित संशोधनों को विचारार्थ लाने और पारित करने का प्रस्ताव करता हूँ।

SHRI N.K. PREMACHANDRAN : This is the fifth Ordinance promulgated by the President of India in respect of the Enemy Property (Amendment and Validation) Bill, 2016. The Ordinance was promulgated for the first time on 7th January, 2016.

... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Kharge ji, I told you that we cannot discuss about the Governor as it is a constitutional authority. I am not allowing you. Then, I do not understand as to why you are standing. I have disallowed your notice of Adjournment Motion also. So, now please take your seat. I am not allowing anything other than this Bill. We have started the discussion on this Bill.

... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Nothing will go on record.

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

HON. SPEAKER: Nothing will go on record. Only Shri Premachandran's remarks will go on record.

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

SHRI N.K. PREMACHANDRAN: Madam, the Lok Sabha passed this Bill on 9th March, 2016. During the course of the discussion of the Bill in Lok Sabha the majority of the Members, including myself demanded that this Bill be sent to the Standing Committee for a detailed scrutiny of the Bill. ... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Nothing will go on record. Only Shri Premachandran's remarks will go on record.

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

SHRI N.K. PREMACHANDRAN : The legality, the constitutional validity of the Bill was in question, and that was challenged by most of the learned Members of this House. Unfortunately, the Government was not willing to send this Bill to the Standing Committee for a detailed scrutiny so that the defects can be rectified. Finally, using the huge majority of the Government in this House, the Bill was passed without sending it to the Standing Committee or carrying out any in-depth

* Not recorded.

scrutiny of the Bill. Madam, when the Bill was considered by Rajya Sabha, they demanded for a detailed scrutiny of the Bill.... . . . (*Interruptions*)

12.40 hours

(At this stage, Shri Mallikarjun Kharge and some other hon. Members left the House.)

Madam, when the Bill was considered by Rajya Sabha..... (*Interruptions*)

HON. SPEAKER: Dr. P. Venugopal, you will get an opportunity tomorrow. Not today. Today, there is no 'Zero Hour'. Why are you asking me? I am sorry. Not like this. Your notice was on something different. Take your seat.

SHRI N.K. PREMACHANDRAN : Madam, when the Bill was considered by Rajya Sabha, Rajya Sabha sent the Bill for scrutiny by a Select Committee. When this was being considered by this House, we demanded for referring the Bill to the Standing Committee for scrutiny. Unfortunately, the Government was not willing to send it to the Standing Committee. What has happened in the other House is, a Select Committee has been constituted, which has gone into the Bill, and a Report has also been submitted.

Madam, my point is, if this Bill was sent to the Standing Committee, the Members of Lok Sabha would have got an opportunity to go into the details of this Bill. Unfortunately, we didn't get that opportunity to go into the details of this Bill. My point is, the Government is not respecting and honouring the sentiments and legitimate democratic demands of the Members of this House, and we are being denied the right to have legal scrutiny or close scrutiny of the Bill. So, I register my protest for the attitude and approach of the Government in not sending the Bill to the Standing Committee. Instead of sending the Bill to the Standing Committee, the same Bill was scrutinized by a Select Committee of the other House. That is the first objection, I would like to make.

The second objection is regarding the urgency of issuance of the Ordinance; that is why the Disapproval Resolution. You may kindly see that most of the times

in this House I myself have stated about the necessity of issuance of the Ordinance under Article 123 of the Constitution.

12.43 hours

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

Sir, it is a well established principle that Article 123 can be exercised only in the case of extraordinary circumstances. It is an independent legislation brought by the Executive. So, it is an extraordinary power vested upon the President to issue Ordinance. That means, the legislative function of the President is being exercised. This can be done only under an extraordinary situation or extraordinary circumstances when both the Houses are not in Session. Here, you may kindly see, Sir, that the Select Committee has submitted its Report to the Upper House on 6th May, 2016. Subsequent to the submission of the Select Committee Report, three times Ordinances were re-promulgated, that is, on 31st May, 2016, 28th August, 2016, and 22nd December, 2016. After the submission of the detailed Report by the Select Committee, three times, the Ordinances have been re-promulgated. This is not good for a healthy democracy. Even after the submission of the Select Committee Report, repeatedly, promulgation of the Ordinance is quite strange, and it is not fair, according to me.

Sir, no Ordinance has been promulgated five times. This Enemy Property Ordinance has been promulgated five times within one year, from 7th January, 2016 to 22nd December, 2016. At one time, the hon. President of India, His Excellency, while addressing the students and faculties of Central Universities *via* Teleconference said that an ordinance can be issued only on compelling circumstances.

Sir, further, His Excellency, the President of India, in his speech, has stated:

“To meet certain exigencies and under compelling circumstances, the framers of the Constitution deemed it necessary to confer limited legislative power upon the Executive by way of promulgation of ordinances when the Legislature is not in session and circumstances justified immediate legislation. The framers also deemed it necessary to impose certain restrictions on this extraordinary legislative power

by constitutionally mandating replacement of such ordinances within a timeframe by the legislators.”

This is the observation made by His Excellency Shri Pranab Mukherjee regarding issuance of ordinances.

HON. DEPUTY SPEAKER: Please conclude.

SHRI N.K. PREMACHANDRAN: Sir, I am not going into the Bill and amendments. Kindly allow me.

My point is, ordinance should only be issued under compelling circumstances. So, considering the observations made by the hon. President, the repeated promulgation of the Enemy Property Ordinance consecutively for five times is not proper. It shows the inefficiency of the Government and it reflects the bad governance of the Government. This is regarding the issue of this Ordinance.

Sir, I now come to the Bill and my amendments.

HON. DEPUTY SPEAKER: On amendments, you can speak afterwards when the discussion takes place.

SHRI N.K. PREMACHANDRAN: I will not get the opportunity.

HON. DEPUTY SPEAKER: No, I will call you. Whatever objections you are raising regarding the issue of the Ordinance, that can only be discussed now. Regarding amendments, you can speak later on, not now.

SHRI N.K. PREMACHANDRAN: Sir, I am speaking about the amendments made by the Rajya Sabha because both these items are taken up together for discussion. Both the Disapproval Resolution as well as the Bill are taken up together for consideration. So, I may be given three or four minutes so that I can conclude my speech regarding the Bill also. I am not speaking on my amendments, but on the amendments made by the Rajya Sabha.

Sir, kindly go through the amendments. The main amendment made by the other House is the appellate jurisdiction to the High Court by incorporating a new Clause 18 (c). By virtue of Clause 18 (c) of the Bill, the civil courts are totally

barred from dealing with the disputes in respect of Enemy Property. The main defect of the Bill is that the civil courts are totally barred from the jurisdiction. We have made this observation during the course of the discussion on the Bill in the Lok Sabha in the month of March, 2016. There is no alternative mechanism to resolve the disputes in respect of the Enemy Property. That was the main complaint, main defect which was pointed out by the learned Members of the House. Unfortunately the Government was not ready to hear the observations and the speeches made by the Members of this House. When it has gone to the Rajya Sabha, a Select Committee was constituted. The Select Committee has submitted the Report in which the Select Committee has recommended for having an appellate jurisdiction through the High Court and that has been accepted by the Rajya Sabha also. So, Clause 18 (c), a new provision, has been incorporated by the Rajya Sabha by which any order which arises from the Central Government, an appeal shall lie to the High Court of the particular State in which the property has been situated. This new provision is being made.

I fully support and endorse the views made by the Rajya Sabha because in a case, if barring of civil jurisdiction is there, then definitely an alternate dispute redressal mechanism just like that of the tribunal or other mechanisms will be there. But unfortunately in the original Bill, there was no alternative dispute resolution mechanism and the Rajya Sabha has now come with an amendment to have the appeal to the High Court. I absolutely welcome the suggestion or the amendment made by the Rajya Sabha on this point.

But there also, there is a defect which I would like to point out. I would like to draw the attention of the hon. Home Minister. If Rajnath Singhji goes through Clause 18 (c), he will find that it is stated that the appeal shall lie to the High Court within a period of 60 days from the date of commencement of the order or from the date of receipt of the order. This is totally contradictory. As Mahtabji has said, this is bad drafting because how the High Court can be given a prerogative to decide the date of appeal in two ways. How can the High Court be given

prerogative to decide the date of appeal in two ways – either the date of receipt of the order or the date of communication of the order? Either you have to avoid this communication of the order or whichever is earlier. Such a provision is being absent. Definitely, there would be a confusion. It says: ‘either from the date of communication of the order or from the date of receipt of the order.’ That means, two provisions are being given so that on the redressal/ grievance, the Appellant can have two options. How could it be possible? I would like to seek an explanation from the hon. Minister in this regard.

On the point of Appellate jurisdiction, I fully agree. But regarding other apprehensions, which we had expressed, are still there.

The first apprehension is the retrospective effect of the provisions of the Amendment Bill. It was well elaborately discussed in the House in the month of March when the House had taken up consideration of the Bill and at the time of passing. The Enemy Property Act, 1968 was enacted for regulating or dealing with the enemy property in our country. But this is giving retrospective effect. This Act of 1968 allows the enemy to transfer or sell enemy property except in two cases. Suppose, if the sale or transfer of the property is against the public interest, then it is not allowable. If it is to invade from the vesting of the property of the custodian of the property, then it is not allowable. Otherwise, sale as well as transfer of the property is allowable according to the original Act of 1968.

Sir, by virtue of the amended Bill, the enemy has no right to transfer or sell enemy property before or after 1968. I would like to seek a specific clarification from the hon. Minister – how this can be made implementable? Is it practicable? Can we make it practical? I am saying so because the original Act is the Enemy Property Act, 1968. Any transaction – sale or any other transaction – which took place even prior to 1968, will be deemed to be void, according to the new provision. How can it be possible? Thousands of transactions took place from 1968 to 2016. Almost all these transactions are to be declared void. But thousands and thousands of cases are there. How is the Government going to

address the issue in respect of retrospective effect, which is being given to the transactions – sale of transactions or other transactions – which took place between 1968 and 2016?

Another point, which we had also discussed earlier in detail, is -- how can you take away the rights of a person which have accrued over 50 years? How is it justified? Already I have accrued a right of ownership over the property, and over 50 years, now one fine morning, coming with an Amendment, the Government is saying that all the transactions, which took place even prior to 1968 will be deemed to be void and after 1968 will be deemed to be void! In this situation, how is the Government going to address the issue of thousands of people, who are actually affected? I would seek a specific clarification from the Government on this point.

Sir, this legally also is not sustainable. It is absolutely against article 14 of the Constitution of India because article 14 of the Constitution says equality of law to all citizens of the country. Article 14 is also giving a protection from the actions of the Government. If that be the case, it is arbitrary and unreasonable as it takes away the ownership right of persons who have bought and sold enemy property in a *bona fide* manner.

The next point is about the structural change in the definition of enemy. The structural change in the definition of enemy is also very fatal because according to the new amendment, that is, (i) the legal heirs and the successors are also enemies even if they are citizens of India or citizens of other country, which is not an enemy country; and (ii) also the nationals of an enemy country who subsequently changed to Indian nationality, even then will come within the purview of enemy. That means, you have widened the scope of enemy. That will also be having a retrospective effect. So, this also has the ramifications. How is the Government going to address these issues?

Sir, my final point is about the vesting of the rights, title and the interest of the property with the custodian. Formerly, according to the original Act of 1968,

the custodian of the enemy property was only having the right of a trustee so as to manage the property. But according to the new amendment, the entire right, title and interest over enemy property is vested with the custodian of enemy property. Absolute and arbitrary right is being given to the custodian. So, it is also a matter of law which is to be looked into by the court.

In total, I want specific clarifications from the hon. Minister as to how the Government is going to address these two issues, first, the legal validity, the Constitutional validity of the Bill and secondly, the practical implementation of the provisions of the Bill. I mean, how can it be made applicable? Those transactions which took place even prior to 1968 or after 1968 till 2016, how will they be addressed?

With these clarifications, I support the content of the Bill but I strongly oppose the Ordinance route of legislation.

With these words, I conclude. Thank you very much.

HON. DEPUTY SPEAKER: Motions moved:

“That this House disapproves of the Enemy Property (Amendment and Validation) Fifth Ordinance, 2016 (Ordinance No. 8 of 2016) promulgated by the President on 22nd December, 2016.”

“That the following amendments made by Rajya Sabha in the Bill further to amend the Enemy Property Act, 1968 and the Public Premises (Eviction of Unauthorised Occupants) Act, 1971, be taken into consideration.”

ENACTING FORMULA

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

CLAUSE 1

2. That at page 1, line 4, ***for*** the figure “2016”, the figure “2017” be **substituted**

CLAUSE 2

3. That at page 2, line 24, ***for*** the word “law”, the words “other laws” be **substituted.**

CLAUSE 3

4. That at page 3, line 2, ***for*** the words “always deemed”, the words “shall always be deemed” be **substituted.**

CLAUSE 6

5. That at page 3, line 32, ***for*** the figure “2016”, the figure “2017” be **substituted.**
6. That at page 3, line 36, ***for*** the figure “2016”, the figure “2017” be **substituted.**

CLAUSE 8

7. That at page 4, line 17, ***for*** the figure “2016”, the figure “2017” be **substituted.**
8. That at page 4, line 18, ***for*** the figure “2016”, the figure “2017” be **substituted.**

CLAUSE 12

9. That at page 5, line 30, ***after*** the word “order”, the words “or from the date of its publication in the Official Gazette, whichever is earlier” be **substituted.**

CLAUSE 14

10. Insertion of new sections 18B and 18C. That at page 5, for clause 14, the following be substituted, namely:-

Exclusion of jurisdiction of civil courts. “14. After section 18A of the principal Act, (as so inserted by section 13 of this Act), the following sections shall be inserted, namely:—

“18B. Save as otherwise provided in this Act, no civil court or authority shall have jurisdiction to entertain any suit or proceedings in respect of any property, subject matter of this Act, as amended by the Enemy Property (Amendment and Validation) Act, 2017, or any action taken by the Central Government or the Custodian in this regard.

Appeal to High Court. 18C. Any person aggrieved by an order of the Central Government under section 18 of this Act, may, within a period of sixty days from the date of communication or receipt of the order, file an appeal to the High Court on any question of fact or law arising out of such orders, and upon such appeal the High Court may, after hearing the parties, pass such orders thereon as it thinks proper:

Provided that the High Court may, if it is satisfied that the appellant was prevented by sufficient cause from filing an appeal within the said period, allow it to be filed within a further period not exceeding sixty days.

Explanation.—In this section, "High Court" means the High Court of a State or Union territory in which the property referred to in section 18 is situated.”

CLAUSE 17

11. That at page 6, line 12, **for** the figure “2016”, the figure “2017” be **substituted.**
12. That at page 6, line 17, **for** the figure “2016”, the figure “2017” be **substituted.**
13. That at page 6, line 27, **for** the figure “2016”, the figure “2017” be **substituted.**
14. That at page 6, line 35, **for** the figure “2016”, the figure “2017” be **substituted.**

CLAUSE 19

15. That at page 6, line 40, **for** the figure “2016”, the figure “2017” be **substituted.**
16. That at page 6, line 43, **for** the figure “2016”, the figure “2017” be **substituted.**
17. That at page 6, line 44, **for** the figure “2016”, the figure “2017” be **substituted.**
18. That at page 6, line 47, **for** the figure “2016”, the figure “2017” be **substituted.**
- Ord. 8 19. That at page 6, line 48, **for** the word and figure “Ordinance, 2016”, the
of words and figure “Fifth Ordinance, 2016” be **substituted.**
2016.

CLAUSE 22

20. That at page 7, ***for*** lines 28 to 32, the following be ***substituted***, namely:-

| | | |
|-----------------|---|---------------------|
| Ord. 8 of 2016. | “22(1) The Enemy Property (Amendment and Validation) Fifth Ordinance, 2016 is hereby repealed”. | Repeal and savings. |
|-----------------|---|---------------------|

| | |
|-------------|---|
| 34 of 1968. | (2) Notwithstanding such repeal, anything done or any action taken under the Enemy Property Act, 1968 as amended by the said Ordinance, shall be deemed to have been done or taken under the corresponding provisions of the said Act, as amended by this Act”. |
|-------------|---|

श्री हुकुम सिंह (कौराना) : माननीय उपाध्यक्ष जी, जो वर्तमान संशोधन बिल लाया गया है, मैं उसका स्वागत करता हूँ। यह बिल पूर्णतः देश हित में है। अभी जो माननीय सदस्य बोल रहे थे, मैं उनसे पूछना चाहता हूँ कि आपको इस बिल पर एतराज है, लेकिन जो हमारा पड़ोसी देश है, जिसके साथ हमें वर्ष 1948, 1965 और 1971 में तीन युद्ध करने पड़े, वहाँ उन लोगों ने क्या किया? वर्ष 1971 में ही वह सारी सम्पत्ति, जो उन नागरिकों की थी जो भारत में चले आए थे, जिनको उन्होंने वहाँ शत्रु घोषित कर दिया, का उन्होंने डिसपोजल कर दिया, वह सारी प्रॉपर्टी बेच दी। हमने अभी तक उनकी प्रॉपर्टी को कस्टोडियन के अंतर्गत रखी हुई है। शायद आप लोग देश हित में यह सोच पाते कि हमारे नागरिकों के साथ क्या हो रहा है, उनकी सम्पत्ति पूर्णतः डिसपोज-ऑफ कर दी गयी, बेच दी गयी और अभी तक हम लोग उनकी प्रॉपर्टी को कस्टोडियन के अधिकार क्षेत्र में रखे हुए हैं, बेची भी नहीं है, कार्रवाई भी नहीं की है, लेकिन कानून में कुछ संशोधन किए हैं। संशोधन के पीछे आशय क्या है? वर्ष 1962 में चीन के साथ युद्ध और वर्ष 1965 में पाकिस्तान के साथ युद्ध के बाद वर्ष 1968 में पहला एक्ट आया, जिसमें एनमी प्रॉपर्टी डिक्लेयर की गयी और यह कहा गया कि जो पाकिस्तानी हैं, जो हमारे दुश्मन देश में हैं, उनकी सम्पत्ति लेने का हमें अधिकार है। उस एक्ट का दुरुपयोग बहुत हुआ। एक्ट बन गया, प्रॉपर्टी भी ले ली, लेकिन उसके बाद उन लोगों के न जाने कितने वारिस इकट्ठे हो गए, फर्जी दस्तावेज बनाए गए, फर्जी वसीयत बनाई गयी और उनके आधार पर जमीन ली गयी। ऐसे बहुत से प्रकरण हमारे सामने आए हैं।

मैं अपने जनपद की बात कहता हूँ, मुजफ्फरनगर हमारा जनपद था, वहाँ पर नवाब लियाकत अली खां, जो पाकिस्तान के प्रधानमंत्री भी बने थे, उनकी पूरी सम्पत्ति थी। यह सम्पत्ति उनको जागीर में मिली हुई थी, उनकी खरीदी हुई सम्पत्ति नहीं थी, उससे उनका कोई लेना-देना नहीं था, लेकिन वह सम्पत्ति उनके नाम पर चली आ रही थी। वर्ष 1968 का एक्ट बनने के बाद उनके फर्जी वारिसान खड़े कर दिए गए। मैं बिल्कुल स्पेसिफिक मिसाल दे रहा हूँ। वहाँ पुलिस क्लब, जो पिछले 50-60 वर्षों से चल रहा था, लेकिन चूंकि वह जमीन लियाकत अली खां और उनके परिवार के लोगों के नाम थी, वारिस बनकर उस क्लब की जमीन को ले लिया गया। अगर यह संशोधन एक्ट में न हुआ होता, तो मैं निश्चित रूप से कहता हूँ कि वहाँ जिलाधिकारी आवास से लेकर एसपी आवास तक कोई सम्पत्ति बचने वाली नहीं थी और फर्जी वारिसान को खड़ा करके उस सम्पत्ति को ले लिया जाता। लोग कोर्ट में गए, फर्जी दस्तावेज पेश किए और उनके आधार पर सम्पत्ति उनको मिल गयी और उस सम्पत्ति को बेच लिया गया। दरअसल इस विषय में साम्प्रदायिकता लाने की कोशिश की जा रही है, जैसे यह बिल किसी सम्प्रदाय विशेष के खिलाफ लाया गया हो। इसमें सभी सम्प्रदायों के लोग हैं। प्रॉपर्टी किसी के नाम रही हो, लेकिन फर्जी दस्तावेज

बनाकर, फर्जी वारिसान खड़े करने वाले सभी सम्प्रदाय के लोग हैं, भू-माफिया हैं और तमाम सम्पत्तियों पर कब्जा करने वाले लोग हैं। हमें जानकारी यह होनी चाहिए कि अभी तक जो सम्पत्ति फँसी हुई है, जिसे हम एनमी प्रॉपर्टी कहते हैं, लगभग एक लाख करोड़ रुपये की ऐसी एनमी प्रॉपर्टी है, जिसके बारे में हम जानते हैं।

13.00hours

अब एक लाख करोड़ रुपये की प्रोपर्टी आप माफियाओं को दे दें, जो जमीन बेचने और खरीदने का काम करते हैं, यदि आप उनको दे दें तो यह कहां तक राष्ट्रीय हित में होगा। हमें राष्ट्रीय हित की बात भी सोचनी चाहिए। आप टैक्नीकल बिन्दु लाने पर लगे हुए हैं। बताया गया है कि वर्ष 1968 के पहले या 1968 के बाद की सम्पत्ति के बारे में आपने कानून कैसे बना दिया। उसको आपने कैसे ले लिया। अगर नहीं लेंगे तो मैं यह प्रश्न भी दुबारा करना चाहता हूँ कि आप अपने अंदर की कमियां झांककर देखते हैं, दूसरों की तरफ नहीं देखते। वर्ष 1971 में पाकिस्तान ने कैसे सारी सम्पत्ति को बेच दिया? वहां पर भी तो हमारा या हमारे आदमियों का वजूद रहा होगा। जो नागरिक वहां से लौटकर आए, उनका वजूद रहा होगा। उसकी चिंता आप नहीं करते हैं, यहां पर केवल एक फैशन स्यूडो-सैकुलरिज्म का हो गया है और उसके आधार पर हमेशा कहते हैं कि हम सैकुलर तब रहेंगे, जब अपने देश की सम्पत्ति को भी, अपने देश के नागरिकों की सम्पत्ति को भी लुटाते रहेंगे।

मैं आग्रह करना चाहता हूँ कि जो संशोधन पेश किये गये हैं, इन संशोधनों का दूरगामी प्रभाव होगा, क्योंकि अदालतों में केस चल रहे हैं। अदालतों में जिस प्रकार के वहां पर सबूत दिये जाएंगे, उसी के आधार पर वहां की अदालतें फैसला तय करेंगी। परिणाम फिर यही होता है। सुप्रीम कोर्ट तक भी केस गये हैं।

हजरतगंज, जिसे लखनऊ का हार्ट कहा जाता है, हजारों करोड़ रुपये की सम्पत्ति वहां पर है। हमारे महमूदाबाद के एक नवाब थे। वे बाद में पाकिस्तान चले गये। पाकिस्तान जाने के बाद उनकी एनीमी प्रोपर्टी घोषित हो गई, लेकिन एनीमी प्रोपर्टी घोषित होने के बाद उनके वारिस ने मुकदमा कर दिया और सुप्रीम कोर्ट से भी यह घोषित हो गया कि हां, यह सारी सम्पत्ति उनको वापस होनी चाहिए और इस आधार पर कर दिया कि चूंकि ये वारिस हैं, इसलिए सम्पत्ति वापस होनी चाहिए।

वर्तमान एक्ट में संशोधन करके जो प्रावधान लाया गया है कि प्रोपर्टी यदि एक बार एनीमी घोषित हो जाती है तो किसी का हक उस पर नहीं रहता, क्योंकि जिनके नाम थी, वे उससे वंचित हो गये। वारिस भी उससे वंचित हो गये। अब इससे ज्यादा क्रांतिकारी संशोधन और क्या हो सकता है। आपके राष्ट्र हित में

किया जा रहा है कि हम किस तरह से उन भू-माफियाओं से अपनी सम्पत्ति को बचा सकें। इसलिए यह संशोधन किया जा रहा है। इस बात को भी समझना चाहिए।

मान्यवर, यह देश ऐसा है जो अभी तक चार-चार युद्ध देख चुका है। भारत 1947 में आजाद हुआ और 1948 में यहां पर आक्रमण होता है, फिर 1962 में, 1965 में और 1971 में आक्रमण होता है। मेरे ख्याल में पूरे विश्व में कोई देश ऐसा नहीं है, जिसने इतने लम्बे संघर्ष के बाद आजादी जीती हो। उस आजादी को बरकरार रखने के लिए चार चार युद्ध उसको झेलने पड़े हों। हमने बड़े कष्ट सहे हैं, बड़ी कुर्बानियां दी हैं। 1965 की लड़ाई में, सौभाग्य से मुझे भी हिस्सा लेने का अवसर मिला, देश के लिए लड़ने का मौका मिला और आज मेरे मन में भी राष्ट्र के प्रति यह भावना आती है कि हम लोग कब तक इस बात पर शिष्टाचार में बैठे रहेंगे कि हम कुछ नहीं करेंगे, हम कोई कानून नहीं बनाएंगे, कुछ कार्रवाई नहीं करेंगे, बल्कि मैं तो सरकार को बधाई देना चाहता हूं कि उन्होंने इस बारे में विचार किया कि किस प्रकार से वे एक मजबूत कानून लाकर जिसमें कुछ विवाद न रह जाए, क्योंकि आपने कहा कि कोर्ट का अधिकार हमने ले लिया। कोर्ट का अधिकार लेने की बात तो छोड़िए, लेकिन एक वैकल्पिक व्यवस्था हमने की। इस बिल के माध्यम से सेन्ट्रल गवर्नमेंट को हमने अधिकार दिया कि अगर कोई ऐसा विवाद आता है और विवाद आने के बाद अगर कोई व्यक्ति सरकार के पास जाता है और वहां यदि वह अपने अधिकार को सिद्ध करने में सफल हो जाता है तो उसके बाद केन्द्र सरकार को यह अधिकार होगा कि वह उस सम्पत्ति को उसी को वापस कर दे। व्यवस्था वैकल्पिक है। केवल समझने की बात है। कोई ऐसी बात नहीं है कि हमने बिल्कुल तानाशाही का कानून बना दिया हो, लेकिन हमने ऐसा कानून जरूर बनाया है, क्योंकि कितने मुकदमे चल रहे होंगे, उन मुकदमों की कोई गिनती नहीं की जा सकती।

मेरे ख्याल से एक हजार विवाद केवल इस बारे में आज विभिन्न अदालतों में लम्बित हैं कि वह एनीमी प्रोपोर्टी है या नहीं है। आखिर उन माफियाओं के लिए हम देश की सम्पत्ति छोड़ दें और हम यहां पर शांत होकर बैठे रहें। केन्द्र सरकार ने बहुत ही उचित समय पर यह कदम उठाया है। आर्डिनेंस किया और आर्डिनेंस के बारे में आपने इतनी लम्बी बात कह दी लेकिन अगर आर्डिनेंस न लाते तो क्या होता। कानून बनने में भी तो समय लगता है। कब हमारा सत्र शुरू होगा, कब सत्र शुरू नहीं होगा, इसीलिए आर्डिनेंस का प्रोविजन संविधान में रखा गया है। संविधान में आर्डिनेंस का प्रोविजन था और इस बात की इमरजेंसी भी थी कि उन सारे लंबित प्रकरणों का कैसे निस्तारण किया जाये।

मान्यवर, मैं बहुत ही विनम्रता के साथ कहना चाहता हूं कि इस बिल के आशय को समझा जाये, इसके पीछे हमारा जो मंतव्य है, जो सोच है, उसको समझा जाये। इसमें किसी को वंचित नहीं किया गया है। हां, उन लोगों से बचाव किया गया है, जो गिद्ध की तरह संपत्ति को हड़पने में लगे हुए थे। अगर यह

कानून न बना होता तो एक लाख करोड़ रूपये की हमारी संपत्ति चली जाती और हमारे पास उसे रोकने का कोई रास्ता नहीं था, इसलिए मैं चाहता हूँ कि इसके बारे में निष्पक्ष भाव से सोचा जाये। इसमें कानूनी नुक्स नहीं है।

मैंने उस रिपोर्ट को भी पढ़ा है, जो राज्य सभा की स्टैंडिंग कमेटी की थी और बहुत सुविचारित करके इस रिपोर्ट के आधार पर इस संशोधन को लाया गया है। वहां पर भी होम सेक्रेट्री से लेकर अटॉर्नी जनरल तक ने अपने विचार रखे हैं। उनके विचार के बाद ही एक बड़ी विस्तृत रिपोर्ट आयी है। राज्य सभा में हमारा बहुमत नहीं है। राज्य सरकार द्वारा उन सभी संशोधनों को स्वीकार करने के बाद यह बिल आपके सामने आया है। वहां हमारे ऊपर आरोप नहीं लगाया जा सकता था कि वहां पर आपकी बहुत बड़ी मेजॉरिटी थी और आपने बहुमत के आधार पर इसे पास करा लिया। वहां हम अल्पमत में थे, लेकिन देशहित में राज्य सभा ने यह निर्णय लिया कि इसमें संशोधन की आवश्यकता है और इस बिल को और अधिक मजबूत बनाने की आवश्यकता है, तब यह बिल आपके सामने आया है। इस पर स्टैंडिंग कमेटी में विचार हो गया, राज्य सभा में विचार हो गया, एक बार लोक सभा में विचार हो गया, इतनी बार विचार होने के बाद, जब यह बिल हमारे सामने आया है तो हम अपेक्षा करते हैं कि हम लोग सर्वसम्मति से हाथ खड़े करके कहेंगे कि हम बिल को पास करते हैं। हम इसमें कोई तकनीकी कमी निकालने की कोशिश नहीं करेंगे। हर प्रकार से इसमें तकनीकी कमी नहीं है।

मेरा यह आग्रह है कि केवल विरोध के लिए विरोध न किया जाये। इस देश की आजादी को बचाने के लिए जवानों ने बड़ी-बड़ी कुर्बानियां दी हैं। इस पर थोड़ा सोचिए, देश आजाद होता है और छः महीने के लिए इस पर हमला हो जाता है, फिर भी आप उनको शत्रु नहीं कहेंगे तो क्या उनको दोस्त कहेंगे?

मान्यवर, वर्ष 1962 की लड़ाई जिन्होंने देखी होगी, जिनके परिवारों ने वहां पर बलिदान दिया है, उन परिवारों के बारे में सोचिए। हमने उसमें भी बलिदान दिया है। वर्ष 1965 की लड़ाई किसलिए हुई, पाकिस्तान में एक तानाशाह बैठ कर हिन्दुस्तान में घुसपैठिए भेजता है और केवल इस आशय से भेजता है कि घुसपैठिए जायेंगे, जितने तहसील के इन्स्टॉलेशंस होंगे, जितने थानों के इन्स्टॉलेशंस होंगे, उन पर कब्जा करेंगे, फिर वे आर्मी का ध्यान अपनी तरफ आकर्षित करेंगे, ताकि पाकिस्तान को जीत हासिल करने में कामयाबी मिल जाये, लेकिन उन जवानों को बधाई देनी चाहिए, जिन्होंने अपना बलिदान दे कर पाकिस्तान को केवल हराया ही नहीं, बल्कि उसे पीछे हटने के लिए मजबूर कर दिया। जब ताशकंद एग्रीमेंट हुआ तो उसमें यह प्रावधान किया गया था कि दोनों देशों के प्रधानमंत्री बैठ कर इस बात को तय करेंगे कि संपत्ति के विवाद का निस्तारण कैसे किया जाये। उस ताशकंद के एग्रीमेंट से कौन पीछे हटा। ताशकंद के एग्रीमेंट में यह तय हो गया था कि दोनों देशों की सरकारें, दोनों देशों के प्रधानमंत्री यह तय करेंगे कि उससे कौन

पीछे हटा। हम उससे पीछे नहीं हटे। यहां पर किसी की भी सरकार रही हो, उन सरकारों ने बराबर उसका सम्मान किया, लेकिन पाकिस्तान ने उसका सम्मान नहीं किया। उस पर हस्ताक्षर होने के बाद भी उन तमाम हिन्दुस्तानियों की संपत्ति को, जो वहां पर छोड़ कर आये थे, उसे बेच दिया गया। वहां तो कोई विवाद ही नहीं रहा, लेकिन आप यहां विवाद पैदा करने की कोशिश कर रहे हैं। कृपा करके, आप अपनी मनः स्थिति को ठीक कीजिए। विवाद पैदा करने की बजाय आज समाधान के लिए सरकार आयी है, आप उस समाधान का समर्थन कीजिए।

मान्यवर, मैं यही कह कर अपनी बात को समाप्त करना चाहता हूं कि यह बिल देशहित, समाजहित और राष्ट्रहित में है। हम सभी को मिल कर इसका स्वागत करना चाहिए, इसे सर्वसम्मति से पास करना चाहिए। धन्यवाद।

श्री अधीर रंजन चौधरी (बहरामपुर) : उपाध्यक्ष महोदय, एनिमी प्रोपर्टी एक्ट पर पांच बार आर्डिनंस आ चुके हैं। मुझे लगता है कि एक बिल पर पांच बार आर्डिनंस आना अनप्रिसिडेंटिड है, एक अनहोनी है। मैं यह नहीं कहता हूँ कि आर्डिनंस लाना असंवैधानिक है, लेकिन ऐसा प्रतीत होता है कि पांच बार आर्डिनंस लाने के पीछे जरूर ऐसा कोई मुद्दा है, जिसे आसानी से सुलझाया नहीं जा सकता है। खास कर शत्रु संपत्ति बिल, जिसे आज पारित करने के लिए लाया गया है, इसी विषय को लेकर इस सदन में, राज्य सभा में, स्टैंडिंग कमेटी, सिलेक्ट कमेटी, राज्य सभा की सिलेक्ट कमेटी, सभी जगहों पर विस्तार से चर्चा हुई है। इस विषय पर सिर्फ सदन ही नहीं, बल्कि हिंदुस्तान के एपैक्स कोर्ट ने भी टिप्पणियां दी हैं, लेकिन फिर भी हम दावे के साथ नहीं कह सकते हैं कि यह बिल शंका के बाहर है। बहुत-से लोगों में इस विधेयक को लेकर शंका है और इस शंका को दूर करना सरकार का काम है। इसका मतलब यह नहीं है कि हमसे ज्यादा किसी दूसरे में देश के प्रति प्रेम है। देश प्रेम की नई-नई परिभाषा बनाई जा रही है, यह बहुत दुखद बात है।

महोदय, जब हमारे देश का विभाजन हो चुका था, तब सारे दुश्मनों की एनिमी प्रोपर्टीज को जब्त करने के लिए यह विधेयक लाया गया था। वर्ष 1965 में युद्ध हुआ था और वर्ष 1971 में भी पाकिस्तान के साथ युद्ध हुआ था। मैं याद दिलाना चाहता हूँ कि हर युद्ध में हमारी बहादुर फौज ने अपनी जान की परवाह न करते हुए देश की रक्षा करने की मिसाल कायम की थी, उसका आज भी पालन हो रहा है तथा भविष्य में भी उसका पालन होता रहेगा। हमें इस बात पर तर्क नहीं करना चाहिए कि कोई ज्यादा देशप्रेमी है या कोई कम देशप्रेमी है। आज ऐसा लग रहा है कि यदि सरकार की किसी बात पर मंजूरी नहीं है, तो हम देशद्रोही बन जाते हैं। आज हम देश प्रेम की यह नई संज्ञा बार-बार दोहराते दिख रहे हैं। हमारा देश लोकतांत्रिक देश है और हमारा अपना संविधान है और यह कांस्टीट्यूशन नॉन डिस्क्रिमिनेट्री है। हमारे संविधान में सबसे महत्वपूर्ण बात यह है कि सभी को समानता का अधिकार मिले, सभी को न्याय मिले, सभी को समान अधिकार मिले। सभी वर्गों के बारे में हमें सोचना पड़ता है और बोलना पड़ता है। इसका मतलब यह नहीं है कि हम देश के खिलाफ कोई बात उठा रहे हैं। इस बिल को लेकर आज से नहीं दशकों से यहां चर्चा हो रही है, गृह मंत्री जी सदन में मौजूद हैं, मैं उनसे पूछना चाहता हूँ कि आज तक कितनी एनिमी प्रोपर्टीज की पहचान हो पाई है? यहाँ पर हमारे होम मिनिस्टर साहब हैं, आज तक हम लोग कितनी एनिमी प्रोपर्टी आइडेंटिफाई कर चुके हैं। एनिमी प्रोपर्टी के आइडेंटिफिकेशन का काम समाप्त हो चुका है। मैं होम मिनिस्टर साहब का ध्यान आकर्षित करना चाहूँगा। श्री राजनाथ सिंह जी, थोड़ी मेरी बात सुन लीजिए। मैं यह जानना चाहता हूँ कि हमारे देश में जो एनिमी प्रोपर्टीज कही जाती हैं, क्या उनका आइडेंटिफिकेशन हो चुका है, क्या इसके आइडेंटिफिकेशन का काम कंप्लीट हो चुका है, यदि यह नहीं

हुआ है, तो इसका आइडेंटिफिकेशन कैसे किया जाएगा? दूसरी बात, जहाँ-जहाँ एनिमी प्रोपर्टीज हैं, वहाँ हिन्दुस्तान के आम लोग भी बसते हैं। कोर्ट और कानून के शिकार बनते हुए, आम लोगों को परेशानियों का सामना न करना पड़े, इसके लिए आपने क्या ठोस कदम उठाये हैं? आप जानते हैं कि हमारे देश से वर्ष 1965, 1971 और आज़ादी के समय अर्थात् पार्टिशन के समय में बहुत से लोग माइग्रेट कर चुके हैं। इसी सन्दर्भ में, बहुत-सी एनिमी प्रोपर्टीज को, जिसे हम लोगों ने कस्टोडियन के रूप में हाथ में रखा था, उसे हाथ में रखते हुए, हजारों-लाखों हिन्दुस्तानी उस सम्पत्ति को इस्तेमाल करते हैं, कोई उसमें दुकान खोलता है, कोई अपना पेट पालने के लिए अन्य प्रकार के रोजगार करते हैं और जो प्रोपर्टीज हैं, उनका इस्तेमाल करते हैं। इसी हालत में आज आप ऑर्डिनेंस लाये हैं, लेकिन उन लोगों का क्या होगा, जो निर्दोष हैं, जिन्होंने अपना पेट पालने के लिए उन्हीं सम्पत्तियों का इस्तेमाल किया है और कर रहे हैं?

दूसरी बात यह है कि जो रिट्रोस्पेक्टिव इफेक्ट है, ऐसा होने के नाते, मान लीजिए कि यह वर्ष 1968 से शुरू होगा, आप एक तरफ कहते हैं कि आप लोअर कोर्ट नहीं जा सकते हैं, दूसरी तरफ कहते हैं कि रिट्रोस्पेक्टिव इफेक्ट से होगा। क्या यह कंफ्लिक्टिंग नहीं है? यदि एक कोर्ट में वे जीत जाते हैं, तो दुबारा उनको कोर्ट जाना पड़ेगा। इसलिए रिट्रोस्पेक्टिव इफेक्ट का क्या परिणाम है, इसका क्या रैमिफिकेशन है? इसे लेकर आपने कोई चिन्ता की है? आपके पार्टी के नेता ने ऐसा बयान दिया है, जो लीगल जस्टिस के लिए उचित नहीं है, **because no body should be deprived**. यह बात भी सही है कि हिन्दुस्तान में बहुत सारी मुस्लिम पॉपुलेशन हैं। वे डरते हैं, उनके मन में शंका है कि यदि यह ऑर्डिनेन्स पास हो जाएगा, तो उनकी जिन्दगी नेस्तोनाबूत हो जाएगी, उनकी जिन्दगी में एक बड़ी आर्थिक हानि होने वाली है। इस शंका से उनको बाहर लाने के लिए क्या यह सरकार कोई कदम नहीं उठा सकती है? यह बात सिलेक्ट कमेटी में भी कही गयी है, राज्य सभा की सिलेक्ट कमेटी की जो रिक्मेंडेशन है, क्या आप उसे नहीं मान रहे हैं? यदि आप उसे मान रहे हैं, तो कहाँ तक मान रहे हैं, इन सभी विषयों पर हमें सोचना चाहिए, चर्चा करनी चाहिए। यदि ऐसा विधेयक बनेगा, जो आम लोगों के लिए शंका पैदा करे, तो मैं समझता हूँ कि एक पार्लियामेंट्री डेमोक्रेसी के लिए यह कभी शोभा नहीं देती है।

इसलिए गृह मंत्रालय से मैं दुबारा निवेदन करूँगा कि राज्य सभा की सिलेक्ट कमेटी की रिक्मेंडेशन है, उसको मद्देनज़र रखते हुए, यदि आप कोई छोटा-मोटा संशोधन लाना जरूरी समझते हैं, तो इसमें जरूर संशोधन लाइए। इस बिल की मेरिट पर हमारा कोई विरोध नहीं है। इसे हमारी सरकार ने भी किया है। वर्ष 1968 में इसे सरकार ने किया था, लेकिन इसे ऑर्डिनेन्स के जरिए करना, ऐसा लगता है कि इसमें सेन्ट्रल गवर्नमेंट ज्यादा इंटरवेंशन करना चाहती है। ज्यादा इंटरवेंशन करने से किसी को हानि होगी,

इसलिए हम चाहते हैं कि इसमें चेक्स एंड बैलेंस बना रहे। जब कस्टोडियन के हाथ में यह था, तो चेक्स एंड बैलेंस में था। इसमें किसी प्रकार का कोई अन-अथॉराइज्ड इंटरवेंशन न हो और इसके द्वारा आम लोगों को तकलीफ न हो, यह देखी जाए। गृह मंत्रालय से मेरी यह दरखास्त है।

मैं इस बिल का समर्थन जरूर करता हूँ लेकिन इसके साथ-साथ राज्य सभा की सिलेक्ट कमेटी की जो रिक्मेंडेशन है, उनका भी मैं समर्थन करता हूँ। इसी के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

PROF. SAUGATA ROY (DUM DUM): Mr. Deputy Speaker, Sir, I rise to speak on the Enemy Property Act, 1968 and the Public Premises (Eviction of Unauthorised Occupants) Act, 1971. Now, it is good that on the day the BJP is celebrating its victory in UP, a Bill which relates to properties in UP, has been brought so that the Government can take justifiable credit for bringing the Bill. But I give them credit for something else. They have created an all India record in the sense that this is the Enemy Property (Amendment and Validation) Fifth Ordinance, 2016. From 1952 to date, there has been no law on which there have been five ordinances, one after the other, using Article 123 of the Constitution. Now, if this is not an example of Ordinance Raj, I do not know what an Ordinance Raj is! Shri N.K. Premachandran has moved a statutory resolution opposing it. Maybe the Minister will give an explanation as to why as many as five Ordinances were necessary.

Sir, basically, I have nothing against the contention of the Bill which I will discuss later, but it has a strange history. This Bill was debated in this House in March and I had mentioned then that this Bill is actually to take care of the properties of one particular enemy. Who is that person? That is Raja of Mahbubabad. He was one of the big landlords of UP. He was a friend of Jinnah and went to Pakistan after partition. Now in 1968, after the Ordinance was passed, his property, much of which is in the city of Lucknow, became enemy property. Now, enemy property was there in all States. In our State, West Bengal, maximum number of enemy properties was there. What happened? A Custodian of Enemy Properties was appointed. He took all the properties in his possession and then started disposing them of. He invited, in turn, applications from people who had lost their land or property in East Pakistan so that they will be given compensation. Though they were not given full compensation, they were given 25 per cent *ex gratia* compensation. There is a big CPI (M) leader in Bengal, Shri Snehansu Kanta Acharya. He was actually a big zamindar in Mymensingh. He got as much as Rs. 18 lakh as compensation from the Custodian of Enemy Properties.

Now, all those properties have been disposed of long time ago because this was in action since 1968, but a strange case happened in the case of Raja of Mahmudabad. His son came over to India and became an Indian citizen. He even became MLA twice. Then, he went to the Supreme Court claiming that all those properties, which were declared as enemy properties and belonged to his father, should come to him. The Supreme Court gave a judgement saying that the properties should be returned to him since the son of Raja of Mahboobabad was indeed an Indian citizen. Now, if that would happen, properties worth thousands of crores would pass to the hands of the son of Raja of Mahbubabad. The main area of Lucknow, Hazratganj, is where most of the shops are situated and all that property belonged to the Raja of Mahbubabad. If he started evicting the tenants -- all the big shops and everything is there -- then there would be tremendous civil turmoil in Lucknow. Raja of Mahmudabad also had properties in other places as Shri Hukum ji has mentioned in Muzaffarnagar and other places of UP also. So, there would be big civil turmoil. Hence, this Bill was brought.

13.25 hours

(Hon. Speaker *in the Chair*)

Basically, in March, we had said that we had no objection to this Bill. Let it be brought, but at that time we had said that since this Bill has certain legal implications, it should be referred to a Standing Committee.

Madam, you in your wisdom and the Government in their wisdom decided not to do so. What happened thereafter? The Bill went to the Rajya Sabha and Rajya Sabha formed a Select Committee to go into the Bill. Just see that we Lok Sabha Members -- who are directly elected -- were deprived of the chance to scrutinise the Bill and give our inputs on the Bill. The Rajya Sabha Members had that right. The Select Committee in Rajya Sabha went into the Bill. They made certain amendments and that is how this new Bill came into effect.

Now, just in passing I should mention a strange thing that happened in the Rajya Sabha on Friday. I was watching the broadcast of Rajya Sabha on TV and I found that the Government, which is in ...*(Interruptions)*... *

THE MINISTER OF CHEMICALS AND FERTILIZERS AND MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI ANANTHKUMAR): Madam, this is not correct. ... *(Interruptions)*

PROF. SAUGATA ROY: I am just mentioning, and I am not casting any aspersions. ... *(Interruptions)*

SHRI ANANTHKUMAR: Madam, the hon. Member cannot be referring to the deliberations in the other House. ... *(Interruptions)*

HON. SPEAKER: Yes, right.

... *(Interruptions)*

PROF. SAUGATA ROY: Madam, I did not even refer. ... *(Interruptions)*

SHRI ANANTHKUMAR : He is a learned Member. ... *(Interruptions)*

PROF. SAUGATA ROY: Madam, I am not casting aspersion. ... *(Interruptions)*

SHRI ANANTHKUMAR : He knows the Rules of Procedure. ... *(Interruptions)*

PROF. SAUGATA ROY: Mr. Ananthkumar, you tell me under which Rule. ... *(Interruptions)*

SHRI ANANTHKUMAR : Madam, he cannot do this and that too so graphically. ... *(Interruptions)*

PROF. SAUGATA ROY: You please mention the Rule. ... *(Interruptions)*

HON. SPEAKER: Prof. Saugata Roy, why are you referring to the Rajya Sabha? You say whatever you want to say here.

... *(Interruptions)*

PROF. SAUGATA ROY: Madam, I was just mentioning in passing. ... *(Interruptions)*

HON. SPEAKER: No, it is not necessary. Everyone knows about it.

... *(Interruptions)*

* Not recorded.

PROF. SAUGATA ROY: I was just mentioning in passing that it was passed ...*(Interruptions)*... *

HON. SPEAKER: It is not necessary.

... *(Interruptions)*

PROF. SAUGATA ROY: Madam, can I say in the 'other House' or 'Upper House'? ... *(Interruptions)*

HON. SPEAKER: No, that is also not necessary.

... *(Interruptions)*

SHRI ANANTHKUMAR : Madam, under the procedure of business, the discussion of the other House cannot be discussed in this House. ... *(Interruptions)* It is not valid. ... *(Interruptions)* You are also a learned Member. ... *(Interruptions)*

PROF. SAUGATA ROY: Madam, whatever you say, I will go by it. ... *(Interruptions)*

HON. SPEAKER: No, do not refer to it.

... *(Interruptions)*

PROF. SAUGATA ROY: You are the custodian of the House. Whatever you say, but in passing we can mention the 'other House'. After all, it is not anathema in a democracy to mention the deliberations of the other House.

The Bill has now come to the Lok Sabha after the amendments in the Rajya Sabha. Can I mention 'Rajya Sabha' words here?

HON. SPEAKER: No, amendments are there.

... *(Interruptions)*

PROF. SAUGATA ROY: Since the amendments have come from Rajya Sabha, so I can mention it.

Now, there are certain important changes in it. This was mentioned by Shri Premachandran earlier also. Earlier, it was said that as far as this Bill is concerned there would be no jurisdiction of Civil Courts. Now, that is remaining, but what

* Not recorded.

the Government has added after suggestions from Rajya Sabha are that now there will be a recourse in High Court. Though, there is no recourse in Civil Courts, there is recourse in High Court that within 60 days one can apply to the High Court and if within 60 days they cannot apply, then another 60 days is allowed with the permission of the High Court. So, a maximum of 120 days is allowed for appeal.

Now, I think that this is reasonable. This is something, which was raised earlier and giving of avenue / opportunity to go to the High Court as they say : "... any person aggrieved by an order of the Central Government under Section 18 within a period of 60 days from the date of communication or receipt of order file an appeal to the High Court on any question of fact or law arising out of such order ...". So, this is comprehensive. On the whole issue, you can approach the High Court and the High Court can extend it. So, after this, the Bill has become much better and we have no difficulty in passing the law.

I again say and in March also we said that we are totally in agreement with the object of the Bill. It is to see that the descendant of the inheritor of any person who became an enemy and whose property became an enemy property does not inherit that property. I give special reference to the Raja of Mahabubabad. His property is in Lucknow, Muzaffarnagar and other places. So, with these words, I support the Bill.

श्री निशिकान्त दुबे (गोड्डा) : सौगत दादा, आपकी प्रॉपर्टी बंगलादेश में बची हुई है?... (व्यवधान)

प्रो. सौगत राय : हमारी तो प्रॉपर्टी नहीं थी। हम तो गरीब रिफ्युजी हैं। हमारी उधर भी प्रापर्टी नहीं थी और इधर भी नहीं है। ... (व्यवधान)

HON. SPEAKER: No cross-discussion, please.

प्रो. सौगत राय: लेकिन ऐसा है कि वे बड़े-बड़े लोग थे, जिनको कुछ मिला था, हमको तो एक पैसा भी नहीं मिला। ... (व्यवधान) हमें तो अपनी मेहनत से अपनी जिंदगी बनानी है। ... (व्यवधान) मैडम, हम लोग गरीब रिफ्युजी हैं। ... (व्यवधान) लेकिन ऑर्डिनेंस रूट से पांच बार ऑर्डिनेंस ला कर वर्ल्ड रिकॉर्ड बनाने का

काम नहीं होना चाहिए था। ... (ब्यवधान) इसके लिए एक रास्ता निकालना चाहिए कि कानून इस सदन में पास हो और पांच बार ऑर्डिनेंस लागू कर के यह वर्ल्ड रिकॉर्ड नहीं बनाना चाहिए।

HON. SPEAKER: Shri Arvind Sawant - not present.

SHRI THOTA NARASIMHAM (KAKINADA): Thank you, Madam, for giving me the opportunity to speak on this important Bill.

At the outset, I would like to encourage the Government for taking bold steps to channelize longstanding deadlock issues like management of 'Enemy Properties' in an organized manner. This issue is very serious that deals with national pride as well as thousands of crores of property with the Central Government. We all know the intensity of the issue wherein taking advantage of the interpretations of various judgments passed by the courts. Claims are being made to regain these (enemy) properties by the legal heirs and successors of the enemy nationals.

Moreover, the Government is being criticized at various levels for the continual passes of ordinances in the past few months regarding this issue. Being a densely populated country, land is a major resource for the people and especially in developed parts. Land has greater asset value as this Bill had been entangled in various ideological disputes for the last few months. Taking ordinance route has become inevitable for the Government to shield against sidereal interpretations of the same. Thus, clarity in management of this land is crucial for not losing grip over these properties.

It is unfortunate that Members of the Opposition hardly paid any attention to recognize seriousness and timely nature of the issue and walked out of the House despite being acceptance of many recommendations of the Select Committee of the Rajya Sabha.

It should be recognised that this Bill expands the definition of word 'enemy' by including the legal heirs settled in India and those individuals of enemy country who changed their nationality to another country. In my view, this expansion is very necessary to sort out nationality issues and enmity characteristics. Here, in this aspect, I would like to suggest the Government care must be taken to protect legal heirs of enemy countries who settled in India and gradually became citizens of India. Their claims need to be listened with more

attention as restrictions on claims of even Indian citizens contradicts Fundamental Rights of 'Right to Equality' under Article 14 of the Constitution. Of course, care must be taken to deeply analyze credentials of these properties and claimed owners before making rules and regulations under the Act.

At a *prima facie* reading, the Bill may seem harsh and give more arbitrariness to the Central Government with the clauses like barring of jurisdiction of civil courts over enemy property issues, but it is very necessary to avoid unpredictable interpretations of this issue. That is the reason why any issue on enemy property will be dealt by the Central Government with appealing powers extended to High Court to check the property whether it is enemy property or not. Moreover, under the earlier Act of 1968, the Government is empowered to sell or dispose enemy property only to preserve such property or to maintain the enemy or his family residing in India.

Now, this provision has been expanded to give the Central Government the power to dispose of property in any case, even when there are contradictory rulings of lower courts. This gives greater autonomy and necessary elbowroom for the Government to manage the property at its behest properly.

Madam Speaker, this Bill also divests the duty of the Central Government to maintain enemy and his family if they are in India. In this regard, I would like to suggest to the Government to take extra care in controlling the arbitrariness of the Government as any wrong step would affect the livelihood and the dignity of the individual and his family. India, being the country of great humanistic culture and Gandhian values, must uphold the notion '*Atithi Devo Bhava*'.

I thank you for giving me this opportunity to speak.

SHRI KONDA VISHWESHWAR REDDY (CHEVELLA): I thank you for this opportunity to speak on the Enemy Property (Amendment and Validation) Bill.

After several iterations, discussions and amendments, I think there is a great need for closure because it affects many people – people who are innocent, people who have bought the property because the properties have been sold and resold by legal and illegal heirs, fake heirs and all. Of course, in Lucknow, as Prof. Saugata Roy had mentioned, shops have come up there and I am sure the shopkeepers are the innocent victims of this non-closure of this issue. Finally, there is a great urgency to close this, Madam.

Hyderabad is a peculiar case, Madam. As you know, the State of Hyderabad joined the Union of India one year later. The area around Hyderabad is called '*Atraf-e-Balda*'; it is also called '*Sarf-e-Khas*' region meaning thereby that it is the personal property of the Monarch. The Nizam was a benevolent and a reasonably secular Monarch. Being his personal property, unlike the other Zillas, in those days, he could donate it, gift it or give it as *inams* to several people. After Independence, the Hyderabad State which is now Telangana had more than seven lakh acres of lands. Most of these lands were originally given by the Nizam to the nobility there, several of whom went to Pakistan leaving their lands behind. Even as I speak today, when the land owners went to Pakistan, the land was resumed by the Government of India and some of it, through legal means, was given to the Government of Hyderabad which is now Telangana. Now, these seven lakh acres of land has been continuously diminishing. What we have in our hands now is probably less than 90,000 acres of that land.

On this repatriate property, I would request the Minister to look into the special case of the Telangana lands, the Hyderabad *Atraf-e-Balda* lands and the *Sarf-e-Khas* lands. In regard to the land which now belongs to the Government, people have gone and got backdated agreements from somebody who expired in Pakistan saying that before he went to Pakistan, he signed an agreement. Now, it actually affects more of our Muslim brethren in my constituency than the Hindus

because the ultimate victims are the small, innocent people who bought this property.

Therefore, there is a great urgency. On behalf of the Telangana Rashtra Samiti, we support these amendments with a request that the Minister may look into the issue of Hyderabad lands.

श्री मोहम्मद सलीम (रायगंज) : महोदया, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए आपका धन्यवाद। मैं पहले एक कैवीएट कर देता हूँ कि न तो मेरा कोई शत्रु है और न ही कोई सम्पत्ति है, फिर भी शत्रु सम्पत्ति विधेयक के बारे में मैं बोलने के लिए उठा हूँ।

मैं अक्सर आजकल 16वीं लोक सभा में उन विधेयकों के ऊपर बोलता हूँ, जिन पर दोबारा लोक सभा को एक्सरसाइज करनी पड़ती है। मैं बार-बार यही बात कहता हूँ कि थोड़ा दूरगामी हों, थोड़ी दूरदृष्टि हो या अगर आपकी थोड़ी कृपा हो तो ऐसे तमाम विधेयकों को स्टैन्डिंग कमेटी में भेजकर और वहाँ दोनों सदनों के सदस्य रहते हैं, वहाँ विधेयक के ऊपर चर्चा करके, वहाँ आपका बहुमत रहता है और फिर उन विधेयकों को हम यहाँ पर पारित करें। यह जो हमें मध्यान्ह भोजन का अवसर नहीं देकर यहाँ बैठे रहना पड़ रहा है, चूँकि हम उस वक्त इस मशविरे को नहीं सुनते, लोक सभा में विधेयक पारित करते हैं, फिर वह विधेयक राज्य सभा में जाता है, राज्य सभा में लोग आपत्ति करते हैं, फिर वह सिलेक्ट कमेटी को जाता है और उसके बाद यह नतीजा होता है। बहुत कुछ हमारे देश में पहली बार हो रहा है, तो यह भी पहली बार है कि पांच बार आर्डिनेंस लाया गया। यह स्वतंत्र भारत में पहली बार हुआ है। ... *

होली त्योहार मनाने के पश्चात भी हमारे माननीय सदस्यों के हाथ से अभी रंग नहीं छूटा है, लेकिन हमें सत्र में बैठना पड़ रहा है। राज्य सभा इसे फ्राइडे को ही पारित करके आज छुट्टी मना रहे हैं। लेकिन हमें यह सजा मिली, अब हमें पता चल रहा है।

माननीय अध्यक्ष : आप इसे सजा क्यों मानते हैं। हाऊस में आना सजा थोड़े ही है।

श्री मोहम्मद सलीम: नहीं मैडम, त्योहार के बाद सभी लोग परिवार के साथ रहते हैं। त्योहार के बाद लोगों को दूर से आने में दिक्कत होती है। इसके लिए हमें कल ही घर से निकलना पड़ा। मैं मानता हूँ कि यह सजा नहीं है, यह ठीक है कि हमें ईनाम मिला कि हम आज यहां काम कर रहे हैं। हमें दूसरी बार इस काम को अंजाम देना पड़ रहा है, चूँकि आज यह आर्डिनेंस खत्म हो जाएगी, फिर छठी बार आर्डिनेंस लाना पड़ेगा।

अब मैं दूसरे विषय पर आता हूँ और सीधा व साफ बात करता हूँ। यह कानून या आर्डिनेंस का जो मामला है, जो हमारी पिछली सरकार थी, चाहे वह वर्ष 1968 की सरकार हो या यह यूपीए 2 की सरकार हो, वहाँ से यह सिलसिला चलता है। आज जो लोग क्रांतिकारी कदम उठा रहे हैं, तो यह यूपीए 2 के समय आर्डिनेंस लाने के बारे में सोचा गया था। कोई भी कानून एक केस को मद्देनजर रखते हुए, चाहे सुप्रीम कोर्ट या हाई कोर्ट के ऑर्डर के आधार पर उसको नाकाम करने के लिए अगर कोई कानून लाया जाता है, चाहे

* Not recorded.

वह विधान सभा में हो, चाहे लोक सभा में हो, यह बहुत अच्छी बात नहीं है। अब तक हम लोग पूरे मामले को अवलोकन करके कानून बनाते हैं। इस मामले में कोई मजबूरी हो सकती है। मैं एक वामपंथी होने के नाते कहता हूँ कि अगर सरकार राजा-राजवाड़ा और जागीरदार की भू-संपत्ति को कानून लाकर अधिग्रहण कर ले तो हमें कोई आपत्ति नहीं है। आज जो लोग कह रहे हैं कि भू-माफिया, बेदखल, बेनामी संपत्ति और फर्जी दस्तावेज लेकर संपत्ति हड़पने की बात हो रही है, शत्रु-मित्र छोड़कर इसमें कोई भेदभाव नहीं होता है। हमारे देश में संपत्ति होने से ही इस तरह के गैर कानूनी काम और फर्जी दस्तावेज बनाकर संपत्ति को हड़पने की कोशिश होती है, चाहे वह भू-माफिया हो या कोई और हो।

हमारी सभ्यता में अभी भी यह कहा जाता है कि पापी से नहीं पाप से घृणा करना चाहिए। अब हम इसे बदल रहे हैं और कहते हैं कि पापी से नहीं, बल्कि उसके पूरे खानदान, उसके वारिस, उसके बाद जो भी आए सभी से घृणा करो। क्या अच्छा है और क्या बुरा है, यह तो बाद में पता चलेगा।

दूसरी मिसाल यह दी जा रही है कि वर्ष 1971 में पाकिस्तान इस कानून को लाकर शत्रु संपत्ति को हड़प लिया। बेशक यह काम हुआ है, तो इतने दिन बाद हम पाकिस्तान से प्रेरित होकर इस रास्ते पर चल रहे हैं, इस पर भी मुझे आपत्ति है। दूसरी बात है कि वह वर्ष 1971 में ऐसा क्यों किया, चूंकि पाकिस्तान का जो पूर्वी हिस्सा था, जिसे पूर्वी पाकिस्तान कहा जाता था, वहां के संघर्ष में लोगों को हमारी सेना और भारतीय जनता ने मदद की, तब पाकिस्तान का टुकड़ा हुआ, यह अच्छी बात है। इसके लिए हमें आज भी गर्व है।

माननीय अध्यक्ष : आप लोग आपस में बातचीत नहीं कीजिए।

श्री मोहम्मद सलीम: अभी पाकिस्तान " खिसयानी बिल्ली खंभा नोचे " की तरह बात कर रहा है। उस समय जो भारतीय वहां से चले आए, उनकी संपत्ति को वर्ष 1971 में कानून बनाकर हड़प लिया गया था। यह हमारे लिए कोई मिशाल नहीं हो सकता है। हम लोग उस कानून की कॉपी नहीं कर सकते हैं। जब बांग्लादेश आजाद हो गया तो हमने देखा कि वहां भी यह समस्या थी, क्योंकि उस समय पूर्वी-पश्चिमी पाकिस्तान में एक ही कानून था। आज की सरकार उस शत्रु संपत्ति कानून को रद्द करे और कहे कि जो पार्टिशन की वजह से मजबूरन चले गए थे, वे हमारे शत्रु नहीं हैं। नजरिये का फर्क है। मैं किसी की वकालत नहीं कर रहा हूँ।

दूसरी बात, चाइना से 1962 में और 1965 में इंडो-पाक हुआ, मैं समझता हूँ कि यूरोप में सदियों से जंग हुई, विश्व युद्ध हुए, लेकिन एक देश दूसरे देश के नागरिक के लिए शत्रु टर्म इस्तेमाल नहीं करता है। हम वसुधैव कुटुम्बकम कहते हैं, ऊपर नोट लिखने के लिए या उसको व्यवहार में लाने के लिए। जब वर्ष

1947 में देश का विभाजन हुआ तो फेमिलीज डिवाइड हुई, जिसके कारण आज भी नागरिकता का सवाल आता है। आज भी चाहे बांग्लादेश में हो, चाहे पाकिस्तान में हो, ऐसे लोग हैं, जो वहां नहीं रह पा रहे हैं, उनको वहां से चले आना पड़ रहा है, हमें सोचना पड़ रहा है, वह एक लगातार प्रक्रिया है।

HON. SPEAKER: Salimji, you will have to conclude now. You have only two minutes. I cannot help it.

श्री मोहम्मद सलीम: मैं बिल पर आ रहा हूं। ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आपको नाम नहीं चाहिए, शत्रु सम्पत्ति पर आगे बोलिए।

... (व्यवधान)

श्री मोहम्मद सलीम: मैंने नई सरकार से उम्मीद की थी कि 1968 में एनिमीज प्रापर्टीज कानून आने के बाद, कस्टोडियन ऑफ एनिमीज प्रापर्टी को जब हम वेस्ट किए, इसको मैनेज करने के लिए वह कस्टोडियन है और कुछ सदस्य बोले कि ऐसे बहुत से फर्जी कागज से प्रापर्टीज डिस्पोज की गई, बेदखल किया गया, दखल किया, तो आप जब भ्रष्टाचार के विरोध में लड़ रहे हैं तो ऐसा कानूनी आर्डिनेंस ले आना चाहिए था कि ये जो प्रापर्टीज हैं, आज जिसको लाख करोड़ की बात कर रहे हैं, मैंने उसका आंकलन नहीं किया, तो उसमें जो मिसयूज हुए, जो भ्रष्टाचार हुए, जो लूट हुई और जो आज भी गलत तरीके से काबिज हैं, अगर वह सरकार के पास है, कस्टोडियन हैं, तो जो सही ढंग से काम नहीं हुआ, उसकी आप जांच करवाते, फिर आप देखते कि किस तरह से भ्रष्टाचार का राजनीतिक पोषण किया गया। वह ढूंढकर निकालना चाहिए था। उसकी बजाय आपने क्या किया।

इस कानून में दो महत्वपूर्ण संशोधन आज राज्य सभा से ले आए गए। एक है कि निचली कोर्ट में नहीं, हाई कोर्ट में आप अपील कर सकते हैं। प्रेमचन्द्रन जी ने विस्तार से कहा, मैं नहीं कह रहा हूं। इसका मतलब कि जो पुअर हैं, जो छोटी प्रापर्टी वाले या गरीब हैं, वे अपील में नहीं जा पाएंगे। हाई कोर्ट मतलब खर्चीला, उससे आप उसे महरूम कर रहे हैं। जो बड़ी प्रापर्टी है, महमूदाबाद का राजा, वह हाई कोर्ट से सुप्रीम कोर्ट में जाएगा। जिसका एक कमरा, दुकान या दूसरा कोई मामला है तो वह फिर हाई कोर्ट तक जाने की बात सोच नहीं सकता है। आप कह रहे हैं रेस्ट्रोस्पेक्टिव इफेक्ट में जो भी फैसला कस्टोडियन ने किया, आप इतनी स्वीपिंग दे रहे हैं, वह बहुत इंपोर्टेंट आफिस नहीं है, बेशक यह राष्ट्रीय सुरक्षा के लिए बहुत महत्वपूर्ण है, जिसके लिए उधर वित्त मंत्री, इधर गृह मंत्री और कामर्स मिनिस्ट्री के अंडर में कस्टोडियन आते हैं तो इसमें सरकार के सब लोग जुड़े हुए हैं। मैं खुद आफिस में गया, मैं जब एटीज के दशक में राज्य सभा का मेंबर नहीं था, तब किस तरह से लोग कमरे को, प्राइम प्रापर्टीज को शहरों में

कस्टोडियन ऑफ प्रापर्टीज से अपने हाथ में लेने की कोशिश करते थे और रिश्वतखोरी होती थी। मैं साफ-साफ कह रहा था। आप उसको जायज ठहरा रहे हैं। आप कहते हैं कि 70 साल में यह हुआ। आप कह रहे हैं कि 50 साल में जो भी हुआ, इस कानून के तहत सबमें ठप्पा लगा दो, सब सही हो गया। आप स्वीपिंग पॉवर दे रहे हैं। आप अमेंडमेंड करते हैं, तो बेशक आप जोड़ लेंगे कि यह राष्ट्रहित के लिए है, सुरक्षा के लिए है। आप महमूदाबाद के राजा की प्रापर्टी के बारे में कानून बना रहे हैं, लेकिन कोलकाता में, मुंबई में, दिल्ली में, हिमाचल प्रदेश में और पंजाब में, जहां लोग विस्थापित हुए, लोग चले गए, वहां प्रापर्टीज रहीं, लेकिन लोग तो चले गए। वह बेनाम से हो, बैंक डेट से हो, गलत तरीके से हो, कस्टोडियन के आफिस को इस्तेमाल करके हो, जो गलत प्रयोग किया गया, उसको आप नजरंदाज कर रहे हो। इसको कहते हैं कि 'penny wise pound foolish'. इसलिए मैं समझता हूं कि इस कानून की जरूरत नहीं थी।

SHRI MEKAPATI RAJA MOHAN REDDY (NELLORE): Thank you, Madam, for the opportunity given to speak on the subject Enemy Property (Amendment and Validation) Bill, 2016. I on behalf of my party support this proposed legislation that allows the Custodian, i.e., the Government of India, to continue to control property whose original owner is believed to have migrated to Pakistan or China and the said property has been taken over by the Custodian.

Presently, at stake are 2,186 properties worth crores of rupees spread across the country, which have been declared as enemy properties as their original owners are supposed to have migrated to Pakistan.

It is a welcome step to sell the enemy properties whose owners have either migrated to Pakistan or China or do not exist and the income generated by selling such property be deposited to the Consolidated Fund of India. These properties that have been identified across India are estimated to be valued at more than Rs. One lakh crore. The Government should use the amount for the welfare of the poor people, especially the farmers who are debt-ridden.

Enemy subjects were 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 and are Indian citizens, then they should be considered to 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 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 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 there 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 stipulated time. There is also need for just and fair system of delivery of justice incorporated in the rules governing the enemy property.

SHRI ARVIND SAWANT (MUMBAI SOUTH): Hon. Speaker Madam, today the Enemy Property (Amendment and Validation) Bill has been introduced and we are discussing on it. In the beginning only, I heartily welcome and support this Bill for the very reason that this was to be brought long back. But we went on issuing ordinances on it. ... *

HON. SPEAKER: No. No.

SHRI ARVIND SAWANT: Therefore, the Bill has come now which was very essential. I was listening to Shri Saleem and while listening to him, I said, 'I do not understand'. He said, "Are we working as tit-for-tat? The Pakistanis have done something and we are adhering to the same position." In fact, we are very generous on it. In 1968, the Bill was passed after the war and we found that the Chinese and Pakistanis have left their properties and accepted the nationality of Pakistan. Later on, in 1971, when Tashkent Declaration was done, it was accepted by both the countries that we will try to see what solution can be brought to the properties of the Pakistanis in India and Indians in Pakistan. I would like to ask you what is happening with Muhajirs right now in Pakistan. Kindly go and see what Muhajirs are facing there. Therefore, if you think of what exactly we wanted to do, we wanted to plug the loopholes. How has it erupted? It was when the Maharaja of Mahmudabad went to the Supreme Court and asked for the succession of the property to be given to him. Now, the hon. Minister has rightly said that it would have posed a threat to the security of the country. We are forgetting that issue and discussing on the property. It is not related only to the property; it will also cause a threat to the country. A number of succession cases which are *mala fide* have been brought to the notice of the Courts where it is claimed, "I am a successor; I am a grandson; I have a firm; I have everything over here." This Bill has been brought in to prevent that.

The Central Government has formed a CEP, a Custodian of Enemy Property. The enemy property has already been identified to be nearly worth more

* Not recorded.

than Rs. 1,00,000 crore. The Custodian was not able to protect that property because of flaws in the law and people were falsely bringing cases to the Court saying, 'I am the successor and I am now a citizen of India.' That was another flaw in that law. Now, because of this provision that flaw has been plugged. This is nicely drafted by the Government.

I support this Bill by saying that this Bill will plug the loopholes to ensure that the enemy properties that have been vested in the Custodian remain so that they do not divert back to the enemy subject or enemy firm. That is one of the best provisions that have been made. They should not get a way out of it. That is why I support this Bill.

While supporting this Bill, I have a request for the Government. The cases which are in the lower courts will not have any jurisdiction to go to the lower courts. We are allowing them to the High Courts also. That will again give a chance to prolong the imposition of the Custodian's act on these properties. Therefore we have to think about that also. When it comes to acquisition of these properties, we should do it as we do it in the case of acquisition of land, bring it under Government property and give it to the Custodian.

I sometimes feel we should also do something for Jammu and Kashmir, which is a part of India. Some law has to be framed. Something has to be brought in for those Pandits who have been thrown out of Kashmir so that they can again go back to Kashmir and their land can also be given to them. That is also something which should be thought about.

I once again welcome this Bill and support it wholeheartedly on behalf of my Party.

Thank you very much.

श्री जय प्रकाश नारायण यादव (बाँका) : अध्यक्ष महोदया, शत्रु सम्पत्ति विधेयक, 2016 पहले भी कई बार आया और अब यह अध्यादेश के रूप में पांचवीं बार आया है। शत्रु शब्द सद्भाव को खत्म करता है। पड़ोस से सद्भाव की भाषा होनी चाहिए, हमें शत्रु शब्द से आपत्ति है। प्राकृतिक न्याय के मूलभूत सिद्धांत को बनाए रखना चाहिए। मानवाधिकार और स्थापित कानून हैं, उन सिद्धांतों का उल्लंघन नहीं होना चाहिए, लेकिन इसका उल्लंघन होता है। आजादी की लड़ाई में हम सभी मिल कर लड़े और अंग्रेजों को भारत से भगाया। इसमें हिन्दू भाई, मुसलमान भाई, सिख भाई और ईसाई भाई सभी का खून बहा। देश का बंटवारा हुआ, नाना जी, दादा जी पाकिस्तान चले गए लेकिन उनका वारिश यहीं रह गया। अगर वह टेलीफोन से बात करते हैं और पोते से पूछते हैं कि हमारे घर का क्या हाल चाल है, हमारी संपत्ति कैसी है। उसके सारे अधिकार छीने जा रहे हैं, नैसर्गिक न्याय मिलना चाहिए, वह नहीं मिल पाता है। यह सत्य, अहिंसा, भाईचारे वाला देश है। यह अध्यादेश आया है, आपके पास बहुमत भी है और यह पास भी हो जाएगा, लेकिन जमीन हिन्दुस्तान में है, केवल व्यक्ति चले गए, लेकिन उनका वारिश यहां है। जमीन उठ कर पाकिस्तान नहीं जाएगी बल्कि जमीन हिन्दुस्तान में ही रहेगी। उस उस संपत्ति का इस्तेमाल हम और आप करेंगे। इसमें कई चीजों पर विचार करना चाहिए, चाहे दिल्ली का मामला हो, लखनऊ का मामला हो, हैदराबाद का मामला हो, कई मामले हैं। महमूदाबाद के राजा के संबंध में चर्चा आई, उनकी संपत्ति के संबंध में माननीय उच्च न्यायालय ने भी फैसला दिया।

14.00 hours

मैं महामहिम राष्ट्रपति जी पर स्वाभाविक रूप से चर्चा नहीं करूंगा, लेकिन उन्होंने भी थोड़ी नाराजगी जाहिर की।

मैं इतना कहकर ही अपनी बात समाप्त करता हूं कि नैसर्गिक न्याय मिलना चाहिए।

श्री कौशलेन्द्र कुमार (नालंदा) : माननीय अध्यक्ष जी, आपने मुझे शत्रु संपत्ति (संशोधन) विधेयक, 2016 पर बोलने का मौका दिया है, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ। इस विधेयक पर सदन में पहले चर्चा हो चुकी है और विधेयक पारित हो चुका है, किंतु राज्य सभा में विलंब के कारण सरकार को पांचवीं बार अध्यादेश लाना पड़ा, क्योंकि उक्त संपत्ति के हस्तांतरण में बाधाएं आ रही थीं। राज्य सभा से पारित होने के बाद इस पर फिर से चर्चा हो रही है। इस संशोधन में मात्र कुछ शब्दों का संशोधन है। प्रेमचन्द्रन जी ने बहुत विस्तार से इसकी चर्चा की है और उसका स्पष्टीकरण किया जा रहा है। जैसा कि रिपोर्ट में कहा गया कि 16,545 शत्रु संपत्तियां, जिनकी कीमत लगभग एक लाख करोड़ रुपए है, विवादों में पड़ी हैं। गृह मंत्रालय का उस पर अधिपत्य बना हुआ है, अतः इस कानून के बनने से शत्रु सम्पत्ति अधिनियम, 1968 में संशोधन के बाद केंद्र सरकार को उन शत्रु संपत्तियों का निपटारा करने में फायदा होगा। मेरा मानना है कि सरकार को इससे काफी आर्थिक लाभ होगा अतः सरकार की जल्दबाजी समझ में आ रही है। मैं सरकार से आग्रह करूंगा कि शत्रु संपत्तियां जिन राज्यों में अवस्थित हैं, उसका निपटारा कर उन संपत्तियों को उन ही राज्यों को हस्तांतरित कर दे जिससे उनको अधिकार मिले।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करते हुए इस विधेयक का समर्थन करता हूँ।

गृह मंत्री (श्री राजनाथ सिंह) : माननीय अध्यक्ष जी, मैं सबसे पहले सभी सम्मानित सदस्यों को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि इस बिल पर उन्होंने अपने बहुत ही महत्वपूर्ण सुझाव दिए। इस चर्चा में सदस्यों ने पार्टिसिपेट किया है, प्रेमचन्द्रन जी, अधीर रंजन चौधरी जी, थोटा नरसिम्हन जी, सौगत राय, राज मोहन रेड्डी, अरविंद सावंत जी, जय प्रकाश यादव जी, मोहम्मद सलीम जी, कौशलेन्द्र कुमार जी ने बहुत ही महत्वपूर्ण विचार व्यक्त किए हैं। मैं सबके प्रति आभार व्यक्त करना चाहता हूँ कि सबने कुछ सुझावों के साथ अंत में कहा कि हम इस बिल को समर्थन देते हैं।

मैं यह बात स्पष्ट करना चाहता हूँ कि इस बिल को कभी भी जाति, धर्म और मज़हब के दायरे में बांटकर नहीं देखना चाहिए। यह बिल केवल उन ही लोगों के लिए नहीं है, जब भारत और पाकिस्तान के बीच युद्ध हुआ था, जो लोग तब भारत छोड़कर पाकिस्तान चले गए थे, बल्कि जब चीन के साथ भारत का युद्ध हुआ था, उस समय भी जो चाइनीज नेशनल्स भारत को छोड़कर चीन चले गए थे, उनकी भी प्रापर्टी का मामला इस बिल में शामिल है। इस बिल में हमने उन लोगों का पूरी तरह से कोग्निजेंस लिया है। सम्मानित सदस्यों ने बहुत सी बातें कही हैं, मैं बहुत ज्यादा विस्तार में नहीं जाना चाहूंगा, लेकिन एक बात बार-बार माननीय सदस्यों द्वारा उठाई गई है कि पांच बार एनेमी प्रापर्टी से संबंधित आर्डिनेंस जारी करने की क्या जरूरत पड़ी है? उन्होंने यह भी कहा कि अब तक हिस्ट्री में कभी ऐसा नहीं हुआ है।

अध्यक्ष जी, मैं यहां स्पष्ट करना चाहता हूँ कि इससे पहले, चाहे डिपोजिटरी ऑर्डिनेंस हो अथवा इंडस्ट्रियल डिस्प्यूट अमेंडमेंट ऑर्डिनेंस रहा हो, चाहे एम्पलाइज़ प्रोविडेंट फंड्स एंड मिसलेनियस प्रोवीजन अमेंडमेंट ऑर्डिनेंस हो, चाहे बिल्डिंग एंड अदर कन्सट्रक्शन ऑर्डिनेंस हो, ये सारे ऑर्डिनेंसिस एक या दो बार नहीं बल्कि चार बार जारी हुए हैं। मैं इस ऑर्डिनेंस के बारे में कहना चाहता हूँ कि हमें इस ऑर्डिनेंस को पांचवीं बार इसलिए लागू करना पड़ा क्योंकि जब यह बिल लिस्ट हुआ था तब लास्ट सेशन था और किन्हीं कारणों इस बिल को सदन में टेकअप नहीं कर पाए। इस कारण पांचवीं बार यह आर्डिनेंस जारी करना पड़ा, नहीं तो हमारी सरकार भी बार-बार आर्डिनेंस लाने के पक्ष में कभी नहीं रहती है। किन्तु इतनी ज्यादा वैल्यूवेशन की प्रापर्टी होने और पब्लिक इंटररेस्ट को ध्यान में रखकर ही पांचवीं बार हमारे माननीय राष्ट्रपति महोदय को इस प्रकार का आर्डिनेंस जारी करने पर अपनी असेन्ट देनी पड़ी है। जहां तक एक्स-ग्रेशिया क्लेम्स की बात की गयी है, तो मैं यह स्पष्ट कर देना चाहता हूँ कि एक्स-ग्रेशिया क्लेम्स वे लोग करते थे, जो वर्ष 1965 के युद्ध के कारण भारत पलायन करके आये थे। पाकिस्तान से भारत में आये हों अथवा चाइना से भारत में आये हों, वे लोग बराबर एक्स-ग्रेशिया क्लेम्स करते थे। जो लोग अपनी सारी सम्पत्तियां छोड़कर आने पर बाध्य हो गये थे, वे ही लोग एक्स-ग्रेशिया क्लेम्स करते थे, दूसरा कोई व्यक्ति

एक्सग्रेसिया क्लेम नहीं कर सकता था। इस प्रकार के लगभग 57 हजार क्लेम्स कस्टोडियन आफिस में आये थे। इन लोगों के अस्तित्व के लिए इन क्लेम्स पर डाक्यूमेंट्स के आधार पर वेरीफिकेशन किया जाता था और वेरीफाइड वैल्यू का 25 परसेंट उन्हें पे भी किया जाता था। अब यह 25 परसेंट गवर्नमेंट की पालिसी थी।

अध्यक्ष महोदया, जिस राजा महमूदाबाद की प्रापर्टी की बात हो रही है, तो राजा महमूदाबाद ने किस प्रकार से इस क्लेम को किया, यह हमारी समझ के बाहर है, क्योंकि इन पर कोई क्लेम नहीं बनता। लेकिन फिर भी उन्होंने इस पर क्लेम किया। इन क्लेम्स का भारत में स्थित एनिमी प्रापर्टी के साथ कोई संबंध नहीं बनता, इसलिए उनके क्लेम करने का भी कोई औचित्य नहीं था।

अध्यक्ष महोदया, मोहम्मद सलीम साहब ने एक बात कही है कि पार्टीशन के टाइम छोड़ी गयी सम्पतियां इवेक्यूई प्रापर्टीज कहलाती हैं। आपने कहा कि उसे आपने एनिमी प्रापर्टी कैसे मान लिया है, तो हमने उसे एनिमी प्रापर्टी नहीं माना है। उनको जिसने छोड़ा है, इवेक्यूई प्रापर्टी माना है। उसे एनिमी प्रापर्टी नहीं माना है। यह जो इवेक्यूई एक्ट है, उससे यह गवर्न होता है। यह पूरी तरह से दूसरा विषय है, इसलिए इसके संबंध में भी कोई चर्चा करने की आवश्यकता नहीं है।

अध्यक्ष महोदया, अधीर रंजन चौधरी जी ने एक सवाल खड़ा किया कि क्या सभी एनिमी प्रापर्टीज को आईडेंटिफाई कर लिया गया है? मैं इस संबंध में स्पष्ट करना चाहूंगा कि जितनी भी इस प्रकार की प्रापर्टीज हैं, उन्हें पूरी तरह से आईडेंटिफाई कर लिया गया है और यह एक कन्टीन्यूअस प्रोसेस है। जो प्रापर्टीज बची होंगी, वे बाद में आईडेंटिफाई कर ली जायेंगी। जब कभी भी एनिमी प्रापर्टी के रूप में सूचना प्राप्त होती है, तो उसे स्वीकार करने अथवा नकारने के संबंध में प्रक्रियानुसार जांच भी प्रारंभ की जाती है।

अध्यक्ष महोदया, अधीर रंजन चौधरी जी ने एक शंका और व्यक्त की थी कि क्या कस्टोडियन ने कुछ सम्पत्तियों का अंतिम रूप से निपटान कर दिया है? मैं यहां स्पष्ट करना चाहूंगा कि कस्टोडियन द्वारा किसी भी एनिमी प्रापर्टी का डिस्पोज ऑफ नहीं किया गया है। ये कुछ क्लेरीफिकेशन यहां देना आवश्यक था, इसलिए मैंने उसका क्लेरीफिकेशन यहां पर दिया है। यह बिल जब लोक सभा में पास हुआ और राज्य सभा में विचाराधीन गया था, तब वहां सेलेक्ट कमेटी में कुछ सम्मानित सदस्यों ने अपने डिसेंट दिये थे। मैं यहां पर उन डिसेंट्स की भी चर्चा करना आवश्यक समझता हूं।

पहली बात थी कि यह नेचुरल जस्टिस के खिलाफ है और साथ-साथ यह भी कहा गया था कि यह ह्यूमन राइट्स का वायलेशन है। राज्य सभा के उन सभी सम्मानित सदस्यों ने एनिमी प्रापर्टी (अमेंडमेंट एंड वेलिडेशन) बिल, 2016 पर अपने डिसेंट देते हुए कहा कि चूंकि यह बिल नेचुरल जस्टिस और ह्यूमन राइट्स के प्रिंसिपल के पूरी तरह से खिलाफ है, इसलिए इस बिल को किसी भी सूरत में पारित नहीं किया

जाना चाहिए। अब यह बात मेरी समझ में नहीं आती कि यह नेचुरल जस्टिस के खिलाफ कैसे है। इंडियन सिटीजन्स की जो प्रॉपर्टीज हैं, वे पाकिस्तान द्वारा हड़प ली गयीं। वह भारत के सिटीजन्स या उनके जो भी उत्तराधिकारी हैं, उन्हें वापिस नहीं कर रहा है। मैं समझता हूँ कि कदाचित् नेचुरल जस्टिस यही होगा कि पाकिस्तानी नागरिकों की जो सम्पत्तियां हैं, उनको या उनके उत्तराधिकारियों को वापिस न दी जायें। यह कैसे कहा जा रहा है? उन्होंने अपनी सारी सम्पत्तियों को डिस्पोज ऑफ कर दिया और यहां पर यह कहा जा रहा है कि उन्हें वापिस किया जाना चाहिए। मैं समझता हूँ कि यह नेचुरल जस्टिस के सर्वथा खिलाफ होगा। ह्युमन राइट्स के वायलेशन की बात कही गयी है, यह बात भी हमारी समझ से परे है कि कैसे ह्युमन राइट्स का वायलेशन हो रहा है। यह सारी प्रॉपर्टी एनिमी और एनिमी के उत्तराधिकारी की थी, अब वह प्रॉपर्टी भारत सरकार की कस्टडी में है। कोई अन्य इसका मालिक नहीं हो सकता है। अगर कोई किराएदार, अवैध रूप से किराएदार है तो मिल्कियत भारत सरकार की हो या किसी अन्य की, उस किराएदार को कोई फर्क नहीं पड़ता है। उस किराएदार पर टेनेन्सी एक्ट, टेनेन्सी रूल्स आदि सारे प्राविजन्स लागू होंगे। अतः भारत के किसी भी नागरिक का हक इसमें नहीं छीना जा रहा है। इस संबंध में पूरी तरह से क्लैरिटी होनी चाहिए, इस संबंध में किसी को सन्देह नहीं करना चाहिए, शर्त केवल यह है कि वह दुश्मन या दुश्मन का उत्तराधिकारी न हो।

दूसरा डिसेंट नोट राइट टू इक्वलिटी के बारे में था। कहा गया था इसमें सरकार राइट टू इक्वलिटी को नहीं मान रही है। इस डिसेंट नोट में इन संशोधनों को आर्टिकल 14 के विरुद्ध बताया गया है और कहा गया कि आर्टिकल 14 के अंतर्गत रीजनेबल क्लासीफिकेशन जायज है। इस बिल के प्राविजन्स सारी एनिमी प्रॉपर्टीज पर समान रूप से लागू हो रहे हैं तथा एक एनिमी प्रॉपर्टी से दूसरी एनिमी प्रॉपर्टी के बीच किसी भी प्रकार का भेदभाव अथवा पक्षपात नहीं होता है। एनिमी प्रॉपर्टी की एक अलग श्रेणी है एवं ऐसी सम्पत्ति पर ही यह संशोधन और वर्ष 1968 का कानून भी लागू होता है। इसी प्रकार, यह प्राविजन एनिमी सबजेक्ट के सारे हेयर्स और सक्सेसर्स पर समान रूप से लागू होता है और एनिमी के लीगल हेयर्स की नेशनलिटी पूर्णतः अप्रासंगिक है। ऐसा मैं मानता हूँ। इस बिल में ऐसा भी प्राविजन है कि यदि कोई प्रॉपर्टी, एनिमी प्रॉपर्टी न होते हुए भी गलती से कस्टोडियन के पास वेस्ट हो जाए, तो वह उसे वापस कर दी जाएगा। अतः यह कहना कि इस बिल के प्राविजन्स भारतीय संविधान के आर्टिकल 14 के खिलाफ हैं, मैं समझता हूँ कि कदापि उचित नहीं होगा। इसके विपरीत मैं यह मानता हूँ कि यह बिल एक ऐसे मामले को पूरी तरह से रोक देता है या समाप्त कर देता है, जो पिछले कई वर्षों से पेंडिंग है तथा जिसके संबंध में डिसेजन बहुत पहले होना चाहिए था और मैं समझता हूँ कि कम से कम वर्ष 2010 के बिल के समय हो जाना चाहिए था।

मैं यहां पर तीसरे डिसेंट नोट की चर्चा करना चाहूंगा, इसमें कहा गया कि सरकार ने आर्टिकल 300ए को नहीं माना है। यह आरोप लगाया गया। मैं इस आर्टिकल के बारे में बताना चाहूंगा कि यह आर्टिकल कहता है :

“No person shall be deprived of his property save by authority of law.”

शत्रु सम्पत्ति को कस्टोडियन के हवाले कानून की अथारिटी से ही किया गया है, अन्यथा नहीं किया गया है। पहले डिफेंस ऑफ इंडिया एक्ट और रूल्स के तहत, तत्पश्चात् वर्ष 1968 के एक्ट के तहत और अब हाउस के सामने जो अमेंडमेंट बिल है, जो लीगल प्रॉविजन्स हैं, उनको लागू करने के लिए ही हैं। अतः कानून की परिधि के बाहर किसी की भी सम्पत्ति, भले ही वह शत्रु सम्पत्ति हो, न तो लिया गया है और न ही बिना कानून के उसे डिसपोज-ऑफ करने का सरकार कोई इरादा है। इसे भी मैं स्पष्ट करना चाहता हूँ।

जहां तक एनिमी के हेयर और सक्सेसर का सवाल है, उनके संबंध में मैं स्पष्ट करना चाहता हूँ कि इस बिल का परपज़ एनिमी प्रॉपर्टी एक्ट, 1968 के लीगल एस्पेक्ट्स को क्लैरिफाई करना है। एनिमी प्रॉपर्टी एक्ट, 1968 के प्रॉविजन्स के अनुसार, एनिमी सब्जेक्ट की मृत्यु के बाद भी, उस एनिमी सब्जेक्ट द्वारा धारित प्रॉपर्टी एनिमी प्रॉपर्टी ही रहेगी और कस्टोडियन में वेस्टेड रहेगी। एनिमी सब्जेक्ट की मृत्यु के कारण एनिमी प्रॉपर्टी का कलर नहीं बदल जाता। यदि इस बदलाव की अनुमति होती, तो मैं समझता हूँ कि एनिमी प्रॉपर्टी का कांसेप्ट ही व्यर्थ हो जाता।

अतः जो वर्तमान अमेंडमेंट पेश किया गया है, वह मात्र केवल इस बात को स्पष्ट करता है कि उत्तराधिकार का कानून एनिमी प्रॉपर्टी पर लागू नहीं होता है। मैं वर्ष 2010 के सैकेंड बिल जो पार्लियामेंट्री स्टैंडिंग कमेटी को रैफर हुआ था, उसकी रिपोर्ट के अंश का रैफरेंस देना चाहूंगा जो पूरे प्रकरण के बारे में एक प्रकार का क्लेरिफिकेशन है:

“The Standing Committee had also noted the opinion of Shri Ram Jethmalani that an heir can only get what the propositors had. When a person is dead his heir gets what he owned. Even if he is Indian citizen and hereafter his father he gets what his father had. But if the father did not have the property, the property belonged to Indian nation heir gets zero. The Standing Committee had strongly felt that enemy property worth crores of rupees should not go in the hands of those who do not have any legitimate claim over those enemy properties.”

बहुत सारे मैम्बर्स ने इस कानून के रेट्रोस्पैक्टिव एप्लीकेशन के बारे में भी अपनी आपत्ति ज़ाहिर की है। उस संबंध में भी मैं यहां पर स्पष्ट करना चाहूंगा कि पार्लियामेंट और लेजिस्लेचर को कानून बनाने का अधिकार संविधान के द्वारा आर्टिकल 245, 46 और 48 ए के द्वारा पूरी तरह से प्रदत्त है। कानून के रेट्रोस्पैक्टिव एप्लीकेशन के अधिकार भी इसी में सम्मिलित हैं। एकमात्र लिमिटेशन संविधान के आर्टिकल 20 के क्लॉज वन में है जिसके तहत रेट्रोस्पैक्टिव पैनल लॉ नहीं बनाया जा सकता। सुप्रीम कोर्ट ने भी अपने कई जजमेंट्स दिये हैं और अपने कई जजमेंट्स में भी सुप्रीम कोर्ट ने इस रेट्रोस्पैक्टिव एप्लीकेशन ऑफ लॉ को जस्टिफाइ किया है, इसे सही ठहराया है।

मैं इसके कुछ उदाहरण देना चाहूंगा: भुवनेश्वर सिंह, वर्सेज यूनियन ऑफ इंडिया, 1994, मकतावर ट्रस्ट वर्सेज एम.डी.नारायणन, 2003, टीकाराम वर्सेज, स्टेट ऑफ यू.पी. 2009, स्टेट ऑफ बिहार वर्सेज बिहार पेंशनर्स समाज, 2006 और वीरेन्द्र सिंह हुड्डा वर्सेज स्टेट ऑफ हरियाणा, 2004, ऐसे कई केसेज हैं। इसके अतिरिक्त कई ऐसे कानून हैं जिनको रेट्रोस्पैक्टिव इफैक्ट दिया गया है। सुप्रीम कोर्ट ने उन्हें सही भी ठहराया है। कोल माइन्स इंडस्ट्रियलाइजेशन लॉज अमेंडमेंट आर्डिनेंस एंड एक्ट 1986, दूसरा बिहार स्टेट गवर्नमेंट एम्पलाईज रिवीजन ऑफ पेंशन, फ़ैमिली पेंशन एंड डैथ-कम-रिटायरमेंट- ग्रेचुइटी- वैलीडेशन एंड एनफोर्समेंट एक्ट 2001, बेंगलोर सिटी प्लानिंग एरिया, जोनल रेगुलेशन अमेंडमेंट एंड वैलीडेशन एक्ट 1996.

माननीय अध्यक्ष जी, इसी प्रकार से इस बिल में कोई ऐसा प्रोविजन नहीं है जहां कहा गया हो कि यह बिल ज्यूडिशियल स्कूटनी से परे है क्योंकि यह बात पिछली बार भी आई थी और केवल एक सदस्य ने कहा था। आज तो अधिकांश सदस्यों ने स्वीकार किया कि ज्यूडिशियल स्कूटनी का प्रोविजन किया गया है, उसका स्वागत भी किया है। यहां तक कि कस्टोडियन के आदेशों के विरुद्ध भी उच्च न्यायालय में अपील करने का प्रावधान भी इसमें किया गया है। इसके लिए एक नया सैक्शन एक्ट वन सी में इंsert किया गया है।

मैं इस सम्पत्ति के ऐतिहासिक पृष्ठभूमि के संबंध में भी बतलाना चाहूंगा। राजा मोहम्मद अमीर मोहम्मद खान, यानी जिनको राजा महमूदाबाद कहते हैं, उनकी चर्चा बार बार आई है। मैं यहां सड़क कमेटी के समक्ष यू.पी. सरकार द्वारा 2011 एक एवीडेंस दिया गया था, उस एवीडेंस का केवल एक पार्ट सदन को सुनाना चाहता हूं। उसमें कहा था कि 1857 के स्वतंत्रता संग्राम को अंग्रेजों ने म्यूटनी नाम दिया था। इस संग्राम को ईस्ट इंडिया कंपनी ने कुछ इंडिविजुअल्स की मदद से रुथलैसली सप्रेस कर दिया। अंग्रेजों ने सारी जमीनें अपने कब्जे में ले लीं और ऐसा प्रस्ताव रखा कि जिन लोगों ने इस संग्राम को दबाने

में उनकी एक्टिवली मदद की, उन्हें वह तालुका दे दिया जाए। ऐसे भारतीयों ने जो अंग्रेजों के लॉयल थे, जिन्होंने भारतीय स्वतंत्रता सैनानियों के विरुद्ध अंग्रेजों की मदद की थी और वे ब्रिटिश पैट्रोनेज एनजॉय करने के इच्छुक थे। वे ताल्लुकदार बनना चाहते थे, उन्होंने सनद कबूलियत नाम से एक बाँड एग्जिक्यूट किया। इसका अर्थ यह था कि उन्हें ब्रिटिश गवर्नमेंट के प्रति गुड फेथ, लॉयलिटी, ज़ील, और अटैचमेंट प्रदर्शित करना अति-आवश्यक था और उन्हें पूरी जिदगी परफॉर्म करते रहना आवश्यक था। किसी भी समय, इसका किसी भी तरह से उल्लंघन उनके अधिकार और टाइटल को खत्म कर देता। जो लोग यह कहते हैं कि उनका कोई वारिस यहां आ गया, तो वह क्यों नहीं क्लेम कर सकता है, उस संबंध में मैंने जो पार्ट यहां पर पेश किया है, उसका जवाब उससे मिल जायेगा।

राज मोहम्मद अमीर मोहम्मद के पूर्वज राज मोहम्मद अमीर हसन खां ने इस तरह की सनद साइन कर ताल्लुकदारी राइट एक्वायर की थी और उनका नाम ताल्लुकदारों की सूची में आज भी 86वें नम्बर पर दर्ज है। चूंकि राजा मोहम्मद अमीर मोहम्मद के पिता, यानी राजा महमूदाबाद के पिता पाकिस्तान माइग्रेट कर गए थे और वहां के नागरिक बन गए थे। यहां तक कि उन्होंने एनिमी कंट्री में प्रॉपर्टी भी एक्वायर कर ली और यूनियन आफ इंडिया के विरुद्ध जैसे शत्रु व्यवहार करता है, वैसा व्यवहार भी उन्होंने किया था।

अध्यक्ष महोदया, मैं यह भी बताना चाहता हूं कि इंडिपेंडेंस आफ इंडिया एक्ट, 1947 में "ब्रिटिश गवर्नमेंट " शब्द को यूनियन ऑफ इंडिया और स्टेट से सब्सिट्यूट किया गया। इस प्रकार जब राजा मोहम्मद अमीर मोहम्मद खान के पिता देश के एनिमी हो गए, तब ताल्लुकदारी प्रॉपर्टी में उनके सभी अधिकार ऑटोमैटिकली खत्म हो जाते हैं और उनके पुत्र राजा मोहम्मद अमीर मोहम्मद खान यानी राजा महमूदाबाद का ताल्लुकदारी प्रॉपर्टी में कोई हक बनता ही नहीं है। इस प्रकार बिल संख्या 125(4)/2010 अल्ट्रावायर्स अथवा प्रोविजन्स आफ लॉ के सवर्था विरुद्ध है।

अध्यक्ष महोदया, मैं एक अन्य महत्वपूर्ण बात का उल्लेख करना चाहूंगा कि राजा महमूदाबाद को सौंपी जाने वाली प्रपोज्ड प्रापर्टी उत्तर प्रदेश सरकार या भारत सरकार के नाम से रिकार्डेड है और राजा महमूदाबाद केवल उसके नॉन-ऑक्यूपेंसी टेनेंट मात्र हैं, ओनर नहीं हैं, जिनका राइट काफी समय पहले ही खत्म हो चुका है। अगर उत्तर प्रदेश रिकार्ड मैनुअल के प्रोविजन्स मुख्य रूप से पैरा ए-124 को इग्नोर करते हैं, तो राज्य सरकार का हजारों एकड़ जमीन पर से दावा समाप्त हो जाएगा और हजारों लोग राज्य सरकार की जमीन पर अपना दावा करेंगे, जिससे उत्तर प्रदेश राज्य को काफी नुकसान उठाना पड़ेगा। राजा महमूदाबाद को ज्यादातर जमीन लीज पर यूरोपियन स्टाइल में रह रहे, सिविल सर्वेयर्स को रेजिडेंशियल फ़ैसिलिटी प्रदान करने हेतु एक टाउनशिप को डेवलपमेंट करने के लिए दी गई थी, जिसमें उन्हें नॉन-आक्यूपेंसी टेनेंट के रूप में रिकार्ड किया गया है। उत्तर प्रदेश सरकार ने जो भी बातें उस समय एक्ट के

रूप में कही थीं, उन सभी का मैंने यहां उल्लेख किया है इसलिए बिल संख्या 124 ऑफ 2010 के सैक्शन 18(1) और 18-बी (1)(2) के प्रोविजन्स के अनुसार भी उनका कोई राइट या ओनरशिप नहीं बनती है। इससे यह स्पष्ट है कि ताल्लुकदारी की ऐतिहासिक भूमिका जिसे सनद कबूलियत के नाम से जाना जाता है, प्रधानतः उन लोगों के लिए थी, जिन्होंने सक्रिय रूप से वर्ष 1857 के भारतीय स्वतंत्रता संग्राम के विरुद्ध अंग्रेजों की मदद की थी। अंग्रेजी सरकार ने इन आजादी विरोधी व्यक्तियों को ही ताल्लुकदार माना था। यह ताल्लुकदारी इन व्यक्तियों की अंग्रेजी सरकार के प्रति जो वफादारी, प्रतिबद्धता, निष्ठा थी, उसी की पहचान मात्र है। मैं नहीं समझता कि इस सदन में कोई भी माननीय सदस्य ऐसी सम्पत्ति के पक्ष में होगा।

अतः माननीय अध्यक्ष महोदया, मैं समझता हूं कि माननीय सदस्यों के जो भी आब्जर्वेशन्स थे, मैंने उन सभी पर अपने विचार व्यक्त किए हैं। मैं माननीय सदस्यों से विनम्रतापूर्वक अनुरोध करूंगा कि कृपया वे बिल को पारित करने की कृपा करें।

HON. SPEAKER: Shri Premachandran, I think, now nothing is left to ask. He has replied very nicely to every point.

SHRI N.K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): I thank the hon. Minister for the very detailed reply, including the points on legal provisions which we have raised during the course of the discussion. But still the ambiguity is not over.

I do admit that the 2005 Supreme Court judgement has created so many troubles for the people who have already acquired properties by lease or by means of ownership also. At the same time, what would be the impact of retrospective effect of the provisions of this Amendment Bill? Because all the transactions, whether it is sale or lease, even prior to 1968 and after 1968, are deemed void. So, how is this issue going to be addressed? I do accept the arguments advanced by the hon. Minister. It is absolutely right.

I would like to quote one judgement, that is the State of Gujarat Vs. Ramanlal, Keshavlal, Soni and others AIR 1984 Supreme Court 161:

“The Supreme Court has held that while the legislature may enact laws retrospectively, it should not ignore the arch of events and the constitutional rights accrued over the significant period of time. Doing so may be arbitrary and unreasonable and, therefore, violation of article 14.”

This is the observation of the hon. Supreme Court in giving effect to the provisions of a particular law with retrospective effect.

Here also we are giving retrospective effect in respect of the definition of what is ‘enemy’. We are giving retrospective effect to all the transactions, including the vesting of the property in this particular authority. The judgement of 2005 is creating problems. Similarly, this amendment will also create more confusion in respect of the transaction which took place prior to 1968 and after 1968 till 7th January, 2016 when the Ordinance was promulgated. So, this ambiguity has not been cleared. This is not going to put an end to this. Further litigations will come. Definitely, this has to be taken care of. We are all supporting it. Hon. Minister, Shri Arun Jaitley is also here. My point is the violation of article 14 is very specific. Further, I would like to know whether this will stand the

scrutiny of law. That is also a question that should be agitated. Finally, what is going to happen is that the 2005 judgement protecting the interest of this particular Raja will stand protected. Suppose, this legislation is declared illegal and invalid, definitely then this particular Raja Mohammad, will be benefited. So, the legal impediment of the provisions and the practical applications of the provisions of this Bill are not clear. So, it is going to open a Pandora's Box and further litigations will come. The purpose will not be served.

With these observations I conclude. I am seeking clarifications of the hon. Minister.

श्री राजनाथ सिंह : महोदया, मैं पहली बात यह क्लैरीफाई कर देना चाहता हूँ कि जो रेट्रोस्पेक्टिव क्लैज़ है, उसके कारण कोई एडवर्स इफेक्ट नहीं होने वाला है। प्रेमचन्द्रन जी ने जो बात कही है कि यदि ऐसा होगा, तब क्या होगा और यदि वैसा हुआ, तब क्या होगा। इस बारे में मैं कहना चाहता हूँ कि जब होगा, तब देखेंगे।

HON. SPEAKER: The question is:

“That this House disapproves of the Enemy Property (Amendment and Validation) Fifth Ordinance, 2016 (Ordinance No. 8 of 2016) promulgated by the President on 22nd December, 2016.”

The motion was negatived.

HON. SPEAKER: The question is:

“That the following amendments made by Rajya Sabha in the Bill further to amend the Enemy Property (Amendment and Validation) Bill, 2016, as passed by Lok Sabha be taken into consideration.”

ENACTING FORMULA

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

CLAUSE 1

2. That at page 1, line 4, ***for*** the figure “2016”, the figure “2017” be ***substituted***

CLAUSE 2

3. That at page 2, line 24, ***for*** the word “law”, the words “other laws” be ***substituted.***

CLAUSE 3

4. That at page 3, line 2, ***for*** the words “always deemed”, the words “shall always be deemed” be ***substituted.***

CLAUSE 6

5. That at page 3, line 32, ***for*** the figure “2016”, the figure “2017” be ***substituted.***
6. That at page 3, line 36, ***for*** the figure “2016”, the figure “2017” be ***substituted.***

CLAUSE 8

7. That at page 4, line 17, ***for*** the figure “2016”, the figure “2017” be ***substituted.***
8. That at page 4, line 18, ***for*** the figure “2016”, the figure “2017” be ***substituted.***

CLAUSE 12

9. That at page 5, line 30, ***after*** the word “order”, the words “or from the date of its publication in the Official Gazette, whichever is earlier” be ***substituted.***

10. Insertion of new sections 18B and 18C. That at page 5, ***for*** clause 14, the following be ***substituted***, namely:-

Exclusion of jurisdiction of civil courts. “14. After section 18A of the principal Act, (as so inserted by section 13 of this Act), the following sections shall be inserted, namely:—

“18B. Save as otherwise provided in this Act, no civil court or authority shall have jurisdiction to entertain any suit or proceedings in respect of any property, subject matter of this Act, as amended by the Enemy Property (Amendment and Validation) Act, 2017, or any action taken by the Central Government or the Custodian in this regard.

Appeal to High Court. 18C. Any person aggrieved by an order of the Central Government under section 18 of this Act, may, within a period of sixty days from the date of communication or receipt of the order, file an appeal to the High Court on any question of fact or law arising out of such orders, and upon such appeal the High Court may, after hearing the parties, pass such orders thereon as it thinks proper:

Provided that the High Court may, if it is satisfied that the appellant was prevented by sufficient cause from filing an appeal within the said period, allow it to be filed within a further period not exceeding sixty days.

Explanation.—In this section, "High Court" means the High Court of a State or Union territory in which the property referred to in section 18 is situated.”.

CLAUSE 17

11. That at page 6, line 12, ***for*** the figure “2016”, the figure “2017” be ***substituted***.

12. That at page 6, line 17, **for** the figure “2016”, the figure “2017” be **substituted.**
13. That at page 6, line 27, **for** the figure “2016”, the figure “2017” be **substituted.**
14. That at page 6, line 35, **for** the figure “2016”, the figure “2017” be **substituted.**

CLAUSE 19

15. That at page 6, line 40, **for** the figure “2016”, the figure “2017” be **substituted.**
 16. That at page 6, line 43, **for** the figure “2016”, the figure “2017” be **substituted.**
 17. That at page 6, line 44, **for** the figure “2016”, the figure “2017” be **substituted.**
 18. That at page 6, line 47, **for** the figure “2016”, the figure “2017” be **substituted.**
- Ord. 8 of 2016. 19. That at page 6, line 48, **for** the word and figure “Ordinance, 2016”, the words and figure “Fifth Ordinance, 2016” be **substituted.**

CLAUSE 22

20. That at page 7, **for** lines 28 to 32, the following be **substituted**, namely:-

Ord. 8 of 2016. “22(1) The Enemy Property (Amendment and Validation) Fifth Ordinance, 2016 is hereby repealed”. Repeal and savings.

34 of 1968. (2) Notwithstanding such repeal, anything done or any action taken under the Enemy Property Act, 1968 as amended by the said Ordinance, shall be deemed to have been done or taken under the corresponding provisions of the said Act, as amended by this Act”.

The motion was adopted.

HON. SPEAKER: We shall now take up amendments made by Rajya Sabha. I shall now put amendment Nos. 1 to 9 made by Rajya Sabha together to the vote of the House.

The question is:

ENACTING FORMULA

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

CLAUSE 1

2. That at page 1, line 4, ***for*** the figure “2016”, the figure “2017” be ***substituted***

CLAUSE 2

3. That at page 2, line 24, ***for*** the word “law”, the words “other laws” be ***substituted.***

CLAUSE 3

4. That at page 3, line 2, ***for*** the words “always deemed”, the words “shall always be deemed” be ***substituted.***

CLAUSE 6

5. That at page 3, line 32, ***for*** the figure “2016”, the figure “2017” be ***substituted.***
6. That at page 3, line 36, ***for*** the figure “2016”, the figure “2017” be ***substituted.***

CLAUSE 8

7. That at page 4, line 17, ***for*** the figure “2016”, the figure “2017” be ***substituted.***
8. That at page 4, line 18, ***for*** the figure “2016”, the figure “2017” be ***substituted.***

CLAUSE 12

9. That at page 5, line 30, ***after*** the word “order”, the words “or from the date of its publication in the Official Gazette, whichever is earlier” be ***substituted***.

The motion was adopted.

HON. SPEAKER: Shri Premachandran, Are you moving your amendments?

... (*Interruptions*)

SHRI N.K. PREMACHANDRAN: Yes.

I beg to move:

Page 1, in the list of amendments, in amendment No. 10,--

for “within a period of sixty days”

substitute “within a period of ninety days”. (1)

Page 1, in the list of amendments, in amendment No. 10,--

for “from the date of communication or receipt of the order”

substitute “from the date of receipt of the order”(2)

HON. SPEAKER: I shall now put amendment Nos. 1 and 2 moved by Shri Premachandran to amendment No. 10 of clause 14.

The amendments were put and negatived.

HON. SPEAKER: I shall now put amendment Nos. 10 to 20 made by Rajya Sabha together to the vote of the House.

The question is:

10. Insertion “That at page 5, ***for*** clause 14, the following be of new ***substituted***, namely:-
sections
18B and
18C.

Exclusion of jurisdiction of civil courts. “14. After section 18A of the principal Act, (as so inserted by section 13 of this Act), the following sections shall be inserted, namely:—

“18B. Save as otherwise provided in this Act, no civil court or authority shall have jurisdiction to entertain any suit or proceedings in respect of any property, subject matter of this Act, as amended by the Enemy Property (Amendment and Validation) Act, 2017, or any action taken by the Central Government or the Custodian in this regard.

Appeal to High Court. 18C. Any person aggrieved by an order of the Central Government under section 18 of this Act, may, within a period of sixty days from the date of communication or receipt of the order, file an appeal to the High Court on any question of fact or law arising out of such orders, and upon such appeal the High Court may, after hearing the parties, pass such orders thereon as it thinks proper:

Provided that the High Court may, if it is satisfied that the appellant was prevented by sufficient cause from filing an appeal within the said period, allow it to be filed within a further period not exceeding sixty days.

Explanation.—In this section, "High Court" means the High Court of a State or Union territory in which the property referred to in section 18 is situated.”.

CLAUSE 17

11. That at page 6, line 12, **for** the figure “2016”, the figure “2017” be **substituted.**
12. That at page 6, line 17, **for** the figure “2016”, the figure “2017” be **substituted.**
13. That at page 6, line 27, **for** the figure “2016”, the figure “2017” be **substituted.**
14. That at page 6, line 35, **for** the figure “2016”, the figure “2017” be **substituted.**

CLAUSE 19

15. That at page 6, line 40, ***for*** the figure “2016”, the figure “2017” be ***substituted.***
16. That at page 6, line 43, ***for*** the figure “2016”, the figure “2017” be ***substituted.***
17. That at page 6, line 44, ***for*** the figure “2016”, the figure “2017” be ***substituted.***
18. That at page 6, line 47, ***for*** the figure “2016”, the figure “2017” be ***substituted.***
- Ord. 8 of 2016. 19. That at page 6, line 48, ***for*** the word and figure “Ordinance, 2016”, the words and figure “Fifth Ordinance, 2016” be ***substituted.***

CLAUSE 22

20. That at page 7, ***for*** lines 28 to 32, the following be ***substituted,*** namely:-

| | | |
|-----------------|---|---------------------|
| Ord. 8 of 2016. | “22(1) The Enemy Property (Amendment and Validation) Fifth Ordinance, 2016 is hereby repealed”. | Repeal and savings. |
|-----------------|---|---------------------|

| | |
|-------------|---|
| 34 of 1968. | (2) Notwithstanding such repeal, anything done or any action taken under the Enemy Property Act, 1968 as amended by the said Ordinance, shall be deemed to have been done or taken under the corresponding provisions of the said Act, as amended by this Act”. |
|-------------|---|

The motion was adopted.

HON. SPEAKER: The Minister may now move that the amendments made by Rajya Sabha in the Enemy Property (Amendment and Validation) Bill, 2016, as passed by Lok Sabha, be agreed to.

SHRI RAJNATH SINGH: Madam, I beg to move:

“That the amendments made by Rajya Sabha in the Bill be agreed to.”

HON. SPEAKER: The question is:

“That the amendments made by Rajya Sabha
in the Bill be agreed to.”

The motion was adopted.

HON. SPEAKER: When we reassemble, we would take up the Demands for
Grants of Railways.

Now, the House stands adjourned to meet again at 3.30 p.m.

14.31 hours

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

15.33 hours

The Lok Sabha re-assembled at Thirty-Three Minutes past Fifteen of the Clock.

(Hon. Deputy Speaker *in the Chair*)

DEMANDS FOR GRANTS (GENERAL), 2017-2018**Ministry of Railways**

HON. DEPUTY SPEAKER: The House will now take up discussion and voting on Demand No. 80 relating to the Ministry of Railways.

Hon. Members present in the House whose cut motions to the Demand for Grant relating to the Ministry of Railways have been circulated may, if they desire to move their cut motions, send slips to the Table within 15 minutes indicating the serial numbers of the cut motions they would like to move. Only those cut motions in respect of which intimation is received at the Table will be treated as moved.

A list showing the serial numbers of cut motions treated as moved will be put up on the Notice Board shortly thereafter. In case any member finds any discrepancy in the list, he may kindly bring it to the notice of the Officer at the Table immediately.

Motion moved:

“That the respective sums not exceeding the amounts on Revenue Account and Capital Account shown in the fourth column of the Order Paper be granted to the President out of the Consolidated Fund of India to complete the sums necessary to defray the charges that will come in the course of payment during the year ending the 31st day of March, 2018 in respect of the head of demand entered in the second column thereof against Demand No. 80 relating to the Ministry of Railways.”

SHRI K.H. MUNIYAPPA (KOLAR): Mr. Deputy Speaker, Sir, I thank you for giving me this opportunity to participate in the discussion on the Demands for Grants relating to the Ministry of Railways.

I think on 14th March, 2012 when our friend, the then Railway Minister Shri Dinesh Trivedi, presented the Railway Budget I was the Minister of State in

the Ministry of Railways at that time. I would like to appreciate the hon. Minister Shri Suresh Prabhu and also Shri Manoj Sinha for their effort. Shri Suresh Prabhu has given a deep thinking and foresighted vision for the development of the Railways.

But unfortunately, the convention of presenting a separate Railway Budget has been broken by Modi Government. I think, it is a Department, which badly required a separate Budget. The entire country and all the Members of Parliament were so concerned about this Budget, about the railway lines, about the level-crossings, bridges, new surveys. Each and every Member was very particular about this Department. But we could not get the opportunity, which has been taken away by Modi Government. With the result, I feel that Prabhu-ji though having knowledge and vision, could not fulfil the aims and goals.

Now, I would like to share some of the important issues concerning the Department of Railways. In 2005, we had started the Dedicated Freight Corridors to be completed by 2019. Now, whether they would not be able to complete them in time is the question. One such important corridor is Western Dedicated Freight Corridor from Jawaharlal Nehru Port Mumbai to Dadri, near Delhi. Another important corridor is the Eastern Dedicated Freight Corridor -- Ludhiana-Dankuni-Sonnagar, which was approved in 2015. These corridors can save the time, speed, carrying of tonnes and the bogies. It is being done with the Assistance of the World Bank and the JICA.

Further, Prabhu-ji has plans to undertake East-West Corridor and North-South Corridor connecting Kolkata and Mumbai, Mumbai and Chennai *via* Bengaluru, North to South *via* Hyderabad. I think, they are at the survey stage. I would like to understand all this during the reply of the Hon. Minister.

But the main thing is that freight is the most important issue. It is the only earning area where Railways can survive. It was with the vision and thinking of the UPA Government under the leadership of Dr. Manmohan Singh-ji and Sonia-ji, that the plan to start these Dedicated Freight Corridors was implemented. After

that, now, Prabhu-ji has ordered three to four other Dedicated Freight Corridors. It will positively impact the earnings of the Railways. It is the only area where the Railway is getting profit. Otherwise, our trains are running on the social obligations. Whichever be the Government, it has to fulfil the social obligations while running the trains. So, freight is the only earning area as far as earning of the Railways is concerned.

Once the Dedicated Freight Corridors are ready, the speed of the goods trains will increase from 25 kilometre per hour to 75 kilometre per hour and up to 100 kilometre per hour. Similarly, train loads will increase from 5,000 tonnes to 13,000 tonnes. These are the areas, where we have seen improvements. If all these corridors will come into existence, we will be in a much better position than any other country in the world. Japan and China are moving much ahead of us in these areas. We will be one of them if we complete these projects. According to the Government, the new corridors will come into existence up to 2023-24. These are the most important areas and the Government should give priority to complete them within time. That is my suggestion and request to the Government.

Mr. Deputy Speaker, Sir, the Indian Railways is covering 66,000 kilometres. After Independence, we could not go much ahead on the construction of railway lines. It is the most important area because by doing so we can save fuel and control pollution also. Before Independence, it was nearly 63,000 kilometres. We have added only 3,000 kilometres to 5,000 kilometres after Independence.

We have started so many projects. During the UPA-I regime, construction of more than 15,000 kilometres of new railway lines, doubling and electrification was there. Prior to that, in 1991, when Narasimha Rao ji's Government was there and Jaffer Sharief ji was the Railway Minister, at that time 6,000 kilometres of narrow gauge and meter gauge was converted into broad gauge. After that, till today, such kind of gauge conversion did not take place. Still, there is more than 3,880 kilometres of meter gauge and 2,297 kilometres of narrow gauge pending for conversion. Therefore, I urge upon the Government to complete the gauge

conversion work. If there is a uniform gauge then it will be very easy for freight, transportation of goods, passengers as well as for smooth running of trains. I urge upon the Government to complete it as early as possible. They are all under the process. I can understand that. That was the plan of the UPA Government that by 2015 the entire gauge conversion will be completed. Till now it has not been completed. Therefore, I urge upon the Government and Suresh Prabhu ji to give priority to this work and make a uniform gauge in this country. It will help us.

Now, I am coming to the Bullet Train. Of course, India is going much ahead in comparison to other countries in this field. You are spending nearly Rs. 97,000 crore for constructing 500 kilometres of railway lines, nearly Rs. 200 crore per kilometre. Of course, you have to show the country that this country is also technically much ahead in this world. I would like to know whether the Government has any plan to renovate the existing 65,000 kilometres of railway lines. I think, more than 3 crore passengers are travelling everyday. If we renovate these lines or strengthen these lines, we can increase the speed of trains from 50 to 70 or even 90 kilometres per hour. Even Shatabdi trains, which are having speed of 120 kilometres per hour, you can go in for 130 kilometres per hour.

We appreciate what you are doing in Delhi-Agra route. You are increasing the speed of the trains in that route. Shatabdi trains are moving today at the speed of 80 or 90 or 110 kilometres per hour. You can increase their speed to 120 kilometres per hour. What amount is required for that? I think Dinesh Trivedi ji was the Chairman of the Standing Committee at that time and it was a unanimous decision. The total amount required to renovate, to strengthen the lines, to increase the train speed and to save time, according to the Railway Board is Rs. 5 crore per kilometre. About three crore people travel by train every day and they can save their 25 per cent time and trains can gain 20 to 30 kilometres speed per hour. Whatever is the speed of the trains at present, those kilometres can be added. For one bullet train, you are spending more or less Rs. 1 lakh crore. In the entire Railways network of 65,000 kilometres, if you spend Rs. 3 lakh crore,

within a couple of years, within three to five years, the entire system will be modernised. The old lines which exist from the British time badly require renovation.

The Committee has unanimously decided for strengthening the system, coaches and everything. You should take up this issue and the people of the entire country, especially passengers who are travelling will be happy. You know very well about maintenance, toilet facilities and everything. It has been expressed by you so many times. You are so concerned about that. I have received your every reply and I was also very much present while you answered the questions. You have got a vision. The major thing is maintenance. It is most important. You give priority to that. I think, this is an important area where I would like to urge upon you. The entire Members of Parliament will be happy.

Another issue is regarding consent. I think the States are so concerned after you became the Railway Minister and 13 States have come forward under your initiative to give land and have cost sharing. Prior to that, when we were in power, Karnataka, undivided Andhra Pradesh, now Telangana and Andhra Pradesh, Jharkhand and Maharashtra came forward for giving land and for having cost sharing. Now also, you had a meeting last month and the hon. Chief Minister of Karnataka met you at that time. You had come for inauguration of some project there. They are totally agreed on the project which was announced earlier. They are giving land and agreeing to have cost sharing. They have decided to have the coach factory in my Constituency, Kolar. They are giving 1180 acres of land free of cost. That is, 50 per cent is Government land and 50 per cent land they are acquiring. And 50 per cent of the cost, nearly Rs. 2000 crore is to be spent on its construction. In principle, they have agreed. The Government has given directions to the Karnataka Industrial Area Development Board; within three months land is being handed over to the Railway department to start the work. I would request the hon. Minister to provide some amount for the construction of Railway coach factory; the Government of Karnataka is also providing money

apart from the free land that it is giving. I think, this has to be taken up on priority.

In the last budget, you had announced some new projects. The last year's Railway Budget was a separate Railway Budget. You have got the vision. You have given more priority to doubling, electrification and also to some new lines. In your reply, everything was mentioned. I would request that whatever projects you have announced have to be completed. I think for the freight corridors, you have taken the assistance of external agencies. In the same lines, if you renew the whole 65,000 kilometres of tracks, the whole country will be happy. You take the assistance of some external agencies. I think it will be better. I do not want to mention the names of those projects. The Government of Karnataka is willing to give land and also for cost sharing. You give priority for this one. I am inviting you to have one meeting after this Session. Come to Bengaluru and sit with them and prioritize the projects. The Government is willing for cost sharing. We can have discussion with the Chief Minister so as to start the projects immediately.

In the Railways, you are doing a good work. But unfortunately, in your regime, in Modi's Government, in the BJP Government, the convention, which was from the British time, that is, from 1858 or so, has been changed. If the Railway Budget had remained separately, you could have made more development. You have mixed it with the General Budget. We do not know where you are standing. Do not stop your vision. You go ahead. In this particular issue, we are fully supporting you. We are appreciating you for your vision. We are appreciating you for your commitment. But let it be result-oriented.

There is another important thing. I do not want to mention it. I think Kharge Ji has mentioned about it. We have to respect the people's mandate. But unfortunately, today it has happened. It is a black day for Parliament. The States of Manipur and Goa have given the mandate for the Congress Party. I could have appreciated our Prime Minister if he had allowed us freely as he had achieved a big State. Let the people decide. We respect the mandate. We respect democracy

and we respect the Constitution. We have to appreciate the Prime Minister. That has not happened. We have to respect the mandate of the people. We have to accept the failure in Uttar Pradesh. We are not accepting it in Goa and Manipur for which this Government has taken the decision. This is one thing which I would like to tell you. The Constitution has been derailed. This should not happen.

Whatever projects we have started in the UPA Government must be completed. You have started with a good vision and we are fully supporting those projects. You complete the projects well in time. It will be the people's projects. It is for the welfare of the people of this country. I am very much grateful to you. Though I am in the Opposition, I do not want to criticize you on all the issues. When you are doing a good work, we have to appreciate you but your Government is not doing good work.

CUT MOTIONS

योगी आदित्यनाथ (गोरखपुर): उपाध्यक्ष महोदय, स्वतंत्र भारत के पहले संयुक्त बजट में रेलवे की अनुदान मांगों से संबंधित इस चर्चा में, मैं इस अनुदान मांगों का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

पहली बार हम सबको यह देखने को मिल रहा है कि रेल बजट जो आजादी के बाद से ही एक विजन डाक्युमेंट की बजाय एक पॉलिटिकल डाक्युमेंट बनकर रह गया था, उस सबसे हटकर जो पहल माननीय रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु जी ने प्रारम्भ की थी, उसके सार्थक परिणाम हम सबके सामने हैं। भारतीय रेल के साथ जो मजाक रेल बजट के माध्यम से होता रहा, उसने रेल की वित्तीय स्थिति को अत्यन्त खराब किया। उसके सिस्टम में सुधार के लिए जो प्रयास होने चाहिए थे, वे प्रयास नहीं हो पाए और जिसका परिणाम था कि भारतीय रेल प्रति वर्ष लगभग 25 हजार करोड़ रुपए, एक बड़े घाटे की ओर अग्रसर होकर केवल भारत सरकार के अनुदान पर चलने के लिए निर्भर हो गई थी।

हम माननीय रेल मंत्री का धन्यवाद देना चाहेंगे, जिन्होंने पिछली बार यहां जब रेल बजट प्रस्तुत किया, तो स्वतंत्र भारत में पहली बार लगा कि यह कोई राजनीतिक रेल बजट नहीं, बल्कि भारतीय रेल का एक विजन डाक्युमेंट है, जो देश को और भारतीय रेल को आगे बढ़ाने में भारतीय रेल के तंत्र के मूलभूत सुधार में यात्रा के दौरान गुणवत्ता, सुरक्षा, तकनीकी सुधार, पारदर्शिता और प्रबंधन में सुधार, आदि जैसे जो महत्वपूर्ण कदम थे, इनको उठाने में सफल होगा और वह हम सबको आज दिखाई दे रहा है।

मैं माननीय प्रधानमंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा कि उन्होंने रेल बजट की एक औपचारिकता को समाप्त करवाया। आजादी के बाद भारतीय रेल के बारे में माननीय प्रधानमंत्री जी के जो वक्तव्य रहे हैं, माननीय प्रधानमंत्री जी ने वर्ष 2014 में इस बात को कहा था कि भारतीय रेल को हम भारत की प्रगति और आर्थिक विकास की रीढ़ बनाना चाहते हैं। ... (व्यवधान) उसे आर्थिक विकास की रीढ़ बनाने के क्रम में ही एक जो प्रयास प्रारम्भ हुआ है, माननीय रेल मंत्री ने वह प्रयास प्रारम्भ किया। जब हम भारतीय रेल की चर्चा करते हैं, तो भारतीय रेल एक प्रबंधन के अंतर्गत संचालित दुनिया का एक सबसे बड़ा उपक्रम है, जिसमें 13 लाख से अधिक कर्मचारी, लगभग 66 हजार किलोमीटर का रेल नेटवर्क प्रतिदिन 12,335 से अधिक रेलगाड़ियां और 3 करोड़ यात्रियों का आवागमन। इतने बड़े नेटवर्क के बारे में, सचमुच भारत की अर्थव्यवस्था की रीढ़ के रूप में जिसको कार्य करना चाहिए था, जो एक ईमानदार पहल होनी चाहिए थी, वह पहल पिछले ढाई वर्ष के दौरान भारतीय रेल में किए गए कार्यक्रमों के माध्यम से देखी जा सकती है।

16.00 hours

इसलिए जब आज से ढाई वर्ष पहले केन्द्र में नई सरकार आई थी, तो इस सरकार ने कहा था - सबका साथ सबका विकास। आज हम भारतीय रेल के माध्यम से इसे देख सकते हैं। भारतीय रेल में इस

दौरान हुए सुधार उन इरादों को स्पष्ट करते हैं जो अच्छे दिन लाने के चुनाव पूर्व की गई घोषणाओं के माध्यम से दिखाई देते हैं।

महोदय, बहुत सारे लोगों को इस बात की जिज्ञासा होगी कि सार्वजनिक सेवाओं, सरकार की नीतियों, उनके अनुपालन और आम लोगों के जीवन में अच्छे दिन आए या नहीं, आए तो कैसे आए हैं, इसका स्वरूप अल्पकालिक है या दीर्घकालिक है, इन सब मुद्दों को अगर देखना है तो मुझे लगता है कि भारतीय रेल का एक जीवंत उदाहरण हम सबके सामने है।

भारतीय रेल के सामने जो सबसे बड़ी चुनौती थी, वह यात्रियों की सुविधा से संबंधित थी, सुरक्षा और संरक्षा की थी, समयबद्धता की थी और लगातार घाटे में चल रही रेल, जो केवल भारत सरकार के सामान्य बजट के अनुदान पर निर्भर होकर चलने को मजबूर हो गई थी। हम कैसे फंड जुटा सकें, इन सब संसाधनों के अभाव से जूझ रही भारतीय रेल, इन सब पर जो एक प्रयास प्रारंभ हुआ, यह हम सब पिछले ढाई वर्ष के दौरान किए गए कार्यों के माध्यम से देख सकते हैं।

जब हम भारतीय रेल के बारे में चर्चा करते हैं, तो सूचना क्रान्ति के इस दौर में भारतीय रेल ने इस बात को स्पष्ट अनुभव किया कि इस देश के लगभग हर हाथ में एक मोबाइल फोन है। उस मोबाइल फोन का उपयोग कैसे हो सकता है। आज रेलवे की ट्विटर सेवा इतनी उपयोगी हो गई है कि किसी भी ट्रेन में यात्रा कर रहा कोई भी पैसेंजर या कोई ऐसा व्यक्ति, जिसे तत्काल किसी सुविधा की आवश्यकता है और वह उपलब्ध नहीं है, तो वह माननीय रेल मंत्री के ट्विटर एकाउंट पर अपनी बातें भेजता है और अगला स्टेशन आते-आते उस पैसेंजर को वहां सुविधा प्राप्त हो जाती है। अच्छे दिन की शुरुआत यही है। मुझे लगता है कि जब हम अच्छे दिन की बात करते हैं, तो दोनों बातें आती हैं, जहां आमजन सुविधा के लिए न तरस रहा हो, बल्कि उसे सुविधा प्राप्त हो रही हो। लेकिन जिन लोगों ने देश को लूटा है, जब उनके अपने बुरे दिन आने लगते हैं तो अच्छे दिन अच्छे नहीं लगते। मुझे लगता है कि जब ट्विटर की भारतीय रेल की सुविधा का उल्लेख आमजन करता है तो बहुत सारे लोगों को यह अच्छा नहीं लगता, लेकिन भारतीय रेल ने यह शुरुआत की। मुझे लगता है कि माननीय रेल मंत्री की ट्विटर सेवा सोशल मीडिया में पूरी तरह छाई हुई है। मीडिया की सुर्खियां इन सब चीजों को लेकर हमेशा बनी रहती हैं। हम उसके माध्यम से एक अच्छी बात देख सकते हैं।

ई-कैटरिंग की व्यवस्था - पैसेंजर ट्रेन से यात्रा कर रहा है, उसे अपनी मनपसन्द का भोजन चाहिए। वह मैसेज देता है और उसे सुविधा प्राप्त होने लगी है। अधिकतर एक्सप्रेस गाड़ियों में इस प्रकार की सुविधा प्रारंभ हुई है।

ई-टिकटिंग की व्यवस्था - पहले प्रति मिनट दो हजार टिकट निकल पाते थे, आज प्रति मिनट सात हजार से अधिक टिकट उपलब्ध हो रहे हैं। यह एक बड़ी बात है कि इसे आधुनिक व्यवस्था के साथ जोड़ने का प्रयास हुआ है। मोबाइल संदेश के माध्यम से टिकट की स्थिति और यात्री को कहां उतरना है, उसके उतरने के लिए बैक-अप कॉल की व्यवस्था, भारतीय रेल ने मोबाइल सेवाओं के माध्यम से प्रारंभ की है। आज समाज का हर तबका भारतीय रेल के इस अभियान को किस रूप में देख रहा है, इसे बताने के लिए मुझे जेएनयू के एक प्राध्यापक का फेसबुक पर लिखा गया पोस्ट याद आता है, जिसमें उन्होंने इस बात का उल्लेख किया है कि भारतीय रेल में यात्रा करते समय उनको किस बात की अनुभूति हुई। वह एक जनरल कोच में यात्रा कर रहे थे और उन्होंने देखा कि वाशबेसिन ब्लॉक हो गया था। वहां एक टेलीफोन नंबर लिखा था, जिस पर उन्होंने मैसेज भेजा। पांच मिनट के बाद वहां प्लम्बर उपस्थित था। उसने दस मिनट के अंदर वाशबेसिन की सुविधा को ठीक किया और उन्होंने अपनी पोस्ट में इस बात का उल्लेख किया कि पन्द्रह मिनट में सारा कार्य हो चुका था, यानी फाइल क्लोज हो चुकी थी। यह वर्तमान में भारतीय रेल की कार्य पद्धति है, जहां हर पैसेंजर उस सुविधा का उल्लेख करने को मजबूर है क्योंकि उसको उस प्रकार की सुविधा प्राप्त हो रही है। पहले की तुलना में आज लोग भारतीय रेल में बहुत अच्छे प्रकार की सुविधाएं देख रहे हैं, लोगों को साफ-सुथरे बिस्तर मिलने प्रारंभ हुए हैं। यह जो सुविधा है, इन सबका उल्लेख आवश्यक है क्योंकि लोग इस बारे में चर्चा करते हैं कि अच्छे दिन कब आएंगे। लोगों ने सामान्य जीवन में जिस सुविधा के लिए शुल्क दिया है और उस शुल्क के बदले सुविधा समयबद्ध ढंग से मिल रही है, तो मुझे लगता है कि यह अच्छे दिन की शुरुआत है। भारतीय रेल ने सोशल मीडिया के माध्यम से आम जन को इन सुविधाओं को देना प्रारंभ किया है, यह एक अच्छा प्रयास है। मैं इसके लिए रेल मंत्री का अभिनंदन करना चाहूंगा।

महोदय, भारतीय रेल के सामने दूसरी चुनौती सुरक्षा और संरक्षा है। यह एक चुनौती है, जिसकी वजह से भारतीय रेल को अक्सर आलोचना का शिकार होना पड़ता है। यद्यपि भारतीय रेल को कुछ आतंकी घटनाओं का भी सामना करना पड़ा है, यह दुर्भाग्यपूर्ण है और इस दिशा में कार्रवाई हो रही है। हमें विश्वास है कि अगर इन आतंकी गतिविधियों को समय रहते रोक दिया जाएगा, तो भारतीय रेल में हो रही दुर्घटनाओं में काफी कमी आ सकती है। आज भी सड़क दुर्घटनाओं की तुलना में भारतीय रेल की दुर्घटनाएं काफी कम हैं। इसे और भी सुरक्षित करने की तरफ कदम उठाए जा रहे हैं, क्योंकि हर कार्य को और ज्यादा अच्छा करने की गुंजाइश होती है इसलिए भारतीय रेल को ज्यादा सुरक्षित और अच्छा बनाने की तरफ जो कदम उठाए गए हैं, वे स्वागत योग्य हैं। खास तौर पर भारतीय रेल में जो दुर्घटनाएं होती थीं, उनका मुख्य कारण सिग्नल सिस्टम का फेल होना, इंटरलॉकिंग की खराबी, मानव रहित रेलवे क्रॉसिंग या फिर पटरी से गाड़ी का उतरना आदि अभी तक रेल दुर्घटनाओं के मुख्य कारण रहे हैं। भारतीय रेल ने कार्य

प्रारम्भ किए हैं कि जितने भी मानव रहित रेलवे क्रॉसिंग्स हैं, उन पर सड़क परिवहन मंत्रालय के साथ रेल मंत्रालय ने एक एम.ओ.यू. साइन किया है, जिसके अंतर्गत मानव रहित रेलवे क्रॉसिंग पर आरओबी या आरयूबी का निर्माण करना है। जब तक ये कार्य पूरे होंगे, तब तक उन फाटकों पर गेट मित्रों की तैनाती की जाएगी, जो वहां चलने वाले आम-जन को बराबर खतरे के बारे में अवगत कराते रहेंगे। कब कौन सी ट्रेन आ रही है, उन खतरों के प्रति आगाह करते रहने से बड़ी या किसी प्रकार की दुर्घटना को रोकने में महत्वपूर्ण भूमिका का निर्वाह कर सकते हैं। भारतीय रेल की तरफ से यह कार्य दुर्घटनाओं को रोकने के लिए हुआ है। महिलाओं की सुरक्षा के लिए मुंबई लोकल ट्रेन में सीसीटीवी की व्यवस्था की गई है। आने वाले समय में अन्य मेल और एक्सप्रेस गाड़ियों में इस प्रकार की सुविधाएं दी जाएंगी। पहले दिव्यांग, दृष्टि बाधित पैसेंजर्स को पता नहीं चल पाता था, इसलिए ब्रेल लिपि के माध्यम से कोचेज़ में लिखने की व्यवस्था की गई, ताकि उनको आसानी से हर चीज पता चल सके, जानकारी मिल सके। उनको किसी प्रकार की असुविधा न हो, इसके लिए जो प्रयास प्रारंभ हुआ है, यह भारतीय रेल की आम जन के प्रति, खास तौर से उन पैसेंजर्स के लिए, जो शारीरिक रूप से अक्षम हैं, के प्रति और दिव्यांगों के प्रति संवेदनशीलता को प्रदर्शित करता है।

माननीय उपाध्यक्ष जी, राष्ट्रीय एकीकरण में भारतीय रेल ने बड़ी भूमिका का निर्वाह किया है। हम उत्तर से दक्षिण, पूर्व से पश्चिम के बारे में सदैव चर्चा करते रहे हैं। आजादी के 70 वर्षों बाद भारतीय रेल ने देश के पूर्वोत्तर राज्यों में, खास कर जो राज्य इससे अछूते थे, मेघालय में पहली बार गुवाहाटी से मेंदीपाथर रेल लाइन पहुंची है। इसी प्रकार मिजोरम में बैराबी, सैरंग रेल लाइन बनाई गई है। लमडिंग सिल्वर रेल लाइन द्वारा असम की बराक घाटी को भी जोड़ने का प्रयास स्वागत योग्य है। जब हम पूर्वोत्तर की बात करते हैं, तो यह क्षेत्र विकास में पिछले पायदान पर खड़ा है और उग्रवाद से भी त्रस्त है। हम विकास के माध्यम से उग्रवाद की समस्या के समाधान में महत्वपूर्ण भूमिका का निर्वाह कर सकते हैं। इसमें भारतीय रेल बड़ी भूमिका का निर्वाह करेगी। भारतीय रेल के माध्यम से शानदार पहल देश के पूर्वोत्तर राज्यों को जोड़ने की है। मिजोरम, मेघालय, बराक घाटी को जोड़ने का प्रयास अभिनंदनीय है।

माननीय उपाध्यक्ष जी, देश के कुछ क्षेत्र खनन संपदा की दृष्टि से अत्यंत धनी हैं। ओडिशा, झारखंड, छत्तीसगढ़ में खनन संपदा है, प्राकृतिक संपदा पर्याप्त है, लेकिन रेल कनेक्टिविटी नहीं होने के कारण ट्रांसपोर्टेशन का भाड़ा बहुत बढ़ जाता है। भारतीय रेल का ओडिशा, झारखंड, छत्तीसगढ़ की राज्य सरकार के साथ संयुक्त रूप से कार्य प्रारंभ हुआ है। यहां रेल लाइन बिछाने के कार्य प्रारंभ हुए हैं, यह एक शानदार पहल है। यह माननीय प्रधानमंत्री जी के 'मेक इन इंडिया' और 'स्टैंड अप इंडिया' को मूर्त रूप देने

का अभियान तो है ही, साथ ही खनन संपदा के माध्यम से स्थानीय स्तर पर विकास के साथ रोजगार सृजन और इन क्षेत्रों की समृद्धि की दृष्टि से भी एक महत्वपूर्ण पहल है।

भारतीय रेल ने एक और बड़ा कार्य प्रारंभ किया है। हम देश में अक्सर एक अन्य चिंता से आमजन को देखते हैं, क्योंकि आम जनता पर्यावरण के प्रति चिंतित रहती है। यद्यपि भारतीय रेल पर्यावरण के सापेक्ष मानी जाती है और पर्यावरण के अनुकूल चलने वाला परिवहन तंत्र है। भारतीय रेल ने सोलर ऊर्जा को उपयोग करने का एक प्रयास प्रारंभ किया है, यह एक शानदार पहल है। मुझे लगता है कि इस दिशा में कार्य प्रारंभ हुआ है, जिसके तहत रेल मंत्रालय ने ही लगभग 30 किलोवाट के सोलर प्लांट की स्थापना रेल भवन के ऊपर की है। रेवाड़ी-रोहतक के बीच देश की पहली हरित ट्रेन का संचालन होता है।

उपाध्यक्ष महोदय, मुझे लगता है कि जब रेल मंत्रालय जैसा बड़ा मंत्रालय पर्यावरण संरक्षण की दृष्टि से इस प्रकार की पहल करता है तो आमजन को इससे प्रोत्साहन मिलता है। इस प्राकृतिक ऊर्जा, जो सोलर ऊर्जा के रूप में है, उसका उपयोग हम कैसे करते हैं, वह इस प्रकार के कार्यक्रमों के माध्यम से प्रेरणा प्राप्त करता है। अगर वह भी इस अभियान के साथ जुड़ जायेगा, तो देश में आने वाले समय में ऊर्जा की एक बहुत बड़ी बचत होने वाली है।

उपाध्यक्ष महोदय, स्वच्छ भारत अभियान के साथ भारतीय रेल ने बहुत अच्छा काम किया है। उन्होंने इसके लिए अपना एक डायरेक्टर तैनात किया है। भारतीय रेल ने इस दिशा में बायो-शौचालय की दृष्टि से जो कार्यक्रम प्रारंभ किये हैं, वे बहुत सराहनीय हैं। भारतीय रेल ने इस दिशा में एक शानदार पहल की है। उन्होंने वर्ष 2017 तक 80 हजार बायो टायलेट्स रेल कोचेज में लगाने का लक्ष्य निर्धारित किया है। भारतीय रेल वर्ष 2019 तक लगभग 1 लाख 30 हजार बायो टायलेट्स 32 हजार 500 कोचेज में लगाने के लक्ष्य को लेकर काम कर रही है। रेलवे ने अपने सब मंडल स्टेशनों पर मैकेनाइज्ड सिस्टम से सफाई की व्यवस्था की है और किसी भी मंडल मुख्यालय पर इस कार्य को देखा जा सकता है। सफाई की व्यवस्था पहले की तुलना में काफी अच्छी हुई है और वहां उसके अच्छे परिणाम हम सबको देखने को मिल सकते हैं।

उपाध्यक्ष महोदय, भारतीय रेल ने किसानों की दृष्टि से जो कार्य प्रारंभ किये, वे एक शानदार पहल हैं। पहले हम देखते थे कि किसान जब अपना कोई कृषि उत्पाद लेकर आता था, तो वह एक जगह डम्प पड़ा रहता था, सड़ता रहता था। किसानों की उस बात पर कोई ध्यान नहीं देता था। किसान चिल्लाता था और उसकी आवाज संसद में उठती थी, लेकिन उठने के बाद फिर गायब हो जाती थी। पहली बार भारतीय रेल ने कृषि उत्पादों के लिए कोल्ड स्टोरेज, कारगो सिस्टम दिल्ली में प्रारंभ किया है। भारतीय रेल ने इसके अन्य केन्द्र भी प्रारंभ करने की योजना शुरू की है।

उपाध्यक्ष महोदय, जब हम भारतीय रेल की बात करते हैं, तो हमें इस बात पर दुख होता है कि भारतीय रेल अब तक केवल लोगों के लिए अपने राजनीतिक एजेंडे को भुनाने का एक माध्यम बन गयी थी। उसी का दुष्परिणाम था कि पिछले तीन वर्षों में जिन 676 परियोजनाओं की घोषणा की गयी, उनमें से मात्र 369 परियोजनाएं ही पूरी हो पायीं। पहली बार ऐसा हुआ है कि जिन कार्यों को पिछले रेल बजट में माननीय रेल मंत्री जी ने घोषित किया है, वे लगभग पूरी हो चुकी हैं या पूरी होने के कगार पर हैं। इस दिशा में एक अच्छा प्रयास प्रारंभ हुआ है। आज हम सबको एक योग्य रेल मंत्री मिला है। रेल में जिन संसाधनों का अभाव था, उसके लिए रेल मंत्रालय सदैव कहता था कि जब हमें भारत सरकार से अनुदान प्राप्त होगा, तब हम इन योजनाओं को प्रारंभ करेंगे। आज वह स्थिति नहीं है। आज भारतीय रेल ने गैर परम्परागत तरीकों से संसाधन उपलब्ध करने की व्यवस्था की है। भारतीय जीवन बीमा निगम ने लगभग डेढ़ लाख करोड़ रुपये का समझौता भारतीय रेल के साथ किया है। रेल इंजन और कोच निर्माण इकाइयों में सौ फीसदी प्रत्यक्ष निवेश की अनुमति दी गयी है। पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप, विश्व बैंक और एशियाई बैंक के माध्यम से भी प्रयास प्रारंभ हुए हैं। माननीय रेल मंत्री जी का यह प्रयास कि आने वाले पांच वर्षों के दौरान लगभग 8 लाख करोड़ रुपये का निवेश भारतीय रेल में करवायेंगे, उस दिशा में भारतीय रेल के तेजी से बढ़ते हुए कदम हम सबको दिखाई देते हैं।

माननीय रेलमंत्री ने पिछली बार रेलवे जोन्स को अधिक स्वायत्तता देने की घोषणा की थी। वह एक बेहतर प्रयास रहा है, क्योंकि भारतीय रेल में रेलवे जोन्स विकास की आधारभूत इकाई हैं। अगर वहां स्वायत्तता नहीं रहती है तो किसी भी कार्य को करने में एक लम्बा अंतराल केवल फाइल के आने-जाने में ही खर्च होता था। आज वहां पर स्वायत्तता होने के नाते विकास की एक नई गति देखने को मिली है।

माननीय रेलमंत्री जी ने पिछली बार कहा था कि हम रेल की गति के साथ राष्ट्र की प्रगति देखना चाहते हैं और साथ ही यात्री की गरिमा को देखना चाहते हैं। आज भारतीय रेल को हम तीनों, रेल की गति, राष्ट्र की प्रगति और यात्री की गरिमा, के साथ जोड़कर देख सकते हैं। इस दृष्टि से रेल में और बेहतरी करने के जो प्रयास हो सकते हैं, उसके लिए देश भर के तकनीकी विशेषज्ञों की सेवाएं लेना, अर्थशास्त्री श्री विवेक देवराय की कमेटी की बहुत सी रिकमेंडेशन्स को भारतीय रेल ने लागू करने का प्रयास किया है, रतन टाटा की अध्यक्षता में कायाकल्प परिषद गठित की गयी है, जो भारतीय रेल का कायाकल्प करने के लिए सुझाव दे रही है, मेट्रोमैन ई.श्रीधरन के नेतृत्व में एवं पूर्व नियंत्रक एवं लेखा महापरीक्षक श्री विनोद राय जैसे विभिन्न क्षेत्रों के ख्यातिलब्ध विशेषज्ञों की समय-समय पर सेवाएं लेकर भारतीय रेल, अपनी बेहतरी के लिए जो प्रयास कर रही है, वह हम भारतीय रेल के बढ़ते हुए कदमों के माध्यम से देख सकते हैं। इसका परिणाम है कि आज दिल्ली और आगरा के बीच में सेमी हाईस्पीड ट्रेन प्रारम्भ हुई है, डेडिकेटेड फ्रेट

कॉरीडोर में बेहतर काम हुआ है और रेलमंत्री की परिकल्पना का हिस्सा हीरक चतुर्भुज नेटवर्क पर भी बेहतर कार्य प्रारम्भ हुआ है।

महोदय, भारतीय रेल के पास बड़ी भूमि है, जिस पर अवैध अतिक्रमण हैं। पहली बार भारतीय रेल ने अपनी पूरी भूमि का डिजीटलीकरण प्रारम्भ किया है। माननीय रेलमंत्री जी ने पिछली बार इसका उल्लेख किया था कि भारतीय रेल की भूमि का उपयोग व्यावसायिक उद्देश्य के लिए भी करेंगे। मैं माननीय रेलमंत्री से अनुरोध करना चाहूंगा कि गोरखपुर जंक्शन के बाहर भारतीय रेल की बड़ी भूमि है, जिस पर तमाम प्रकार के अवैध अतिक्रमण हैं। वहां पर ठेला, खोमचा, पटरी व्यावसायियों के द्वारा रेलवे स्टेशन के बाहर के दृश्य को बहुत बदसूरत बना दिया गया है। मैं अनुरोध करूंगा कि अगर वाणिज्यिक उपयोग की दृष्टि से उस रेलवे भूमि का उपयोग हो और उन्हीं लोगों का वहां रजिस्ट्रेशन कराकर, उन्हीं लोगों से किराया लेकर, उन लोगों का वहां पर व्यवस्थित रूप से पुनर्वास किया जाए तो रेलवे स्टेशन की खूबसूरती भी सामने आएगी और भारतीय रेल को राजस्व लाभ भी प्राप्त होगा। यह एक महत्वपूर्ण पहल होगी।

महोदय, एक बेहतर पहल इस अनुदान की मांगों में प्रारम्भ हुई है कि वर्ष 2016-17 में 2800 किलोमीटर रेल लाइन की तुलना में, वर्ष 2017-18 में 3500 किलोमीटर नई रेल लाइन की शुरुआत, पर्यटन और तीर्थाटन के लिए समर्पित रेलगाड़ियां चलाने के बारे में घोषणाएं, रेलवे द्वारा राज्य सरकारों के साथ संयुक्त उद्यमों की स्थापना करना, जिसके अंतर्गत निर्माण और विकास के लिए 70 परियोजनाएं राज्य सरकार के साथ मिलकर, ज्वाइंट वेंचर बनाकर चलाएंगे। 500 स्टेशनों पर लिफ्ट और एस्केलेटर्स लगाकर बुजुर्गों एवं दिव्यांग जनों के लिए बेहतर सुविधाएं देने का प्रयास किया गया है। 7000 स्टेशंस पर सौर ऊर्जा प्रदान करने का प्रस्ताव है। 1000 मेगावॉट सौर मिशन के भाग के रूप में 2000 रेलवे स्टेशनों के लिए कार्य शुरू करने की पहल, स्वच्छ रेल को ध्यान में रखते हुए, एसएमएस आधारित 'क्लीन माई कोच' सेवा प्रारम्भ हो चुकी है, जिसका मैंने उल्लेख भी किया था। अन्य कोच संबंधी शिकायतों और आवश्यकताओं को दर्ज करने के लिए एकल विंडो प्रणाली, यानी कोच मित्र सुविधा शुरू करने का प्रस्ताव है, वर्ष 2019 तक रेल के सभी कोचेज में शौचालय लगाने की व्यवस्था इत्यादि ये सभी स्वागत-योग्य कदम हैं।

रेल की अनुदान मांगों में नयी रेल लाइन के लिए 800 कि.मी. का प्रावधान, जिस पर 22985 करोड़ रुपये 2.19 कि.मी. प्रतिदिन आमान परिवर्तन के लिए 900 कि.मी. का लक्ष्य रखा गया है, जिसमें 2.47 कि.मी. प्रतिदिन का लक्ष्य है। रेलवे दोहरीकरण के लिए 1800 कि.मी. का लक्ष्य रखा गया है, जिस पर 4.93 कि.मी. प्रतिदिन और वर्तमान वित्त वर्ष में 4000 कि.मी. के विद्युतीकरण का लक्ष्य है, जो विगत वर्ष में 2000 कि.मी. था, यानी 11 कि.मी. प्रतिदिन। रेलवे परिचालन 2015-16 में बढ़कर 2016-17 में

94.9 प्रतिशत हुआ है और 2017-18 में 94.6 प्रतिशत का जो लक्ष्य रखा गया है, यह एक स्वागत योग्य कदम है।

मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि पूर्वोत्तर रेलवे का मुख्यालय गोरखपुर है। पूर्वी उत्तर प्रदेश और पश्चिमी उत्तर प्रदेश, बिहार का भी एक प्रमुख जंक्शन भी गोरखपुर में है। उस दृष्टि से, वहां के विकास की दृष्टि से भी मेरा अनुरोध होगा कि गोरखपुर से कलकत्ता और मुम्बई के लिए कुछ नयी एक्सप्रेस गाड़ियां चलाई जाएं। बिहार में दीघापुर बनने के बाद अगर ट्रेन इस रूट से जाएगी तो अब तक गोरखपुर से कलकत्ता की दूरी तय करने में लगभग 24 से 26 घंटे लगते हैं, अगर इस नये रूट से एक्सप्रेस गाड़ियां जाएंगी तो 12 से 13 घंटे में इस दूरी को पूरा किया जा सकता है। मेरा अनुरोध होगा कि गोरखपुर से कलकत्ता और मुम्बई के लिए नयी एक्सप्रेस गाड़ियां चलाई जाएं। गोरखपुर-देहरादून जो राप्ती-गंगा एक्सप्रेस है, इसको प्रतिदिन किया जाए, क्योंकि अभी सप्ताह में मात्र तीन दिन चलती है और लोगों को इससे परेशानी होती है। गोरखपुर से प्रयागराज इंटरसिटी और गोरखपुर से पटना के लिए भी इंटरसिटी को चलाने की व्यवस्था हो। पिछले रेल बजट में जो घोषणाएं हुई थीं, गोरखपुर में रेलवे की दृष्टि से लोको-इलैक्ट्रिक सैल पर कार्य प्रारम्भ हो और सहजनवा-बांसवा दोहरी घाट रेल लाइन पर अब कार्य प्रारम्भ हो, क्योंकि बहुत लम्बे से उस क्षेत्र की जनता की प्रतीक्षित मांग है। यह स्वीकृत हो गई है। मैं इसके लिए आभार व्यक्त करूंगा, लेकिन इस पर कार्य भी प्रारम्भ हो।

दूसरे, महाराजगंज में आनंद नगर, महाराजगंज-घुघली नयी रेल लाइन के बारे में भी अनुरोध करना चाहूंगा।

अंत में, भारतीय रेल की दृष्टि से आर.पी.एफ और जी.आर.पी. में अधिकारों को लेकर एक विवाद चल रहा है। समय आ गया है जब भारतीय रेल हर क्षेत्र में काम कर रही है तब आर.पी.एफ. और जी.आर.पी. के विवाद का समाधान हो, क्योंकि आर.पी.एफ. रेलवे सम्पत्ति की सुरक्षा तो करता है, लेकिन कहीं पर कानून-व्यवस्था से जुड़ी हुई कोई समस्या पैदा होती है तो फिर आर.पी.एफ. के पास कोई अधिकार नहीं है। फिर उसे जी.आर.पी. के पास जाना पड़ता है। फिर दोनों में अधिकारों को लेकर विवाद खड़ा होता है। अब समय आ गया है जब हम इस समस्या का समग्र समाधान निकालकर, आर.पी.एफ. और जी.आर.पी. में एक ऐसी फोर्स का गठन करें जो, रेलवे परिसरों या रेलवे स्टेशंस पर या उसके आसपास होने वाली सभी रेलवे सम्पत्ति की सुरक्षा के साथ-साथ आम जन की सुरक्षा और कानून-व्यवस्था से जुड़े हुए मुद्दे पर भी उसका समग्र समाधान निकाल सके।

आपने मुझे इस पर बोलने का अवसर दिया, मैं आपको धन्यवाद देता हूं और भारतीय रेलवे की अनुदान मांगों का मैं समर्थन करता हूं। धन्यवाद।

SHRI C. GOPALAKRISHNAN (NILGIRIS): Hon. Deputy Speaker, Sir, I pray to my god, leader Puratchi Thalaivi Amma to speak on the Railway Budget.

This is for the first time that the Railway Budget was presented by Finance Minister. The ongoing projects introduced by earlier UPA Government have still not been completed. We are first timers and our demand to introduce new trains has not been properly attended so far.

Every year hon. Minister of Railways used to consult various organizations to include their views and demands in the Railway Budget. However, this time due to merger of Railway Budget with the General Budget that could not happen. We request the hon. Minister to attend the business people, group chamber of commerce of our State and District for fresh demands for introducing trains.

Hon. Minister has not increased the rail fares this time and we thank him for that. However, he has increased rates of many items without giving notice to general public. The hon. Prime Minister asked the Government to be transparent in all matters. But the Railways increased many charges marginally without the knowledge of common public.

In the current scenario the speed of passenger trains and goods trains in India is excruciatingly slow. The engine of the passenger trains can travel at a speed of 150 kmph. New trains are introduced every year but due to the major difference in the ratio of the new lines and dedicated freight corridor, these trains have to bear the brunt of traffic congestion thus delaying them and putting them behind schedule.

Sir, there were scams in freight operations in Railways. The CBI conducted raids all over India and it turns out to be a Rs.4000 crore scam. But till date the action taken against those involved has not been informed.

Sir, Southern Railway is most earning railway in the country. Even Salem Division earned more profit within a short span after it started functioning. But facilities to Southern Railways especially Tamil Nadu are not being provided adequately. The trains overflow with crowds and there are no adequate trains from Chennai to Coimbatore, Madurai, Kanyakumari, Tanjavur, etc.

I request the hon. Minister to introduce a new train from Chennai to Mettupalayam. Till that is done, the Cheran Express may be extended up to Mettupalayam with additional coaches.

I also request the hon. Minister to introduce summer special trains from Chennai to Coimbatore, Madurai, Tirunelveli and Kanyakumari from April to June. I think the Minister will accept this demand immediately.

Railway Hospitals particularly in Tamil Nadu are in pathetic condition. Dialysis facilities are not there in Chennai railway hospitals.

It is reported that deaths also occurred in these hospitals due non-availability of dialysis facility. The hon. Minister should improve the services and facilities in these hospitals.

Promotions for employees in Southern Railway are getting delayed, especially so in sports quota. The management is not taking into consideration the original seniority. In the case of ICF, Chennai, the sports quota should be filled by Chief Personnel Officer by appointing his State people where he belongs to.

There are a number of ICF apprentices who have completed training but have not been provided job opportunities yet. I request the hon. Minister to intervene and recruit those who have completed ICF apprenticeship. It is also brought to your notice that Personnel Officer of Railways and ICF should not stay at one place for a long period to avoid favouritism.

Hon. Deputy Speaker, Sir, I raise an important and fruitful appeal to the Minister to Connect Mettupalayam with Chennai via Sathyamangalam, Gobichettipalayam, Cithode, Erode to Chennai to fulfill the genuine demand of the people of the Western Tamil Nadu. Mettupalayam is about 55 Kilometres from Ooty which is the capital of Nilgiri District and a well known tourist centre, the most popular destination of Indian Cinema Industry. In spite of my raising the matter in Zero Hour and also my representation to the Railway Minister, this has not been materialized even after three years. Tourists and the local people coming to or going from Ooty have to alight at Mettupalayam and continue further journey. Mettupalayam lies deep in the Kongu region and it does not have rail

connectivity to Erode via Sathyamangalam, Gobichettipalayam, Cithode. If Mettupalayam is connected to Erode by broad gauge rail line, then people can easily reach to Chennai as Erode is already connected to Chennai.

At present a project to construct a new Railway line from Chamrajnagar to Sathyamangalam, Gobichettipalayam and Erode is progressing. The work is going on very slowly. If this project is expedited, then Railway line has to be extended up a distance of only 46 kilometres. By doing this, Mettupalayam adjoining Ooty will be connected to Chennai by a Rail line via Sathyamangalam, Gobichettipalayam, Cithode and Erode to Chennai at a very nominal cost. Local people as well as tourists are in dire need of this rail line.

Rameswaram and Thiruchendur are two important religious places in Tamil Nadu. There is no direct Rail line and trains. There is need for construction of two under-bridges - one at Kolathupalayam and another at Pasupathipalayam.

I also request for speedy completion of the road under-bridge project at Kolathupalayam, Rs.6.50 crore for the road under-bridge project at Pasupathipalayam and another road under-bridge project that has been sanctioned at Pudhukolathupalayam, which is on the Karur-Salem Railway line.

Hence I urge upon the Government to take necessary steps on all my demands. Thank you.

श्री दिनेश त्रिवेदी (बैरकपुर): महोदय, मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। साथ ही साथ मैं अपनी पार्टी को भी धन्यवाद देना चाहता हूँ कि मुझे इस चर्चा में भाग लेने का अवसर दिया है।

महोदय, कल होली का त्यौहार था। सबसे पहले मैं सभी साथियों और देशवासियों को होली की मुबारकबाद देना चाहता हूँ। हमारे जो साथी चुनावों में जीते हैं, उन्हें भी मैं बहुत-बहुत बधाई देना चाहता हूँ। चुनाव एक त्यौहार होता है, एक हवन होता है, जहां आम आदमी को आहूति डालने का अवसर मिलता है। ममता जी इस बात को बहुत अच्छे शब्दों में कहती हैं - 'माँ, माटी और मानुष'। मैंने 'साथियों' शब्द का प्रयोग किया है। हम सब राजनीति में इसलिए हैं, क्योंकि हम सभी देश को सबसे बड़ा मानते हैं।...(व्यवधान) आपने बहुत अच्छी बात कही है, उसका जिक्र भी मैं करूंगा। हमने 'साथी' शब्द इसलिए प्रयोग किया है, क्योंकि हम सभी की नीयत एक है, नीति अलग हो सकती है। हमारी डिबेट नीति को लेकर होती है, लेकिन सभी की नीयत एक होती है कि कैसे देश आगे बढ़े। देश रहेगा तो हम रहेंगे और देश के लिए सब कुर्बान होने को तैयार हैं और यही बात मैं कहना चाहता हूँ। आपने हमारा बजट का दिन याद दिलाया। मुनियप्पा जी ने बताया कि वह भी 14 मार्च का दिन था और बजट पेश किया गया था।...(व्यवधान) आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

यदि मैं इतिहास के पन्नों से बात करूँ, तो उस दिन भी मैंने देश की बात की थी। यह ऐसा देश है, जिसका परिचय क्या है, इस देश का परिचय है- हिमालय। कल हम वहीं थे, उत्तराखण्ड में। हिमालय को सामने न रखते हुए, क्या हम भारतवर्ष की कल्पना कर सकते हैं। हिन्दुस्तान का दूसरा परिचय है- माँ गंगा। हिमालय और माँ गंगा के अलावा भारतवर्ष का तीसरा परिचय है- हमारी भारतीय रेलवे। ये तीन हिन्दुस्तान के ऐसे परिचय हैं, जो देश को जोड़ते हैं। श्री योगी जी ने अच्छे शब्दों में कहा और मैं यह भी कहना चाहता हूँ कि यह एक कंटीन्युअस प्रोसेस है। आज जो एस्केलेटर्स वगैरह लगे हैं, उनकी नींव कहीं-न-कहीं ममता जी ने लगायी होगी, उनके बजट में पास हुआ होगा, प्रोसेस थोड़ी देर से चलता है, मगर हम सब की एक ही आकांक्षा है कि किस प्रकार से रेल मजबूत बने, उसके अलावा कुछ नहीं।

मैंने 14 मार्च, 2012 को यही कहा था। श्री मुनियप्पा जी का मैं अहसानमंद हूँ, उन्होंने मुझे याद दिलाया और आपने भी याद दिलाया और यही कहा कि यह देश को जोड़ती है।

‘देश की रगों में दौड़ती है रेल,
देश के हर अंग को जोड़ती है रेल,
धर्म, जाति-पाति नहीं जानती है रेल,
छोटे-बड़े सभी को अपना मानती है रेल।’

हमारी यही भावना है कि रेल किस प्रकार से आगे बढ़े। सबसे पहले रेल की तरक्की का जिक्र हो रहा था, उसके लिए हम कोई मौका नहीं छोड़ते हैं। रेल के जो कर्मचारी हैं, उनके बलबूते रेलवे आज जहाँ पर है, चाहे हम मंत्री रहे हों या कोई अन्य हों, आज हमारे मित्र सुरेश प्रभु जी हैं, मगर इसकी नींव रेलवे के कर्मचारी हैं। आज तक की उपलब्धियाँ मैं रेलवे के कर्मचारियों के नाम करता हूँ और हरेक कर्मचारी को मैं झुककर प्रणाम करता हूँ। आपकी वजह से ही रेलवे आज बुलंदियों पर पहुँची है।

सबसे पहले जिक्र हुआ कि यह एक ऐतिहासिक बजट था। इसमें दोनों बजटों को एक साथ मिलाया गया। बीच में कंवेशन कमेटी की बात हुई थी। अगर इतिहास के पन्नों में हम जाएँ, तो वर्ष 1924 में जो सेपरेशन कंवेशन कमेटी हुई, उसका एक इतिहास है। मेरे पास समय कम है, इसलिए मैं उस पर नहीं जाऊँगा। मगर वर्ष 1898 से 1924 के बीच में रेलवे को लगभग 103 करोड़ रुपये का प्रोफिट हुआ था। उसके बाद अंग्रेजों को लगा कि यह तो कामधेनु गाय है। तब इसे उन्होंने अलग किया, ताकि उनको पैसे मिल सकें, इंटरैस्ट मिल सके।

वित्त मंत्री जी ने बजट पेश करते हुए कहा-

“The merger of the Railway Budget is a historical step. We have discontinued with the colonial practice prevalent since 1924.”

सर, मेरा इसमें मानना है कि जब तक आप रेलवे की परिभाषा को नहीं बदलेंगे, तब तक रेलवे को जिस प्रकार से आगे बढ़ना चाहिए, उस प्रकार से वह आगे नहीं बढ़ सकती है। मैं यह क्यों कह रहा हूँ। सर, रेलवे की डेफीनिशन क्या है, I am reading from Paragraph 5 of the Concept Paper of the Rail Department of Authority of Indian Railways, January 2016. जो पहले से ही चली आ रही है, वह कहती है कि :

“Indian Railways is a Department of Government of India. It is also a commercial organisation that has to operate on sound business principles. Apart from recovering the cost, it is imperative to generate revenue streams adequate to generate surplus requirement for capital investment and for future expansion, periodic renewal of assets, upgradation of infrastructure, and providing for safety-related aspects.”

सर, यह परिभाषा कोलोनियल है, जब तक इस परिभाषा को आप नहीं बदलेंगे, तब तक रेल की तरक्की नहीं हो सकती, क्योंकि बिना बदले तरक्की इम्पॉसिबल है। आप पूरी दुनिया की रेल को ले सकते

हैं। रेल अपने आप रेवेन्यू जेनरेट करके ग्रोथ नहीं कर सकती। वह अलग विषय है, उस विषय पर मैं बाद में आऊंगा, मगर कैबिनेट नोट भी यही कहता है कि, **it will continue to be a department run commercially undertaking.** तो उस विषय की चर्चा मैं बाद में करूंगा, मगर जब तक आप वह परिभाषा नहीं बदलेंगे, तब तक सफलता प्राप्त नहीं होगी। रेल की परिभाषा क्या होनी चाहिए, **The Railways should be that infrastructure which will add to a half per cent to the GDP and it will be a catalyst.** अपने आपमें यह प्रॉफिट नहीं कर सकती। यह बहुत मुश्किल काम है और खासकर हिंदुस्तान में, जहां इतने गरीब लोग बसते हैं, वे ही पूरे हिन्दुस्तान की ताकत हैं। वह आपने चुनाव में भी देख लिया, मगर यह परिभाषा कोलोनीयल है, इस परिभाषा को आपको बदलना ही पड़ेगा। हमारे मित्र मनोज सिन्हा जी बैठे हैं, वह खुद एक इंजीनियर हैं, प्रभु जी हमारे दोस्त हैं, ये सब होनहार हैं, तो मैं जो कहने जा रहा हूं, **Please do not take it as a personal criticism,** क्योंकि यह डिमाण्ड का विषय है तो मैं थोड़ा आंकड़ों में जाना चाहूंगा। बहुत बार आंकड़े बहुत बोरिंग लगते हैं, पॉलिटिकल स्पीचेज अच्छी लगती हैं, चूंकि आंकड़े का सवाल है, इसलिए मैं पढ़ना चाहूंगा। मुझे दिलचस्पी होती है, जब आप पार्लियामेंट में पढ़े बिना बोलते हैं।

सर, पहली बात तो यह कि मैं बंगाल की तरफ नजर रखूंगा। मेरी साथीदार अर्पिता जी हैं, जो बंगाल के बारे में कुछ विशेष बोलेंगी। हम दोनों ने अपने आप में इसका बंटवारा किया है कि मैं जनरल फीगर्स के बारे में बताऊंगा, मगर चूंकि मुझे मौका मिला है तो मैं बोलना चाहूंगा। आपने वर्तमान ऑन गोइंग प्रोजेक्ट्स हमारे 40,000 करोड़ के बराबर जो हैं, पिछले प्रोजेक्ट्स को हम साथ नहीं ले रहे हैं और आपने पैसे दिए हैं, जिसके लिए हम शुक्रगुजार हैं। आपने सिर्फ 15 परसेंट दिए हैं। इससे यह होता है कि गति बहुत धीमी हो जाती है। जब गति धीमी हो जाती है, तब उसके दाम बढ़ जाते हैं, फिर कहते हैं कि अब पैसे नहीं हैं। मैं बहुत सारे प्रोजेक्ट्स का उल्लेख करूंगा। जैसे मेट्रो प्रोजेक्ट कितने हैं और मेट्रो प्रोजेक्ट्स की बात जब कहेंगे, तब एक तो जोका से लेकर बी.बी.डी. बाग तक है। हमारा खुद का क्षेत्र बैरकपुर, वहां बहुत सारी समस्या थी, वहां लैण्ड की भी समस्या थी। मैं ममता जी को धन्यवाद देना चाहता हूं। प्रभु जी के साथ बैठकर जितना भी जटिल मामला था, वह सब सुलझा दिया। अब गति आपके हाथ में है। हमारी तरफ से, राज्य सरकार की तरफ से सब मामले सुलझा दिए गए हैं तो यदि आप 15 परसेंट देते हैं तो आपकी स्पीड बहुत कमजोर पड़ जाएगी।

अब मैं आंकड़े पर आऊंगा जो हमारा रेलवे डिमाण्ड ऑफ ग्रांट 2017-18 का विषय है। मुझे थोड़ी फिक्र है, मनोज जी, मुझे फिक्र यह है और मैं आंकड़े के साथ कहना चाहूंगा कि जो आपने पैसेंजर रेवेन्यू

फोरकास्ट वित्त वर्ष 2017-18 का किया है। मैं उस पर आपकी नजर गौर फरमाना चाहूंगा कि The percentage of growth Budget Estimates 2016-17 is minus 1.74 per cent. The percentage growth over RE 2016-17 is plus 4.40 per cent. The suburban is plus 0.92 per cent and non-suburban is minus .66 per cent. इसमें हमको एक बात यह कहनी है कि आप जब कंपैरीज़न करते हैं तो बजट एस्टीमेट का करते हैं और कहते हैं, 4.4 परसेंट हमारा बढ़ेगा तो आप उसे रिवाइज एस्टीमेट से कंपेयर करते हैं। एक तो बजट एस्टीमेट हो गया, रिवाइज्ड एस्टीमेट कम हो गया और फिर आप ज्यादा का फोरकास्ट करते हैं और कहते हैं कि इतने परसेंट बढ़ा। आपकी वह परसेंटेज रिवाइज्ड एस्टीमेट से बढ़ती है। So the revised budgeted estimate for 2016-17 was minus 4.61 per cent. यानी इतने पैसेंजर्स का रेवेन्यू कम हुआ। आप 2016-17 का नॉन-सब-अर्बन का बी.ई. 2015-16 के बी.ई. से कम्पेयर करें तो माइनस 5.14 परसेंट है, यह आपका आपका घाटा हुआ। Percentage growth over 2016-17 यह हमने आपको बता दिया। इश्यु क्या है, इश्यु यह है कि when there is a continuous decline in BE to BE figures for the last two years and actuals have also shown decline, how is your forecast for increase of 0.20 per cent in 2017-18 possible? यह पॉसिबल नहीं है, दिल को बहलाने के लिए गालिब यह ख्याल अच्छा है। मगर मुझे कहीं न कहीं आंकड़ों में कमी लगती है।

Similarly, the average load has not increased and passenger kilometres is also going down. The projected increase is only 0.2 per cent in 2017-18 over RE 2016-17. How will the Railways achieve a financial increase of 4.4 per cent over RE 2016-17 without a huge increase in fare? यदि आप फेयर इनक्रीज करते हैं तो पार्लियामैन्ट को कहना पड़ेगा। Will there not be a diversion of passenger?

आजकल क्या हो रहा है, पैसेंजर्स के नम्बर कम हो रहे हैं, वे या तो एयर से जा रहे हैं या वोल्वो बसों में जा रहे हैं। यदि आप लास्ट ईयर से कम्पेयर करें तो एयर ट्रैफिक 24 परसेंट बढ़ा है और लास्ट छः साल में दस करोड़ पैसेंजर्स प्लेन से जाने लगे हैं। हालांकि यह अच्छा है कि आज हिंदुस्तान में कॉमन आदमी भी प्लेन की सवारी करता है, क्योंकि रेल की सवारी महंगी पड़ने लगी है। ये फीगर्स हमारे नहीं हैं, ये फीगर्स रेलवे के ही हैं।

सर, पांच चीजों से आपको पैसा आता है। पहला फ्रेंट से आता है, पार्सल एंड लगेज रेवेन्यू से आता है, पोस्टल से आता है, पोस्टल वैन चार्ज, टिकट चैकिंग से आता है और स्पेशल ट्रेन्स से आता है।

During 2016-17, BE was projected to increase by 34 per cent over BE of 2015-16. मगर क्या हुआ, आपने प्रोजेक्ट तो किया था। The year 2016-17 showed an increase of only 8.41 per cent. During 2017-18, BE has been projected at a modest of 5 per cent over BE of 2016-17 but 30 per cent over revised estimate. जिसका जिक्र मैं पहले कर रहा था कि आप रिवाइज्ड ऐस्टीमेट का सहारा लेकर दिखा रहे हैं कि बहुत बड़ा इनक्रीज हो रहा है, मगर मुझे लगता है कि आप कहीं न कहीं गुमराह हो रहे हैं। इश्यु क्या है, इश्यु यही है कि in the past three years, the Indian Railways fell short of its BE in parcel segment by 25 per cent. Is the expectation of this vast increase not a wishful thinking only? क्योंकि यह नहीं होने जा रहा है।

The parcel traffic is increasing day-by-day. The Ministry of Railways should justify if there is any chance of its increase. How are they going to increase? The postal vans are also reducing due to diversion of postal mail to courier service. The Indian Railways have not been able to harness e-commerce. ई.-कामर्स का एक बहुत बड़ा हिस्सा रेलवे के पास जा सकता था, मगर आज वह रोड से जा रहा है या एयर से जा रहा है।

The forecast for the goods traffic is also not very good. As regards freight forecast of financial year 2017-18, percentage growth over BE 2016-17 is 0.19 per cent only and percentage growth over RE फिर आपने रिवाइज्ड ऐस्टीमेट लगा दिया, वह आपने 8.5 परसेन्ट दिखाया है।

As regards growth forecast for freight traffic physical *i.e.* metric tonne, the percentage growth over 2016-17 has been shown as 0.69 per cent. Percentage growth over 2016-17 is +6.5 per cent. मगर एक्जुअल में देखा जाए और यदि हम बी.ई. को बी.ई. से कंपेयर करते हैं तो वर्ष 2016-17 में -0.25 per cent over BE of 2015-16. सर, इसका मतलब यह है कि आपका असल पैसेंजर कम हो रहा है, रेवन्यु कम हो रहा है, आपका फ्रेट बहुत-बहुत-बहुत ही कम हो रहा है। सर, इस दौर का कन्क्लूज़न क्या है? This is the first time in Railways recent history where originating tonnage has decreased over the previous year. यह कभी नहीं हुआ था, क्योंकि India is a growing economy. कहीं न कहीं शायद रोड पर जा रहा है

और कुछ हो रहा है, कोल की मूवमेंट नहीं हो रही है। Earning per millions of freight traffic has remained static for the last two years. यदि दो साल से आपका ट्रैफिक स्टैटिक है तो यह बहुत ही मुश्किल काम है। जो आप प्रोजेक्शन कर रहे हैं, if your Operating Ratio is 94.57 तो मुझे नहीं पता कि यह कहां से आएगा। सर, हमारे पास रेलवे के आंकड़े हैं, जिनमें दिखाते हैं कि दिसंबर के अंत तक operating Ratio is 109.60 or something like that जो कि 110 रूपये है। मतलब यह है कि आपको 100 रूपये कमाने हैं तो 110 रूपये की लागत लगानी पड़ेगी। कहीं न कहीं रेलवे की इकॉनमी चरमरा रही है। उसी की ओर मैं आपका ध्यानाकर्षण करना चाहूंगा। मैं ज्यादा समय नहीं लूंगा, क्योंकि मेरी पार्टी के अन्य सदस्यों को भी समय चाहिए। वैसे बोलने के लिए तो बहुत कुछ है, लेकिन मैं पांच मिनट में अपनी बात खत्म करूंगा। Railway has reached a stage where the internal resource or revenue fund is merely 11 per cent. Internal revenue is funding only 11 per cent. Budget Outlay of 2017-18 of Rs. 1.31 lakh crore, if only you look at the trains, railway funding is all from outside. सर, इसमें एक्सट्रा बजट्री रिसोर्सेज हैं, बौरोइंग है, आपका डेट है। The Railways revised net revenue estimates of 2016-17 stands at 7695 crore compared with the Budget Estimate of 18210 crore. मतलब आपने सोचा था कि 18 हजार करोड़ रूपये मिलेंगे और आपने रिवाइज किया 7 हजार करोड़ रूपये, a decline of 58 per cent. यह बहुत गंभीर समस्या है। सर, मेरे पास बहुत सारे आंकड़े हैं। समय बहुत कम है, इसलिए मुझे पांच-सात मिनट का समय और दे दीजिए।

I come to the low revenue trains. Railway revenue from 2017 to 2018 is estimated at 1,78,350 crore which is 9 per cent increase from revised. Again they are taking revised. The Railway surplus has been on the decline, if decline by 20 per cent of the estimated thing. सर, अब मैं आखिर में जाना चाहूंगा कि आपका जो यह फ्लैक्सी फेयर है, उससे आपका रेवन्यु कम हो रहा है। आप फिगर्स पर चले जाइए। यदि यात्री को तीन हजार रूपये ए.सी. का भाड़ा देना है, तब तो फिर वह रेलवे को छोड़ कर बजट एयरलाइंस में चला जाएगा। इस फ्लैक्सी फेयर से रेलवे का बहुत नुकसान हो रहा है। आखिर में, आपने यह जो कहा है कि Sources of Rashtriya Rail Suraksha Kosh. सर, मैं यह पूछना चाहता हूँ कि यदि कोई एयरलाइंस, मान लीजिए कहती है कि हमारा यह सेफ्टी फण्ड है तो क्या आप उस एयरलाइंस में जाएंगे? This is your responsibility. You cannot say that this is a separate safety fund. It is the

responsibility of the Railways. Tomorrow if some airline says that okay this is our safety fund, हमारा टायर यदि खराब हो गया और यदि सेफ्टी फण्ड में पैसे होंगे, तभी टायर बदलेंगे, नहीं तो टायर नहीं बदलेंगे। आज हुआ क्या है, इतनी सारी दुर्घटनाएं क्यों हो रही हैं, इतनी सारी दुर्घटनाएं हिस्टॉरिकली नहीं हुई हैं।

17.00 hours

दुर्घटनाओं का कारण यही है कि आपके पास डेप्रीशिएशन, जो पुराने ऐसेट को चेंज करता है, हर साल आपको 25 हजार करोड़ रुपये उस डेप्रीशिएशन में डालने चाहिए, उस डेप्रीशिएशन को आपने छोड़कर यह नया रेल कोच फंड चालू किया है। This is nothing but a depreciation fund. If you do not give money for depreciation to change the railways and, out of Rs. 25,000 crores, if you are giving only Rs. 3000 crores or Rs. 5000 crores, then, I think, it is a dangerous situation.

महोदय, बहुत कुछ बोलना था, मगर समय नहीं है, किसी अन्य फोरम में बोलेंगे, मगर आखिर में मैं यही कहना चाहूँगा, जो मैंने 14 मार्च को कहा था, वही मैं एक बार फिर कहना चाहूँगा। "रेलगाड़ी की छुक-छुक में ही आम आदमी की धक-धक है, रेलगाड़ी की बरकत में ही देश की बरकत है, रेलगाड़ी की छुक-छुक में ही आम आदमी की धड़कन है, रेलगाड़ी को दुलार की जरूरत है, थोड़ी राहत, थोड़ी चाहत, थोड़े प्यार की जरूरत है, क्योंकि रेलगाड़ी की छुक-छुक में ही आम आदमी की धक-धक है।" बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री बलभद्र माझी (नबरंगपुर): महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपका धन्यवाद। मैं अपनी पार्टी के पदाधिकारियों को धन्यवाद देना चाहूँगा और मैं अपने मुख्यमंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूँगा, जिन्होंने मुझे रेलवे ग्रांट के बारे में बोलने का मौका दिया है।

महोदय, सभी को पता है कि जब से भारत स्वाधीन हुआ है, तब से ही रेलवे के मामले में ओडिशा बहुत पीछे रहा है। किसी भी सरकार ने इस पर ध्यान नहीं दिया, जबकि यहाँ इतनी सारी संभावनाएँ हैं।

महोदय, भारतवर्ष का आयरन-ओर का 33 प्रतिशत ओडिशा से उत्पन्न होता है। कोयला का 26 प्रतिशत ओडिशा से उत्पन्न होता है। बॉक्साइट का 56 प्रतिशत ओडिशा से उत्पन्न होता है। मैंगनीज का 29 प्रतिशत उत्पन्न होता है। क्रोमाइट का 98 परसेंट उत्पन्न होता है। यहाँ इतनी सारी संभावनाएँ हैं, लेकिन इसके बावजूद भी अगर ओडिशा में रेलवे लाइन की बात करें तो सम्पूर्ण ओडिशा में सिर्फ 2500 किलोमीटर रेलवे लाइन है। रेलवे की भाषा में जिसे रेलवे डेन्सिटी कहते हैं, वह सिर्फ 15 के आसपास आ रही है, जबकि भारत का रेलवे डेन्सिटी का औसत करीब 19 है। जब यहाँ इतना मौका है, केवल मौका ही नहीं है, आप देखेंगे, मंत्री जी भी यहाँ उपस्थित हैं, उनको भी आँकड़ा पता है, भारतीय रेलवे की जितनी इन्कम होती है, उसमें से 15 हजार करोड़ की इन्कम सिर्फ ईस्ट-कोस्ट रेलवे से होती है। जिसका आपरेटिंग रेश्यो 50 प्रतिशत से भी कम है। आज के दिन में जितने भी रेलवे जोन हैं, कुल 16 रेलवे जोन हैं, उनमें से पाँच-छह रेलवे जोन ही 100 प्रतिशत से कम आपरेटिंग रेश्यो में चलते हैं। उनमें ईस्ट-कोस्ट रेलवे सबसे कम करीब 45 प्रतिशत आपरेटिंग रेश्यो में चलता है। इतना रेवेन्यू देने के बावजूद इतनी कम रेलवे लाइन हैं और इतनी सम्भावना रहने के बावजूद हमारा रेलवे डेन्सिटी बहुत कम है। हमारे जो पड़ोसी राज्य हैं, जैसे पश्चिम बंगाल है, वहाँ आज के दिन में इतनी संभावना नहीं है, उनकी रेलवे डेन्सिटी करीब 43 प्रतिशत होती है। झारखंड की रेलवे डेन्सिटी करीब 24 प्रतिशत होती है।

महोदय, जब से भारत स्वाधीन हुआ है, तब से लेकर अभी तक, मतलब दो साल पहले तक सिर्फ पाँच रेलवे लाइन सैंक्शन हुई थीं। एक तो कटक-पारादीप लाइन है, एक संभलपुर-तालचेर लाइन है, एक कोरापुट-रायगढ़ा है, दैयतारी-बांसपानी है और लनजिगढ़-जूनागढ़ रेलवे लाइन है। हमारे मुख्यमंत्री जी ने यह देखा, हम लोगों ने सुझाव दिया कि अगर ओडिशा सरकार कुछ पैसा देने के लिए राजी नहीं होगी और केन्द्र सरकार को मजबूर नहीं करेगी तो ऐसे रेलवे लाइन सैंक्शन नहीं होंगी। वह चीज रेलवे मंत्री जी ने भी मानी, मैं उनका शुक्रगुजार हूँ। जब हमने ओडिशा से कई लाइनों के प्रस्ताव भेजे, जैसे कुर्धा-बोलांगीर लाइन, यह वर्ष 1995-96 से सैंक्शन हुई है, लेकिन उसकी प्रोग्रेस बिल्कुल भी नहीं हो रही थी। हमारे मुख्यमंत्री जी ने दसपाला से लेकर बोलांगीर तक जमीन मुफ्त में देने के लिए और जितनी प्रोजेक्ट कॉस्ट आती है, उसका

50 प्रतिशत देने के लिए तैयार हुए। उसकी वजह से उस लाइन का कार्य थोड़ा तेजी से चल रहा है। वैसे ही हरिदासपुर-पाराद्वीप लाइन इकोनॉमिकली अनवाइवल प्रोजेक्ट नहीं है। इसका आर.ओ.आर. करीब 25-26 परसेंट है, फिर भी इस लाइन का काम ढंग से नहीं चल रहा है। वहां पर हमारी स्टेट गर्वमेंट ने 26 परसेंट इक्विटी पार्टिसिपेट किया है।

अंगुल-सुकिंदा भी एक ऐसी रेलवे लाइन है जिसका इक्विटी पार्टिसिपिटेशन 26 परसेंट है। इसके साथ ही और भी कई प्रोजेक्ट्स हैं, जैसे जैयपुर-मालकनगिरी, इसको मंत्री जी ने गत साल सैंक्शन किये थे। जैयपुर-मालकनगिरी सबसे पिछड़ा एरिया है, जहां रेलवे लाइन बिल्कुल ही नहीं है। यह नक्सल अफैक्टेड एरिया इसलिए है कि वहां पर कोई भी विकास का कार्य नहीं हुआ है, लोग अति गरीबी में जी रहे हैं। वहां भी हमारी स्टेट गर्वमेंट ने रेलवे कॉस्ट का 25 परसेंट देने का प्रस्ताव दिया तो रेलवे लाइन सैंक्शन हुआ। नबरंगपुर एक ऐसा जिला है जहां रेलवे लाइन का एक हिस्सा भी नहीं गया है। यहां पर हम लोग जमीन फ्री में देने और जो प्रोजेक्ट्स कॉस्ट है, उसका 50 परसेंट देने के लिए प्रस्ताव दिया है। अभी यहां पर रेलवे लाइन सैंक्शन हुआ है। इसके साथ ही स्टेट गर्वमेंट का 51 परसेंट इक्विटी पार्टिसिपिटेशन संभलपुर से बरमपुर का लाइन में है, यह लाइन एस.पी.वी. मोड में और यह प्रोजेक्ट यह जूनागढ़ से नबरंगपुर तथा अंबागुढ़ा होते हुए मेरे जिले से गुजरता है। इसमें हमारा इक्विटी पार्टिसिपिटेशन 51 परसेंट है। बांगरीपोसी-बादामपहाड़ लाइन अभी सैंक्शन हुआ है, तलचर-गोपालपुर और रायगड़ा-गोपालपुर में भी हमारी इक्विटी पार्टिसिपिटेशन है। इतने सारे प्रोजेक्ट्स में हमलोगों ने इक्विटी पार्टिसिपिटेशन किए हैं।

पिछले साल छह प्रोजेक्ट्स तथा इस साल चार प्रोजेक्ट्स सैंक्शन हुए हैं। इस तरह से दो साल में दस प्रोजेक्ट्स सैंक्शन हुए हैं। हम लोग इस तरह के काम की सराहना करते हैं। हमारे रेल मंत्री जी और केंद्र सरकार ने भी इसको माना है।

महोदय, सिर्फ प्रोजेक्ट्स सैंक्शन करने से कुछ नहीं होगा। अभी पिछले दो सालों में जो दस प्रोजेक्ट्स सैंक्शन हुए थे, उनमें हम लोगों ने डायरेक्ट वन टाइम इनवेस्टमेंट जैयपुर-मालकनगिरी और जैयपुर-नबरंगपुर के लिए दिए थे, उनका डी.पी.आर. का काम अभी तक आगे नहीं बढ़ा है। जब तब डी.पी.आर. सैंक्शन नहीं होगा, तब तक रेलवे लाइन का काम आगे नहीं बढ़ पायेगा। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी तथा सरकार से निवेदन करता हूं कि इन सारी प्रोजेक्ट्स के डी.पी.आर. को तुरंत सैंक्शन करा कर काम चालू कराया जाए। पिछले साल जो चार प्रोजेक्ट्स एस.पी.वी. मोड में सैंक्शन हुए थे, उनका भी कंपनी फार्मेशन करके तुरंत काम शुरू किया जाए। इस साल चार प्रोजेक्ट्स सैंक्शन हुए हैं, इसमें से तीन प्रोजेक्ट्स एस.पी.वी. मोड में हैं और एक प्रोजेक्ट रेलवे के फंड से सैंक्शन हुआ है। यदि इन सब को

हम लोग तुरंत काम में लेंगे तो वहां पर जो इतनी सारी संभावनाएं हैं, वे आगे बढ़ेगी और वहां के लोगों को फायदा मिलेगा।

मैं आपके माध्यम से रिक्वेस्ट करता हूँ कि इन प्रोजेक्ट्स के काम में तेजी लाया जाए। जो प्रोजेक्ट्स वहां पर चल रही हैं, जिनमें हमारी योगदान के बावजूद भी जैसे हरिदासपुर-पाराद्वीप, अंगुल-सुकिंदा रेलवे लाइन का काम भी बहुत स्लोली चल रहा है। संभलपुर-तलचर रेलवे लाइन में थर्ड लाइन की भी संभावना आ गई है, तो डबल लाइन तुरंत कंप्लीट हो, ताकि थर्ड लाइन के लिए संभलपुर से तलचर में ट्रैफिक की जितनी संभावनाएं हैं, वह लाइन बन सकती है।

इसके साथ ही हमारे कई ऐसे प्रोजेक्ट्स हैं जो इकोनॉमिकली वाइवल हैं। अगर ये सारी प्रोजेक्ट्स सैंक्शन हो जाए तो इंडियन रेलवे तथा ओडिशा को भी फायदा होगा। एक प्रोजेक्ट भद्राचलम से मालकनगिरी है, अगर यह लाइन आपस में जुड़ जाएगा तो जो जैयपुर-मालकनगिरी प्रोजेक्ट सैंक्शन हुआ है, अंत में जाकर इसका नॉर्दन इंडिया के साथ कनेक्शन हो जाएगा। एक नया प्रोजेक्ट बरगढ़ से नुआपड़ा है, इसका आर.ओ.आर. 16 प्रतिशत से ज्यादा है। अगर यह सैंक्शन हो जाएगा तो काफी अच्छा रहेगा। पुरी-कोणार्क एक लाइन है जिसका आर.ओ.आर. 11.7 प्रतिशत है। आजकल तो 12 प्रतिशत को इकोनॉमिकली वाइवल मानते हैं। आपको पता होगा कि ईस्ट-कोस्ट रेलवे में पुरी-कोणार्क टूरिज्म प्वाइंट है, यह काफी इम्पर्टेंट है, 11.7 प्रतिशत आर.ओ.आर. कोई कम नहीं होता है। वैसे राजतगढ़-तपंग एक बाईपास लाइन बनेगा, इसका आर.ओ.आर. भी करीब 26-27 प्रतिशत है। यह 60 किलोमीटर का रेलवे लाइन है। अगर आने वाले दिन में यह सैंक्शन हो जाएगा तो हमारे स्टेट तथा रेलवे के लिए भी बहुत फायदेमंद होगा।

एक और प्रोजेक्ट बादम पहाड़ से क्यॉंझर है, यह 70 किलोमीटर की रेलवे लाइन है। यह भी काफी अच्छा प्रोजेक्ट है। यह ईस्ट-कोस्ट रेलवे में पाराद्वीप और डामरा पोर्ट को कनेक्ट करेगा। यह बहुत ही फायदेमंद होगा। इसके साथ एक दूसरा लाइन जाजपुर क्यॉंझर रोड से लेकर डामरा पोर्ट है, जो जाजपुर होते हुए जाएगा। तलचर-अंगुल प्रोजेक्ट का आर.ओ.आर. करीब 30 प्रतिशत के आस-पास है। अगर रूपसा-बांगरीपोसी प्रोजेक्ट को लेकर गुरु -महिशाणी भी सैंक्शन हो जाए तो अच्छा होगा।

ऐसे बहुत सारे प्रोजेक्ट्स हैं, जो फाइनेंशियली, इकानामिकली वायबल हैं, तो निश्चित रूप से रेलवे के साथ ओडिशा का भी भला होगा। मेरा अनुरोध है कि इसमें बहुत सारी संभावनाएं हैं। रेलवे का कामकाज आज के दिन में ऐसा हो गया है कि हर क्षेत्र में लॉ एंड आर्डर से लेकर से लैंड एक्विजीशन सब चीज के लिए राज्य सरकार के ऊपर निर्भर रहना पड़ता है। ओडिशा के अंदर कुछ रेलवे लाइन ऐसी हैं, जैसे राउरकेला, झारसुगुडा से लेकर हिमगिरि तक, इधर बालेसर तरफ, उधर झारसुगुडा तरफ कई सारी जगह ऐसी हैं, जो या तो साउथ-ईस्टर्न रेलवे में हैं या तो एसीसीआर में हैं, जिसकी वजह से रेलवे की जैसी

फंक्शनिंग होनी चाहिए, ओडिशा गवर्नमेंट के साथ जैसा कोआर्डिनेशन होना चाहिए, उसका अभाव देखने को मिल रहा है। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से रिक्वेस्ट करना चाहूंगा कि झारसुगुडा, बरसुआं, किरबुरु, राउरकेला, नयागांव, झारसुगुडा, हिमगरि रेलवे लाइन, इसको साथ में मिलाकर बादामपहाड़, बांसपानी, रूपसा, बांगरीपोसी और भद्रक, लक्ष्मणनाथ रेलवे लाइन को अगर ओडिशा ईस्ट कोस्ट रेलवे में शामिल किया जाए तो राउरकेला या झारसुगुडा में एक रेलवे डिवीजन बनने के लिए भी संभावना हो जाएगी और जाजपुर-क्योंझर में एक रेलवे डिवीजन बनने की संभावना आ जाएगी।

ओडिशा के दक्षिण में अगर हम देखें, जैसे बाकी लाइन हो जाएंगी, अभी सैंक्शन हुई है रायगढ़ से लेकर गोपालपुर और गुनुपुर से थेरुबाली और डबलिंग थर्ड लाइन, रायपुर से टिटलागढ़, टिटलागढ़ से संभलपुर और टिटलागढ़ से थर्ड लाइन विजयनगरम की लाइन बन रही है। ये सारी लाइनें हो जाने से हमारे रायगढ़ में भी एक रेलवे डिवीजन बनने की एक संभावना हो जाएगी। मैं आपके माध्यम से रिक्वेस्ट करूंगा कि रेल मंत्रालय इस ओर ध्यान दे।

एग्रीकल्चर में काफी विकास हुआ है, तो उसके साथ ही कुछ गुड्स स्टेशंस डेवलप करने की जरूरत है। विभिन्न समय में हमारे मुख्यमंत्री जी ने रेलवे मंत्री जी को लिखा है, अगर गुड्स स्टेशन डेवलप हो जाए, तो निश्चित रूप से हमारे जो कृषक भाई हैं, उन सभी को फर्टिलाइजर, सीड्स टाइमली मिलेंगे। लॉजिस्टिक पार्क के लिए कलिंगनगर में, अनुगुल में, राउरकेला में, चौद्वार में संभावनाएं हैं। गुड शेड की जो मैं बात कर रहा था, तो केरजांग, रेढाकोल, नयागढ़, मालतीपाटपुर, हरिदासपुर, चरबटिया, झारसुगुडा, कोरापुट, जयपुर, नारायणपुर, इन सभी जगह में इसकी संभावनाएं हैं।

कुछ ट्रेनें ऐसी हैं, जो वहां चल तो रही हैं, लेकिन उनकी वहां और बहुत मात्रा में जरूरत है, जैसे तेजस वगैरह है, मिडिल क्लास के लिए हमसफर है, डबल डेकर ट्रेनें हैं, अंत्योदय ट्रेनें हैं। ये सारी ट्रेनें नई-नई इंट्रोड्यूस हुई हैं, लेकिन उनकी ओडिशा में इतनी कुछ सेवा नहीं है। मैं आपके माध्यम से रिक्वेस्ट करना चाहूंगा कि ये सारी ट्रेंस भी हमारे यहां पर्याप्त मात्रा में चालू हो जाए।

हम लोगों के लिए कुछ ट्रेंस तो हैं, लेकिन उनमें खाने-पीने की व्यवस्था नहीं है। बहुत लंबी-लंबी दूरी की ट्रेनें ओडिशा से चलती हैं, लेकिन उनमें खाने-पीने की व्यवस्था नहीं होने से पैसेंजर्स को बहुत तकलीफ होती है। ऐसी एक, दो नहीं बहुत सारी ट्रेंस हैं, जैसे मैं बता रहा हूं, पुरी-एलटीटी एक्सप्रेस, पुरी-तिरुपति एक्सप्रेस, भुवनेश्वर-सिकंदराबाद-विसाखा एक्सप्रेस, पुरी-सूरत, पुरी-कामाख्या नगर, पुरी-पटना-बैद्यनाथ धाम एक्सप्रेस, पुरी-वलसाड एक्सप्रेस, पुरी-बीकानेर, पुरी-गांधीधाम एक्सप्रेस, पुरी-बैद्यनाथ धाम एक्सप्रेस, पुरी-गुवाहाटी, पुरी-यशवंतपुर, पुरी-सूरत, पुरी-लोकमान्य तिलक इतनी लंबी-लंबी लाइन तक चलने वाली ट्रेंस हैं, लेकिन इनमें खाने-पीने की कुछ भी व्यवस्था नहीं है। मेरी गुजारिश है कि इनमें पेंट्री

कार की व्यवस्था हो, नहीं तो लोग बहुत परेशान हो रहे हैं। ऐसी कई जगह हैं, जैसे धानमंडल, चंपुआ, आनंदपुर, क्योझर, लांजीगढ़ रोड, इन सारी जगहों में पीआरएस का एस्टैब्लिश करने की जरूरत है। मैं आपके माध्यम से रिक्वेस्ट करूंगा कि ये सारी सुविधाएं हम लोगों को मिलें।

महोदय, रेलवे का बजट जो सामान्य बजट में मर्जर हुआ, उसके बारे में मैं कुछ कहना चाहूंगा। जो 90-92 साल से चल रहा था, रेलवे बजट अलग से पेश हो रहा था, एकाएक इस साल जब मर्जर कर दिया, यह ठीक है, खराब है, यह तो कोई बोल भी नहीं रहे हैं, हमें कुछ समझ में भी नहीं आ रहा है। बहुत अच्छा होता अगर मर्जर करने से पहले लोक सभा, राज्य सभा में डिबेट होती कि मर्ज करने के क्या कारण हैं एवं मर्ज करने से क्या फायदा होगा। हमें अभी कुछ समझ में नहीं आ रहा है। हम उम्मीद कर रहे हैं कि इससे अच्छा होगा। सरकार ने जितने रेलवे प्रोजेक्ट्स को आगे बढ़ाने के बारे में सोचा है, आंकड़ा दे दिया है कि हर साल करीब 3000-3500 किलोमीटर लाइन बनाएंगे, लेकिन मैं देख रहा हूँ कि रेलवे लाइन बनाने के लिए पैसे ही पर्याप्त नहीं हैं, बल्कि उसकी सुपरविजन के लिए उतनी स्किल्ड मैनपावर भी चाहिए। मैं ईस्ट कोस्ट के बारे में बताता हूँ। वहां इस साल ऐलॉटमेंट ठीक दिया गया है। प्रोजेक्ट रिलेटेड डबल लाइन, न्यू लाइन और गेज कन्वर्जन के लिए करीब 3757 करोड़ रुपये दिए गए हैं। उसमें से आरवीएनएल 930 करोड़ रुपये के करीब कर रही है।... (व्यवधान) ऐग्जिस्टिंग रेलवे इन्फ्रास्ट्रक्चर में अगर 200 किलोमीटर के लिए एक चीफ इंजीनियर की जरूरत है तो 1800 करोड़ के लिए कम से कम 14 चीफ इंजीनियर्स की जरूरत होगी। वहां चार ही चीफ इंजीनियर्स हैं जिनसे लैंड ऐक्विजिशन, फॉरैस्ट क्लीयरेंस, देखभाल आदि संभव नहीं है। सरकार जो सोच रही है कि हर साल 3500 किलोमीटर नई लाइन, गेज कन्वर्जन करेंगे, मुझे यह कतई संभव नहीं लगता। इसे देखने की जरूरत है।... (व्यवधान)

गत तीन वर्षों से अभी तक वर्क चार्जड पोस्ट सैंक्शन नहीं हुई है। हमें उसका कारण नहीं पता है। काम देखने के लिए, नई लाइन के कंस्ट्रक्शन के लिए वर्क चार्जड की बहुत जरूरत है। मैं अनुरोध करना चाहूंगा कि वर्क चार्जड की पोस्ट सैंक्शन हो।... (व्यवधान) सारा काम किराए के इंजीनियर से नहीं लिया जा सकता।

कटक में 140 वर्षों से गोडाउन है। उसके आसपास ट्रेडर्स रेलवे से रिलेटेड ट्रेडिंग करते हैं। उन्होंने जगह लीज़ में ली हुई है। सरकार ने अभी नोटिस दिया है कि उन्हें वहां से हटाया जाए। हमने देखा है कि वह जगह किसी काम में नहीं आएगी और रेलवे को जरूरत भी नहीं है। इसलिए उनकी लीज़ ऐक्सटेंड की जाए। अगर रेंट रिवाइज़ करने की जरूरत हो तो वह करें, लेकिन उन्हें वहां से नहीं हटाएं।... (व्यवधान) वैसे कटक में आईओसीएल का गोडाउन है। वह एकदम सिटी के अंदर आ गया है। भारत सरकार की दो कम्पनियां - भारत पेट्रोलियम और हिन्दुस्तान पेट्रोलियम वहां से हट चुकी हैं और एक कम्पनी बची हुई है।

वह सिक्युरिटी प्वाइंट ऑफ व्यू से बहुत खतरनाक है। अगर कोई दुर्घटना हो गई तो लोग परेशान हो जाएंगे, मर जाएंगे। मेरा अनुरोध है कि आईओसीएल का गोडाउन वहां से शिफ्ट किया जाए। खाली जगह रेलवे के बाकी काम जैसे मेनटेनेंस आदि के लिए काम में आएगी।... (व्यवधान)

फाइनेंस मिनिस्टर ने बताया कि ऑपरेटिंग रेशियो अच्छा करेंगे। कैसे करेंगे, यह हमें समझ में नहीं आता। क्या इस बारे में कोई एनालिसिस हुआ है? सिर्फ 4-5 रेलवे को छोड़कर बाकी का ऑपरेटिंग रेशियो अच्छा नहीं है।... (व्यवधान) ऑपरेटिंग रेशियो इम्यूव करने के लिए बहुत कुछ करने की जरूरत है।... (व्यवधान) इस बारे में बजट स्पीच में कहीं जिक्र नहीं हुई।... (व्यवधान)

HON. DEPUTY SPEAKER: Hon. Members, those Members who want to submit their written speeches may lay their written speeches on the Table of the House. They will form part of the record.

श्री बलभद्र माझी: हमें इतना समझ आता है कि जब तक रेलवे की वर्किंग ऐफिशिएंसी नहीं बढ़ेगी, ऐक्सीडेंट कम नहीं होंगे, पिलफरेज कम नहीं होगी, रेलवे की पंचवुएलिटी इम्यूव नहीं होगी, शॉर्ट डिस्टेंस ट्रेन्स - आज कई जगह रोड सेक्टर काफी अच्छे हो गए हैं, वहां छोटी डिस्टेंस की पैसेंजर ट्रेन्स को डिसकंटेन्चु कर दिया जाए। लोग ट्रेन में जाने के बजाए रोड से जल्दी पहुंच रहे हैं। कुछ सेक्टर में अगर पैसेजर्स ट्रेन को हटा दिया जाए, पैसजर्स ट्रेन, गुड्स ट्रेन की पंचवुअलिटी को मार करती है इसमें अगर देखभाल करें तो इम्यूवमेंट आएगा। रेलवे के मेन्टेनेंस के अभाव के चलते और परमानेंट डिसेबिलिटी के चलते परमानेंट स्पीड रिस्ट्रीक्शन लगा हुआ है। अगर इसे हटाने का काम करें तो इससे स्पीड भी बढ़ेगा और सेफ्टी भी बढ़ेगा इससे रेलवे की पंचवुअलिटी बढ़ेगी और इनकम भी बढ़ेगी। मुनियप्पा जी ने बताया कि उसमें दो-तीन लाख करोड़ रुपये खर्च कर दें तो हमारा एवरेज स्पीड करीब 150 कि.मी. प्रति घंटा हो जाएगा, उससे बहुत सारा फायदा होगा। आज मेल एक्सप्रेस का एवरेज स्पीड 40-50 है जबकि हम लोग 200 किलोमीटर की बात कर रहे हैं। बोलने के लिए और है लेकिन आपने समय की पाबंदी लगा दी। धन्यवाद।

*SHRIMATI V. SATHYABAMA (TIRUPPUR). I would like to express my views about the Grants for railways for the year 2016-17.

Tirupur is the knitwear capital of our country and generates employment opportunities for 6 million people and huge revenue to Indian exchequer. Despite being the top revenue earning centre, Tirupur does not get its dues as far as the railway facilities are concerned. More than 30,000 passengers travel to and from Tirupur everyday but the Railway station has just 2 platforms. Passenger trains from other destinations like Palakkad, Coimbatore and Trichy are already overcrowded and large number of passengers at Tirupur station find it very difficult to board the train particularly elderly persons, women and children.

It is the long pending demand of the people of my Tirupur constituency for the introduction of a shuttle Train services between Tirupur and Salem via Erode. So that millions of rail commuters will be benefited. There is also an urgent demand for the change of starting timing of Train No. 22615 Tirupati-Coimbatore Express from the existing 14.50 hours to 13.15 Hours so that it can reach Tirupur and Coimbatore little early.

Our Beloved Leader Puratchi Thalaivi AMMA has written to Prime Minister about the long pending Railway demands of Tamil Nadu. But this rail Budget has failed to meet the expectations of the people.

What comes as relief to Rail passengers is that the Railway Minister has not announced a hike in passenger fares. Several new trains with a focus on improving passenger facilities were announced. Senior citizens have a reason to rejoice the Lower berth quota reserved for that category will be increased by 50%.

Railways has shelved projects worth Rs. 19,500 crores that have been lagging, will affect as many as 14 projects in Tamil Nadu. The List includes projects that have been seen not much progress despite passage of years since the announcement. These are people oriented projects and the economic criteria should not come in between. These railway line projects will help to boost all

* Speech was laid on the Table.

round development of these backward areas of the State, if implemented. I urge upon the Government to resume work on these two railway line projects at the earliest.

It is the long pending demand of the people of my irupur constituency for the introduction of shuttle Train services between Tirupur and Salem via Erode. So that millions of rail commuters will be benefited .

New branch lines are opening up after gauge conversion in this region, which will connect Tirupur to Pollachi and further to Madurai. This route will be best served by introduction of DEMU services. It is requested that the additional allotment Of DEMU rakes be done for Salem Division. It is also requested that a DEMU shed may also be built within Salem Division to look after the maintenance of such DEMU rakes.

As a Member of Parliament, I wish to lay emphasis on the demand of the people from Tirupur Parliamentary constituency, for a new railway line from Mettupalayam to Chennai via Sathyamangalam, Gopichettipalayam, Erode, and to Indtroduce shuttle service between Tirupur and Palakkad as well as Tirupur to Tiruchirapalli via karur so that people from all walks of life get the benefit of Rail services.

Computerized Passenger Reservation System at Head post office, Gobichettipalayam to benefit of common people in and around Gobichettipalayam area. Maintaining the overall cleanliness in Yercaud Express Train and other Trains passing through Tirupur .

For 2017-18, the total capital and development expenditure of Railways has been pegged at Rs. 1,31,000 Crores. This includes Rs. 55,000 crores provided by the Government.

With Rs 2,278 crore allocated to Tamil Nadu in the budget, the focus mostly on passenger safety, redevelopment of stations, cleanliness and making stations more accessible. Most of the announcements made today are repeated form of the past year. Last year the railway Ministry had earmarked only Rs. 2064

Crore for various railway Projects in Tamil Nadu for the financial year of 2016-17. This is just a marginal increase of Rs.22 Crore from the allocation of Rs. 2042 Crores in the year 2015-16. It is not at all enough for a progressive State like Tamil Nadu which contributes much to the nation's development. For Indian railways to become an engine of economic growth of all States of the country, especially progressive States like Tamil Nadu should be taken on board.

The Budget allocation for Railway projects in Tamil Nadu in the last 3 years has failed to meet the expectations of the people of Tamil Nadu. Rail Passengers, Particularly in Tamil Nadu, demand a better involvement of the Union Government with the Ministry of Railways and State Governments so that issues like land acquisition does not affect upcoming projects. Also, more trains and newer projects can come up smoothly when the state and centre work in tandem. There were a lot of projects announced in the past that were not implemented.

As a leading industrialized State of the country Tamil Nadu needs world class infrastructure with better rail connectivity as mentioned by our visionary leader puratchi Thalavi AMMA in the Vision Tamil Nadu 2023 document. Puratchi Thalaivi AMMA in her letter dated 11 February 2016, addressed to the hon. Prime Minister stressed the need for inclusion of ten important Railway projects which are crucial for the development of Rail Transport and for the development of infrastructure projects in the State of Tamil Nadu. A number of Railway projects announced for Tamil Nadu in the earlier Railway budgets have not been commenced so far due to want of sufficient fund allocations. I request the Union Government and the Hon. Railway Minister that these pending railway projects pertaining to Tamikl Nadu should be provided with adequate funds to expedite the completion of these important railway needs of people of Tamil Nadu well within the stipulated time frame.

HON. DEPUTY-SPEAKER: Now, Shri Arvind Sawant. Please be brief because there are three Members from your party to speak.

SHRI ARVIND SAWANT (MUMBAI SOUTH): Sir, I am going to speak alone from my party.

HON. DEPUTY-SPEAKER: But I have the list having names of three Members from your party to speak. Therefore, please conclude your speech within five to 10 minutes.

SHRI ARVIND SAWANT (MUMBAI SOUTH): I will not speak, in detail as the figures have already been cited by the hon. Members. इतिहास में पहली बार ऐसा हुआ है कि रेल बजट मुख्य बजट में समाविष्ट किया गया और उस बजट पर बात की गई। उस वक्त माननीय वित्त मंत्री जी ने बात की थी कि रेल के लिए “For 2017-18, the total capital and development expenditure of Railways has been pegged at Rs 1,31,000 crore. This includes Rs 55,000 crore provided by the Government.” आगे कहा “Amongst other things, the Railways will focus on four major areas -- passengers safety, capital and developmental works, cleanliness and financial and accounting reforms.” I will confine my speech to this only. आगे उन्होंने घोषणा की जो महत्वपूर्ण थी “For passenger safety, a Rashtriya Rail Sanraksha Kosh will be created with a corpus of Rs. 1,00,000 crore over a period of five years.” यह वाक्य बहुत महत्वपूर्ण है “Besides seed capital from the Government, the Railway will arrange the balance resources from their own revenues and other sources.” जब रेवेन्यू की बात आती है तो रेलवे का रेवेन्यू बहुत कम होता जा रहा है, हमने बजट एस्टिमेट देखा, एक्यूअल एक्सपेन्डिचर देखा, हमने रिवाइज्ड बजट भी देखा।

माननीय पूर्व रेल मंत्री जी ने डिटेल भाषण किया, मैं ज्यादा डिटेल में नहीं जाऊंगा। हमारा रेवेन्यू कम क्यों हो रहा है। रेल के पास इतने सारे एसेट्स हैं उसे एसेट्स का रिजल्ट ओरिएंटेड उपयोग करते हैं या नहीं। खुली जगह है, गोडाउन है, रेलवे यार्ड्स, रेलवे वर्कशॉप है, रेलवे के पास इतनी लैंड है कि उसकी मर्यादा नहीं, इस पर गंभीर रूप से चर्चा हुई कि इस पर किस तरह से यूटिलाइज करे ताकि रेवेन्यू बढ़े। हम फ्रेंट की बात करते हैं बाकी सारी चीजों की बात करते हैं, कोल भी लेकर जा रहे हैं, जिसे कोल चाहिए वह कहता है कि मुझे इस स्टेशन पर चाहिए तो रेल अधिकारी कहते हैं कि वहां नहीं जा सकते, यहां पर कोल उतारो। आपने अच्छा सुझाव दिया है जिसका मैं स्वागत करता हूं। आप इसे इंटीग्रेटेड करेंगे यानि यहां से कंटेनर में जाएगा फिर वहां भी कंटेनर होगा यह अच्छा प्रावधान है। इस बारे में आपको ज्यादा ध्यान देने की आवश्यकता है। रिपेयर और मेन्टेनेंस में हमने जो प्रावधान किया है पिछले एक वर्ष में जिस क्षेत्र से मैं चुन कर आता हूं हम बार-बार मेगा-ब्लॉक कर रहे हैं। आपको जानकारी होगी कि पिछले साल मुंबई शहर में लोकल ट्रेन में आपने कितनी बार मेगाब्लॉक किया। आप मेगा ब्लॉक किसलिए करते हैं, मेन्टेनेंस के लिए करते हैं। पहले हम पच्चीस हजार करोड़ रुपये मेन्टेनेंस के लिए रखते थे, लाइनमैन कंट्रैक्ट पर हैं पहले रेल का कर्मचारी होता था अगर वह हथौड़ा मार कर देख ले तो समझ सकता था कि

रेलवे ट्रैक की अवस्था क्या है लेकिन आज वह चीज नहीं है। सेंट्रल रेलवे और वैस्टर्न रेलवे का मुख्यालय मुम्बई में है। यह मेरे चुनाव क्षेत्र में है। छत्रपति शिवाजी टर्मिनल से लेकर आगे जाकर सैंडहर्स्ट रोड पर हैंकॉक ब्रिज था। इस ब्रिज से गाड़ियां जाती थी। पुराना होने के कारण रेलवे मंत्रालय ने सोचा कि यहां एक्सीडेंट हो सकता है इसलिए इसे गिराने की जरूरत है। रेलवे विभाग ने पुराना ब्रिज तोड़ दिया।

उपाध्यक्ष जी, आपको सुनकर आश्चर्य होगा कि पुराना ब्रिज तोड़ दिया और पहले सोचा ही नहीं कि नया ब्रिज कौन बनाएगा, कब बनेगा। यह ब्रिज तोड़ दिया तो लोग कोर्ट में गए और कोर्ट ने रेलवे विभाग को डांटा कि किस तरह से आपने यह काम कर दिया, इतना पुराना ब्रिज था, अंग्रेजों के जमाने का बनाया हुआ था, यहां से फ्रेट जाता था, बहुत हैवी व्हीकल जाते थे और इसे तोड़ दिया। बच्चों की स्कूल बस को सामने से जाना होता था जबकि अब घूमकर जाना पड़ता है। यहां नया ब्रिज बनाने की बहुत आवश्यकता है। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से मांग करता हूं कि मुम्बई में सैंडहर्स्ट रोड पर जो हैंकॉक ब्रिज तोड़ा गया है, वहां जल्द से जल्द नया ब्रिज बनाया जाए।

माननीय उपाध्यक्ष जी, माननीय मंत्री सिन्हा जी, मैं आपको खास तौर से एक बात कहना चाहता हूं। मेरी आपसे इस विषय को लेकर हाथ जोड़कर विनती है। मुम्बई में लोकल ट्रेन चलती हैं। आप जानते हैं कि लोकल ट्रेन्स में बारिश के मौसम में हादसे होते रहते हैं। कभी और भी हादसे होते रहते हैं, ट्रेन्स बीच में रुक जाती हैं। अभी यहां मेट्रो रेल आ रही है, कुछ काम शुरू भी हुआ है। मेरी आपत्ति इसके रुकने को लेकर है क्योंकि यह एयरकंडीशन्ड है और सारे दरवाजे बंद रहते हैं। हमने कल महिलाओं के लिए बिल पास किया था। मैंने कहा था कि रेल में खासकर महिलाओं के डिब्बों में टाएलेट की व्यवस्था की जाए। यह व्यवस्था लोकल ट्रेन के लिए कीजिए क्योंकि लंबी ट्रेन्स में तो यह है। आप सोचिए कि जब मेट्रो रेल बीच में अटक जाए तो नीचे कूद भी नहीं सकते हैं। गर्भवती महिला क्या करेगी, क्या कूदेगी? नीचे पानी भरा हुआ है क्या वृद्ध महिला कूदेगी? ऐसी स्थिति को देखते हुए इसे मोडिफाई करना होगा। रेल में खासकर लोकल ट्रेन्स में महिलाओं के डिब्बों में टाएलेट की व्यवस्था की जाए, यह मेरी पुरजोर मांग है।

माननीय उपाध्यक्ष जी, रेल का इतना बड़ा तंत्र स्टाफ की वजह से चल रहा है। हमने देखा है कि रेलवे स्टाफ के क्वार्टर बहुत बेकार हालत में हैं। इसे लास्ट प्रियोरिटी पर रखा गया है। जिसका घर कभी भी गिर सकता है, छत से पानी टपक सकता है, इसकी टेंशन लेकर स्टाफ आफिस में जाएगा तो क्या वह काम कर पाएगा? एक जमाने में रेलवे स्टाफ के क्वार्टर देखने लायक थे, बहुत अच्छी हालत में थे और अच्छे क्वार्टर थे, लेकिन इनकी मरम्मत नहीं की जा रही है। हो सके तो पुरानी इमारतों को तोड़कर नई इमारतें बनाई जाएं, मेरी आपसे प्रार्थना है।

आप इन्वेस्टमेंट ज्वाइंट वैनचर में कर रहे हैं, गवर्नमेंट के पीएसयूज़ के साथ भी कर रहे हैं। यह सरकारी पीएसयूज़ के साथ बहुत कम है और प्राइवेट के साथ ज्यादा है। गवर्नमेंट के पीएसयूज़ भी अच्छी कंडीशन में हैं, जो अच्छा पैसा दे सकते हैं इसलिए हम एक-दूसरे को संभाल सकते हैं। हम एयर इंडिया में क्यों ट्रेवल करते हैं, क्योंकि हमारी जिम्मेदारी बनती है, यह नेशनल कैरियर है, अगर इसमें ट्रेवल करेंगे तो इसका अच्छा कारोबार होगा, चार पैसे मिलेंगे। पब्लिक सैक्टर के लिए यही एटीट्यूड मैन्टेन रखना चाहिए कि हम एक-दूसरे की मदद करें। मैं नहीं कहता कि प्राइवेट आने ही नहीं चाहिए लेकिन प्राइवेट से पहले इसे बचाना चाहिए। हमें एक-दूसरे को मदद करने की बात की तरफ भी ध्यान देना चाहिए।

आपने लिफ्ट और एक्सलेटर्स के बारे में अच्छी बात कही है। मैं आपको बताता हूँ कि कंकोल स्टेशन पर बहुत भीड़ रहती है, लोगों के हाथ में सामान होता है, लेकिन एक्सलेटर बंद रहता है। लोग इतनी सीढ़ियां चढ़कर जाते हैं। थाणा स्टेशन पर एक्सलेटर बंद होता है। हमने कागजों पर लिखा कि इतने ऐस्कलेटर्स बनाये, लेकिन उनमें चलते कितने हैं? हमने वाई-फाई किया, लेकिन कितने स्टेशनों पर वाई-फाई चलता है? आप इसे देख लीजिए, फिर पता चलेगा कि इन सारी चीजों पर हमें आज भी ध्यान देने की आवश्यकता है।

उपाध्यक्ष महोदय, आपरेटिंग रेशियो की जो बात आयी है, वह महत्वपूर्ण है। हमारा रेवन्यू कैसे बढ़ेगा? अगर आपरेटिंग रेशियो बढ़ता है, तो हमारा रेवन्यू बढ़ेगा। इसमें हमें दो चीजों पर ध्यान देने की आवश्यकता है। ये टैरिफ का एक मुद्दा लाये थे। आजकल रेल के फर्स्ट क्लास का किराया और हवाई जहाज का किराया इक्वल होने लगा है। हम लोगों को अपनी तरफ आकर्षित करें, चाहे इसके लिए हम चार आना सस्ता दें। जब पूरी गाड़ी भरकर जायेगी, तब रेवन्यू आटोमेटिकली बढ़ने वाला है। हम उस पर ध्यान न देकर उलटा किराया बढ़ा रहे हैं। रेल के डिब्बों में सफाई की हालत बहुत खराब है। टायलेट की हालत भी बहुत बुरी रहती है। मैंने इस बारे में हाल में कहा था, लेकिन अभी मैं डिटेल में नहीं जाऊंगा। हमारा कहना है कि फर्स्ट क्लास और एसी फर्स्ट क्लास के डिब्बे में भी वही हालत है। आज लोगों को आकर्षित करने की आवश्यकता है। अगर हम इस ओर ज्यादा ध्यान देंगे तो हमारा रेवन्यू बढ़ेगा।

उपाध्यक्ष महोदय, सॉलिड वेस्ट के बारे में आपने जो कदम उठाया, उसकी मैं सराहना करता हूँ। यह बहुत बड़ी बात है, क्योंकि जब हम रेल में सफर करते हैं तो देखते हैं कि रेल के दोनों ट्रेक पर कूड़ा-कचरा पड़ा रहता है। इसमें ज्यादातर वेफर्स, बिस्कुट के रैपर्स होते हैं, जो पानी में सोल्यबल नहीं है। यह मोस्ट डेंजर्स है, क्योंकि इन्हें जलाने से जो धुंआ होगा, वह भी डेंजर्स है। **You are an engineer; you may know this better than I do. But the fact remains that** ट्रेक के इर्द-गिर्द जो कचरा है,

वह कैसे कलैक्ट करें। इसके लिए अभी हमारे पास कोई सुविधा नहीं है। हमारे कर्मचारी उसे इकट्ठा करके चलती रेलगाड़ी से नीचे फेंक देते हैं। जब वे देखते हैं कि सब लोग सो चुके हैं, तो वे दरवाजा खोलकर नीचे फेंक देते हैं और दूसरे दिन सुबह पूरे ट्रैक पर कचरा पड़ा हुआ दिखता है। हम इस कचरे का किस तरह से बायो डिग्रेडेबल वेस्ट में इस्तेमाल कर सकते हैं, कैसे एनर्जी में इस्तेमाल कर सकते हैं, यह सोचना चाहिए। मुझे लगता है कि यदि गाड़ी के साथ एक सक्शन पम्प रहेगा, तो पूरा कचरा खींचकर आ जायेगा। यह हमें करने की आवश्यकता है, क्योंकि यह कचरा लाइट होता है, इसलिए जमा करना मुश्किल होता है। अगर इसके लिए आपके पास कोई इनोवेटिव आइडिया है, तो उसे देखिये।

उपाध्यक्ष महोदय, मैं अंत में दो चीजों की मांग करना चाहता हूं। एक नांदेड डिवीजन है, जो बहुत महत्वपूर्ण है। इसके लिए पच्चीस सालों से बहुत बुजुर्ग लोगों और वर्तमान पत्रों के संपादकों ने आंदोलन किये हैं। नांदेड डिवीजन आज भी साउथ सेंट्रल से जुड़ा हुआ है, जबकि वह महाराष्ट्र में है और महाराष्ट्र में उसकी ज्यादा जर्नी है। अगर एक नांदेड डिवीजन वहां से निकालकर सेंट्रल रेलवे में ज्वाइन कर देंगे, तो सर्विस में भी अच्छी सहूलियत मिलेगी और हम अच्छी सुविधा दे पायेंगे। यह मांग बहुत पुरानी है।

उपाध्यक्ष महोदय, हमारी एक मांग शकुंतला नैरोगेज मार्ग यवतमाल, मुर्तुजापुर, अचलपुर होकर जाता है, वह नैरोगेज से ब्रॉडगेज का रुपांतरण करने के लिए हमारे नेता अडसुल साहब ने बहुत बार खत लिखे हैं, लेकिन उस बारे में आज भी कुछ नहीं हो रहा है।

अंत में, मैं एक महत्वपूर्ण बात कहना चाहता हूं कि इस देश में जब रेल शुरू हुई, तब मुम्बई से शुरू हुई। अभी विक्टोरिया टर्मिनस को छत्रपति शिवाजी महाराष्ट्र टर्मिनस का नया नाम दिया गया, वहां से ठाणे के लिए पहली रेल शुरू हुई। इसके लिए नाना शंकर शेठ ने अपनी जमीन अंग्रेजों को दी थी। नाना शंकर शेठ जी का पूरा इतिहास है। हमारे वंदनीय बाला साहब ठाकरे जी ने छत्रपति शिवाजी टर्मिनस का नाम देने से पहले मांग की थी कि विक्टोरिया टर्मिनस को नाना शंकर शेठ जी का नाम दिया जाये, क्योंकि उन्होंने इसके लिए अपनी जमीन, पैसा योगदान आदि बहुत कुछ दिया। जे.जे. स्कूल ऑफ आर्ट्स आदि नाना शंकर शेठ ने बनाये। ये बहुत बड़े हस्ती थे। अब विक्टोरिया टर्मिनस को छत्रपति शिवाजी महाराष्ट्र टर्मिनस देखकर राजनीति खेली गयी, क्योंकि इस नाम को कोई विरोध नहीं कर सकता। इसके लिए हमें गर्व है, लेकिन नाना शंकर शेठ जी का नाम कहीं नहीं है। आज भी मुम्बई के रेलवे स्टेशन पर अंग्रेजों के नाम हैं। मुम्बई सेंट्रल, जो अभी मध्यवर्ती स्टेशन है, वहां से लम्बी सफर और लोकल गाड़ियां चलती हैं। मैं मांग करना चाहता हूं कि उसे आप नाना शंकर शेठ जी का नाम देकर उनका सम्मान करें। करी रोड एक रेलवे स्टेशन का नाम है। गणेश जी का लालबाग का राजा नाम पूरे भारतवर्ष में फेमस हो गया। वह लालबाग एरिया है, पोस्ट ऑफिस लालबाग है, पिनकोड में लालबाग आता है, लेकिन रेलवे स्टेशन का नाम

करी रोड है, उसका नाम लालबाग कीजिए। सैंडर्स रोड रेलवे स्टेशन है। वहां के पुलिस थाने का नाम डोंगरी है, पोस्ट ऑफिस का पिनकोड डोंगरी है, लेकिन रेलवे स्टेशन का नाम सैंडर्स रोड है। लोग उसे संडास रोड कहते रहते हैं। उससे अच्छा है कि उस जगह को, जो उसका पुराना नाम है - डोंगरी, वह नाम दिया जाए। चरनी रोड स्टेशन गिरगांव में आता है। आप गिरगांव-चौपाटी जानते हैं। उस रेलवे स्टेशन का नाम गिरगांव किया जाए। एलफिंस्टन रोड स्टेशन का नाम प्रभादेवी स्टेशन किया जाए। मैं ऐसी छोटी सी मांग आपसे करता हूं। इन चार-पांच स्टेशन्स के नामकरण के लिए मैं आपसे प्रार्थना करता हूं।

आपने मुझे समय दिया, इसके लिए आपको धन्यवाद देता हूं।

*PROF. RICHARD HAY (NOMINATED): Railways is concentrating on Passenger Safety, capital and Development works, Finance and amounting reforms and cleanliness.

For passenger safety, a Rashtriya Rail Samraksha Kosh is created with a corpus of Rs.1 lakh crore over a period of five years – unmanned level crossings are being eliminated. Measures for increase in traffic volume is visualised. New Railway Line of 3500 km. will be commissioned in 2017-18. Rolling stock will be customized to transport perishable goods. Railways are modernizing its operational services. Railways must plan for increasing its revenue from tariff rationalization, advertisements, opening more railway land for commercial purpose and reclaim the encroached railway properties in different parts of the country, and increase income from freight traffic by maintaining punctuality in delivery. The dedicated freight corridors should substantially increase income from freight.

If the Railways are losing revenue both from traffic and freight, it is high time the think tanks in Railways and Government of India visualizing as to how to generate more revenue and enable this mammoth service provider to become viable and sustainable.

I may be permitted to move the following points too with regard to Demands for Grants, Railways.

I congratulate Hon'ble Minister of Railways Shri Suresh Prabhu ji for the pains taken to develop Indian Railways and in paying special attention to the needs of passengers all over the country. I urge upon the Minister to provide digital display of the names of the approaching station in the bogies of all long-distant running trains in the country

I request the Ministry to provide the services of DEMU/MEMU Trains in the Shornur – Mangalore stretch of S.R. in the Palghat Division which would bring a lot of help to the passengers.

* Speech was laid on the Table.

Kindly provide a dedicated freight line from Nemom (Thiruvananthapuram) to Mangalore to facilitate the new Vizhinjam Sea port connectivity.

There is a need to provide a new line from Jhalassery to Mysuru.

***डॉ. सुनील बलीराम गायकवाड़ (लातूर):** भारतीय रेल की अनुदानों की मांग पर मैं कहना चाहता हूँ कि माननीय मोदी जी की सरकार जब से आई है तब से रेल मंत्री ने बहुत ही सुधार किया है। मेरे लोक सभा क्षेत्र में रेल के बहुत काम शुरू हुए हैं। लातूर रेलवे स्टेशन से भी नई ट्रेन चल रही हैं।

माननीय मंत्री जी मेरे क्षेत्र से नांदेड़-लातूर नई रेल लाइन की घोषणा पिछले बजट में की गई थी। लेकिन अब तक उस सर्वे को पूरा नहीं किया गया है। मेरी आपसे प्रार्थना है कि उस सर्वे को जल्द ही पूरा करने का काम करें। यह विनती करता हूँ।

दूसरी रेल लाइन लातूर से गुलबर्गा के सर्वे की भी पिछले बजट में घोषणा हुई थी। लेकिन अब तक कार्य शुरू नहीं हुआ। मैं माननीय मंत्री जी को बहुत धन्यवाद देता हूँ कि उन्होंने सर्वे के लिए पैसे का नियोजन किया है। गुलबर्गा-लातूर जो नई लाइन शुरू होने वाली है, से लातूर-निलंगा-कासार-सिरसी-उमरगा ऐसे रूट से सर्वे करने की मैं मांग करता हूँ।

माननीय प्रधानमंत्री जी को मैं बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ क्योंकि मैं लोक सभा के अधिदेश में प्राइव के काल में रेलवे में एंबुलेंस के डिब्बे की व्यवस्था करने की मांग की थी और आदरणीय रेल मंत्री जी ने रेल में दवाखाना की व्यवस्था की है इसलिए मैं बहुत-बहुत बधाई देता हूँ और माननीय प्रधानमंत्री और माननीय रेल मंत्री जी का आभार मानता हूँ।

मेरे लोक सभा क्षेत्र लातूर के रेल से संबंधित प्रश्न पर माननीय मंत्री जी ने ध्यान देकर सुविधा उपलब्ध कराने की मैं मांग करता हूँ। आने वाले दिनों में नांदेड़-लातूर और लातूर-गुलबर्गा नई ट्रेन शुरू हो जाएगी, ऐसी मैं आशा करता हूँ।

इसी क्षेत्र में नागपुर से भी ट्रेन चलती है और बिहार से कोल्हापुर तक गया से कोल्हापुर ट्रेन चलती है। अगर यह ट्रेन गया से नागपुर करें तो "दीक्षा भूमि" एक्सप्रेस थी, अब बंद हो चुकी है। वह पुनः शुरू करेंगे तो लातूर के क्षेत्र की जनता को बड़ा लाभ होगा।

लातूर से तिरुपति और लातूर से अजमेर दो नई ट्रेन भी शुरू करने की मैं मांग करता हूँ। लातूर लोक सभा में सेन्ट्रल रेलवे के कार्यक्षेत्र का दो डिवीजनों से संबंध आता है। लेकिन इस रेलवे पर सिक्योरिटी करने वाले पुलिस बल की संख्या बहुत कम है। उसे बढ़ाने की भी मांग करता हूँ।

रेल की अनुदानों की मांगों 2017-18 का मैं समर्थन करता हूँ।

* Speech was laid on the Table.

*SHRI RAMESHWAR TELI (DIBRUGARH): I support the Demands for Grants under the Ministry of Railways for the year 2017-18. This year Railway Budget has been merged with the General Budget which is undoubtedly a historic step. I congratulate the Government for taking this historic step as it would bring the railways to the center stage of Government's fiscal policy and would facilitate multi model transport planning between the railways, highways and inland waterways. I am extremely grateful to the Hon'ble Finance Minister for giving special emphasis on the development of railway networks in the North Eastern region.

In his Address to the joint session of Parliament Hon'ble President Shri Pranab Mukherji describes the North East as the Gateway to South East Asia and therefore the Government is going to open up road and rail routes to neighboring countries to boost the economic development of the region. by the end of the year, all meter-gauge tracks in the North Eastern states will be converted to broad gauge. Moreover, the Railways have undertaken an expansion in the region at a cost of around Rs. 10000 crores. It is heartening to note that for the first time states like Arunachal Pradesh and Meghalaya have been put on the rail map, while Agartala in Tripura has been connected with broad gauge line. I express my heartfelt thanks to the Hon'ble Finance Minister for his decision to eliminate all unmanned level crossings on BG lines by 2020. I take this opportunity to appeal the Hon'ble Minister of Railways to introduce a new train from Dibrugarh to Mumbai and Mumbai to Dibrugarh in view of growing public demand.

While participating on the discussion on Railway Budget 2016-17, I appeal to the Hon'ble Railway Minister to develop Tinisukia Railway Station in Assam into a Model station with all modern amenities. But so far nothing has been done. I once again request the Hon'ble Railway Minister to take appropriate steps in this regard. To conclude, I congratulate the Finance Minister for his visionary ideas which will certainly bring about revolutionary changes in Indian Railways.

* Speech was laid on the Table.

SHRI JAYADEV GALLA (GUNTUR): Sir, this is the first time in independent India that we are discussing Demands for Grants under the control of the Ministry of Railways. The convention and practice of discussing the Railway Budget ended this year with the merger of both General and Railway Budgets. Since it is not an elaborate discussion as we have limited time to discuss the Demands of the Railway Ministry, I wish to focus only on some of the issues relating to my Parliamentary Constituency and my State.

Sir, the first and foremost important issue, of course, is the unfulfilled promise of granting a new Railway zone to Andhra Pradesh to be based in Vizag combining the Waltair Division of East Coast Railway and Guntur, Vijayawada and Guntakal Divisions of South Central Railway. It is the promise that has been made. It is in the AP Reorganization Act and we are still waiting with bated breath for the announcement to be made and this zone to be created. It is a long cherished dream of the people of Andhra Pradesh and we hope that the Railway Minister and the Prime Minister in the Cabinet will accord this very soon to us.

I am furnishing hereunder some of the issues relating to Andhra Pradesh and Guntur. I request the hon. Railway Minister to kindly go through and take them up as early as possible since these issues are more important in view of my constituency becoming the new capital of Andhra Pradesh. The connectivity to the capital region is all the more important. So, I am asking for Guntur and Amravati and it is actually for the whole State to be connected to the capital.

The first is completion of Tenali-Guntur double line with electrification. This is a long pending project taken up almost three years back with an intention to complete it within 18 months but it is yet to be completed. The pace of this project tells upon the efficiency of Railways. It is not a big one. The line is just 24.5 kilometers long. Hence, I request the hon. Minister to take it up in the current financial year. In addition to expediting the work, I request you to kindly extend this line to the new Guntur station as well.

Sir, between Guntur and Tenali, Vadlamudi is a place where there is a dairy, a fodder factory in addition to Vignan University and its affiliated colleges are situated. In the near future, two medical colleges with attached hospitals are coming up in this location. To reach Vadlamudi, people are using only the road. If a halt is provided near Suddapalli LC where Railways has its own land, it will be of utmost use to the present commuters and future traffic.

Sir, the Pagidipalli-Nallapadu line has been sanctioned in the Budget for doubling and completion of electrification. At present, this single line has been proposed for electrification which is yet to be started. There is a necessity to go in for doubling of this line in view of new railway line which is coming up. Nadikudi to Kalahasthi and also a new line is planned to the AP's new capital Amravati. Hence, doubling and electrification of this line needs to be taken up.

Sir, there is a need for revival of Vejendla Tsundur line. The shortest patch of new line in Andhra Pradesh after independence laid to bypass the rush of goods trains and some of the passenger trains from Grand Trunk route between Tsundur-Vijaywada was opted to be removed after some years of functioning. This needs to be reviewed once again and revived in order to have a shorter route for approaching capital Amravati from the southern States.

This line was used to run the Circar express between Kakinada and Chennai Central. This is more useful. This may be restored by including in the Guntur-Tenali doubling project for running goods trains and superfast express trains.

Sir, the crossing stations between Tenali and Repalle have to be operational. After several repeated requests for the last ten years from Members of Parliament, sanctions were made to revive the crossing station to reduce traveling time and to have more number of trains between Tenali and Repalle. This crossing station is yet to be opened for traffic. So, I request the hon. Railway Minister to expedite this.

Sir, there is a need to develop Guntur and New Guntur railway stations. After selection of Thulluru Mandal of Guntur district for the location of Amravati

as the new capital of Andhra Pradesh, Guntur station needs to be given the status of one of the capital stations and provided with all the facilities. The long pending blueprint to improve Guntur station is to be made a reality at the earliest.

Development of the western side of the station with another platform, platform No.8, on par with platform No.1 so as to receive all types of trains and to provide all facilities like waiting halls, restaurant and parking place, is required. All platforms are to be connected with a new Foot Over Bridge with escalators, wherever necessary, and are convenient to all the passengers.

A Foot Over Bridge is required at the station connecting the east side which is called the Government General Hospital Road to the western side of the station for public to crossover on either side. I assure the hon. Minister that the Guntur Municipal Corporation, wherever required, will cooperate and participate in completing this work. The symbolic four lions pillar on platform No.4 should be shifted to a prominent and more convenient place on the eastern side of the station by giving it a facelift.

Sir, New Guntur station is being used as a bypass station to Guntur providing passage for three by-weekly long distance trains and two daily run trains to Chennai from Vijayawada and from Kakinada also. This station needs to be made a coaching station by providing connectivity to Guntur station.

Most of the important long distance trains of the Grand Trunk route can be routed through New Guntur station. The present goods loading, unloading can be shifted to Nambur to create more space here for the coaching purpose.

A Pit line at Nallapadu station will be of utmost use to originate some trains from Guntur to New Delhi, Howrah and Mumbai and beyond these places.

The development of Mangalagiri station is very important. This is situated between Guntur and Vijayawada and it is the nearest point to the new capital of Andhra Pradesh, Amravati. The 1000-bedded AIIMS super speciality hospital of AP is coming up at a distance of three kilometres from the Mangalagiri station and many important offices like Police Academy are also being established nearby.

This station will have to be provided with all facilities and all the Express Trains are to be provided with halts to Mangalagiri being the closest to the capital now.

There are a number of trains where the amount of time taken is definitely too long and the running time has to be brought down. One such sector is Guntur-Vijayawada. In spite of the double line with electrification, running time between Vijayawada and Guntur is taking beyond 100-120 minutes irrespective of whether it is a Passenger or an Express Train. If one travels by road, it takes only 40 minutes. It is almost more than three times the amount of time it takes if we go by train. So, this definitely needs to be brought down to at least equal that of the road travel which is 40 minutes.

On the Guntur-Tenali-Repalle route, in spite of providing two crossing stations, still the train takes longer in reaching destinations on either side. Lack of a crossing station between Tenali and Repalle has become very inconvenient to run some more trains to Repalle from Tenali.

Previously, Vemuru was a crossing station and there used to be a train from Repalle to Vijayawada. It is beyond imagination what made the Railways to discontinue this crossing at Vemuru. As a result of this, all trains connected with Repalle are running late. Hence, the long back sanctioned work to lay the crossing line at Vemuru should be completed at the earliest. Secondly, Repalle being one of the terminus points of Guntur Division, one Pit line may also be sanctioned so that some passenger trains can be organised from this point. Repalle station is serving passengers from Machilipatnam areas of Krishna District also.

There are some new trains which I would like to request from the capital region of Andhra Pradesh. As Guntur-Mangalagiri-Vijayawada stations are more approachable to the proposed capital of Andhra Pradesh, new trains introduced will have to be originated from a location covering these three places. Hence, all trains introduced towards north and east may be originated from the Guntur station and all trains introduced towards south and west should be originated from the Vijayawada station in order to cover both of them, and all these trains should be

provided with a halt at Mangalagiri station as well. These are the three stations that are the most important in the capital, and until the new capital, Amravati and its new station come up and connectivity is established, linking these three stations is very important because the population is growing throughout this region now.

One Express train to New Delhi is also required. The present Visakha Rajdhani Express is only with AC accommodation. A new train with all classes should be introduced from Guntur so as to extend it to capital city Amravati in future.

Sir, the increasing rush towards Bengaluru demands this train, i.e., Vijayawada-Mysuru-Vijayawada Express via Guntur-Gooty-Bengaluru, which in Bengaluru in early hours will be of utmost use for the passengers. As most of the IT professionals working in Bengaluru are coming from Guntur and Vijayawada, it is all the more important. The existing trains are not in a position to accommodate them. Hence, introduction of a new train from Vijayawada-Guntur to Bengaluru via NRT, NDL and Gooty is requested.

Guntur-Tirupathi-Guntur, Intercity Express via Tenali, Gudur – a day train connecting Bapatla, Chirala, Ongole and Nellore will be useful to students and employees.

It is necessary to have a direct train in day time to reach Chennai, which is Guntur-Chennai-Guntur, Intercity Express via Tenali, Gudur.

A train Vijayawada-Dhone-Vijayawada, Intercity Express via Guntur, Nandyal is useful for all passengers reaching Vijayawada, Guntur junctions from various places and also provides an express train in day time in this route to reach Srisailam.

Sir, I have a number of other requests which I will detail out and give to the hon. Minister directly regarding extension of trains, increase in frequency of trains, new halts, RUBs and ROBs, etc.

Sir, in the first Railway Budget of this Government, there was a proposal to establish five railway universities required to give education pertaining to railway

functions. So far only one has been established. Hence, we request that one of such universities should be given to Andhra Pradesh in our capital of Amravati. So, I request the hon. Minister to please consider one railway university for Amravati.

Finally, Sir, one last point I would like to make is in respect of Housing for All scheme. How it relates to Railways, I will just explain. There are a number of unauthorised constructions that have come up on encroached railway land throughout my constituency and, I believe, throughout the country also. These people have been living on railway land for more than 15 or 20 years. They have not encroached upon it in the last few years. We approached the DRMs and the Railway authorities for its solution. So, there has to be a solution considering the humanitarian grounds for these people.

Even the land is not being used by the railways. The State Governments need to work with the Railways to identify alternate lands for the Railways to exchange for millions of people, who, I am sure, are suffering like this throughout the country and thousands in my constituency alone. So, there needs to be a concerted effort by Railways to address this issue of encroachment on railway lands and give some dignity to the people who are living there. Thank you.

*SHRI CHINTAMAN NAVASHA WANGA (PALGHAR): Railway, Roads and rivers are the lifeline of our country. The Finance Minister has presented the first combined budget of Independent India that includes the Railway Budget for 2017-18. The total capital and development of Railways has been pegged at Rs. 1,31,000 crores. This includes Rs. 55,000 crores provided by the Government.

Among other things, the Railway will focus on four major areas namely Passenger Safety, Capital Safety, Capital and Development Works, Cleanliness and Finance and Accounting Reforms. I thank the Finance Minister for including Passenger Safety, Rashtriya Rail Sanraksha with a corpus of rupees one lakh crores. A period of 5 years besides seed capital from the Government, the Railway will arrange the balance resources from their own revenue and other sources.

I once again thank to Finance Minister for proposal to modernize and indentiged corridors and commission of Railway lines up to 3500 kms. I also thank to the Government and Minister for steps to launch dedicated trains for tourism and pilgrimage. The railway have set up joint venture with 9 State Governments and 70 projects have been in identified for construction and development . I also thank to the Government for proposal to feed about 7000 stations with solar power in the medium terms and work is already started.

I thank Finance Minister for announcement of all coaches of Indian Railway would be filled with bio-toilet by 2019. It is a very good step towards making s more clean and more environmental friendly.

As for my Lok Sabha Constituency the Government has proposal to construct four trach between Virar to Dahnu Road and Steps taken to formodernization of railway Station. I request to the Finance Minister to sanction

* Speech was laid on the Table.

Vasai Road Railway Station as railway Terminus and upgrade and modernised all stations from Vasai Road to Dahnu. Palghar is now district place and this stations may be specially upgraded and modernized. The survey is already completed to Dahanu Road and Nasik Road Railway line for development of my tribal Lok sabha Constituency.

This railway line is necessary. I request to the Finance Minster to make necessary allocation of funds and start this railway line immediately.

*SHRI K. ASHOK KUMAR (KRISHNAGIRI): I support this railway budget presented to this August House on 1st February, 2017 by the new initiative of this Government.

First of all, this budget got very significance by breaking the very old past practice of presenting separate budget for railways by merging it with general budget as well as presenting it on the last working day of February every year. I congratulate the Government for this kind of new initiative.

Our beloved Puratichi Thalivi Amma has extended all assistance to the Union Government to execute various railway projects for the welfare and growth of Tamil Nadu state, but, nothing has been announced in this budget to the state of Tamil Nadu except not increased the railway fare and common. people were relieved form fare increase. Further, the electrification work of Erode-karur-Tiruchirapalli route and Tiruchirapalli Nagapatinam-Karaikal port rout were announced. I congratulate the Hon'ble Railway Minister for taking these efforts.

I raised many issues and problems being faced by the people of Tamil Nadu particularly in my Krishnagiri Parliamentary Constituency , but no projects were announced during this railway budget. So, I request the Hon'ble Railway Minister to include the4 following projects for consideration and to execute it during this year.

No new lines, gauge conversion, doubling of railway lines were announced in this budget to the state of Tamilnadu. No scheme were announced for widening of RUB at No. 306K Between salem and Bangalore route. There is need for stoppage of train No. 76553/76554 at Royakotam, Kelamangalm stations.

* Speech was laid on the Table.

A train services be introduced at 05.30 hours and 18.30 hours between Hosur and Salem route. Rescheduling of night time trains running through Hosur line into day-time train is required. Laying of a new railway line from Jalarpet to Hosur via Krishanagiri is essential. There is urgent need for electrification between Anaikal to Omalur line .

*SHRI V. ELUMALAI (ARANI): This is the first time since independence the Union Government has no separate budget for Railways and combined it with General Budget.

The total capital and development expenditure of Railways for this year has been pegged at Rs. 1,31,000 crores. This includes Rs. 55,000 crores provided by the Government.

In the words of Hon'ble Finance Minister, "Railways will now tie up with logistics firms to provide end to end transport solutions for such commodities,"Chennai, in Tamil Nadu, and Calicut, in Kerala, will be two among the 25 stations selected across the country for redevelopment. It is most welcome decision that the "Joint ventures will be carried out with the state Government of Tamil Nadu and Kerala for construction and development projects."

We welcome the decision of the Government that a new metro rail policy would be announced to focus on increasing job opportunities. Railways is still continued to be eighth largest employer in the world having 1.331 million employees at present.

It would outline innovative models of implementation and financing, and standardization and also, the indigenization of hardware and software. After Clean My Coach and Clean Our Coach initiatives based on a text message, coach Mantri is being introduced as a new initiative, which is a single interface to all coach related complaints.

IRCTC is a great boon for common people, incentivizing cashless transactions, payments made online on IRCTC's website for ticketing will not carry a service charge. With a focus on passenger safety, the budget announced Rail Sanraksha Kosh, a safety fund with a corpus of Rs1 lakh crore over a period of five years. We welcome this.

* Speech was laid on the Table.

With Rs. 2,278 crore allocated to Tamil Nadu in the budget, the focus mostly on passenger safety, redevelopment of stations, cleanliness and making stations more accessible. Most of the announcements made are repeated from the past years. Last year the Railway Ministry had earmarked only Rs 2064 Crore for various railway projects in Tamil Nadu for the financial year of 2016-17. This is just a marginal increase of Rs. 22 crore from the allocation of Rs. 2042 crores in the year 2015-16.

It is not at all enough for a progressive State like Tamil Nadu which contributes much to the nation's development. For Indian railways to become an engine of economic growth all States of country, especially progressive States like Tamil Nadu should be taken on board.

The budget allocation for railway projects in Tamil Nadu in the last 3 years has failed to meet the expectations of the people of Tamil Nadu. We expect early completion of railway projects including the double lining of the entire stretch from Villupuram to Kanyakumari.

The East coast Railway project was conceived in 2008. The Railway Ministry had approved and sanctioned Rs 600 crore for its implementation. However, the project did not kick start even after lapse of considerable time. To cope with the growing population and to drive economic growth, it has become imperative on the part of the union Government to expedite the execution of the New line Railway Project Linking Cuddalore to Chennai via Puducherry, Villupuram and Kancheepuram.

The East Coast Railway Service would link the Greater Chennai Metropolitan Area to the districts of kancheepuram, Cuddalore and Villupuram. The railway corridor should be so aligned with farsightedness to cater to future development needs by taking into account the existing industrial distribution, human settlements and the projects in the pipeline.

The Southern Railway has revised the original estimate for laying a broad-gauge line between Cuddalore and Puducherry as part of Chennai Mahabalipuram-Puducherry-Cuddalore new line project in 2014. Earlier it was proposed to construct the broad - gauge line between Puducherry and Cuddalore (Varakkalpattu) at a cost of Rs. 397.51 crore.

However, as per the instruction of the Railway board the proposed limited-use-subway and the road-over-bridge had been substituted with a level crossing. Accordingly a revised estimate for Rs. 195.86 crore had been prepared and sent to the railway Board for its consideration.

Therefore, I urge the Union Government to take necessary steps for the implementation and speedy completion of this important East coast Railway project in Tamil Nadu.

The Tindivanam - Nagari BG line pass through Villupuram, Tiruvannamalai, Vellore and Thiruvallur Districts in Tamil Nadu for a distance of 180 kms. This project was inaugurated in 2007, but very little progress has been made so far. The Hon'ble Minister for Railways has said that the Railways have allotted Rs. 10 crores for the project in 2016-17. This is a meager amount for the progress of the very important project.

The Ministry has a fixed a timeframe target to complete this BG line before 2020. But the allocation of funds to this project do not match with the target date of completion and the implementation of the project is going on snail's pace. Because of this inordinate delay, the total cost of the projects has been escalated to Rs. 1080 crores from Rs. 498 crores. Any further delay in implementatin of this project will not only increase the project cost further, but also an injustice to the millions of people who are aspiring for this project to complete at the earliest. Therefore I urge the Union Government to take all possible steps to allocate sufficient funds for the speedy execution of the Tindivanam-Nagari BG line.

There are few important requests of the people of my Arani Parliamentary Constituency and the pending works needed to be implemented immediately are: Need for stoppage of Pondicherry-Dadar Chalukya Express train at Arani Road Railway Station Polur. Need to expedite the Tindivanam-Gingee-Tiruvannamalai New Line Project (70kms). Need to provide a Subway with appropriate height, enough for lorry/truck to pass through the subway at Kottamedu village, Sambyvarayanallur panchayat, Arani Tk, Tiruvannamalai District to protect the interests of the people living in the villages around this area.

As a leading industrialized State of the country Tamil Nadu needs world class infrastructure with better rail connectivity as mentioned by our Visionary leader Puratchi Thalavi AMMA in the **Vision Tamil Nadu 2023** document. Puratchi Thalaivi AMMA in her letter dated 11 February 2016, addressed to Hon. Prime Minister stressed the need for inclusion of ten important Railway projects which are crucial for the development of rail transport and for the development of infrastructure projects in the State of Tamil Nadu.

The State has also prioritized the following three projects for implementation through the formation of a Special Purpose Vehicle (SPN) with the Participation of the State and Ministry of Railways:-

- i) Chennai- Thoothukudi Freight Corridor:
- ii) High speed passenger rail link betweenchennai, Madurai and Kanyakumari;
and
- iii) High speed passenger rail link form Madurai to Coimbatore.

Given the importance of these three projects, the Government of Tamil Nadu has already indicated that it would be willing in principle to enter into an MoU with the Indian Railways to set up an Special Purpose Vehicle (SPV) to promote these projects, which are also part of the Madurai Thoothukudi Industrial

Corridor. The governance structure should be well-balanced, with adequate participation by the State Government. Railway Ministry should engage in constructive discussions on evolving a fair, balanced and acceptable draft of the MoU with Tamil Nadu.

A number of Railway projects announced for Tamil Nadu in the earlier Railway Budgets have not been commenced so far due to want of sufficient fund allocations. I request the Union Government and Hon. Railway Minister that these 20 pending railway projects pertaining to Tamil Nadu should be provided with adequate funds to expedite the completion of these important railway needs of people of Tamil Nadu well within the stipulated time frame.

*SHRI T. G. VENKATESH BABU (CHENNAI NORTH): At the outset, I would like to place my views on the Demand for Grants (railways) for the year 2017-18.

It seems that the present Government has thoughtfully taken a bold step for the first time in 93 years by dispensing with a separate railway budget. It has now become an important and integral budget. It has now become an important and integral part of the General Budget. In this budget, Government has allocated Rs. 1.31 trillion to Indian Railways i.e. an increase of Rs. 14,000 crore over the current fiscal year. The gross budgetary support is now Rs.55,000 crore. It shows that Railways need to shore up its spending capabilities as this year's performance in found utilization has not been much encouraging.

A very serious concern about Railways is increasing number of accidents. It is unfortunate that about 190 precious lives have lost in the three railway mishaps in a span of two month during the year. This reflects the rigid dichotomy between our Railways' ambitions of flashy bullet trains and its inability to run a safe, dependable and comfortable railway infrastructure. It is high time that Government can ensure safer railway system than building bullet trains. One of the safety reports states that 80 major railway accidents took place in 2016 as against 69 in 2015. This clearly shows that the railways are working towards bringing high-speed trains in India ignoring the safety of passengers. The bullet train project from Mumbai to Ahmadabad is proceeding on the back of a Rs.10,000 crore loan from Japan . As usual, railway minister announced compensation and those responsible for the derailment will not be spared and the enquiry has been ordered. It seems that the Government is simply waiting for the next accident to happen. How does the enquiries serve the purpose if we are not to implement salient recommendations of various committees such as the Anil

* Speech was laid on the Table.

Kakodar Committee recommendations, which include constant pressure on finance, maintenance of infrastructure, etc., Besides, 140 lakh vacant rail safety staff posts and cut in the Depreciation reserve Fund are becoming apparent. There is a compelling need to improve induction of new technologies, safe and punctual running of trains and better maintenance of tracks. While the traffic of passengers and freight over the railway network have increased by 1,344 per cent and 1,642 per cent, respectively over the past 64 years, the route kilometers have grown only 23%. It suggests that apart from adding pressure to existing tracks there is inadequate investment being made to renew rails or lay new lines. Phased replacement ICF coaches with LHB coaches will reduce the casualties in case of accidents. There should also be a tab on number of passengers allowed in a train, overcrowding leads to deterioration of resources employed.

The Preliminary information is that the rail fracture is suspected as one of the reasons for the derailment of the Indore- Patna Express.

In the recent train derailments near Kanpur, 15 coaches of Sealdah-Ajmer Express train derailed-43 people injured and in the Derailment of Patna-Indore Express train-150 fatalities and more than 200 injured.

There are nearly 8,000 railway stations across the country. Of these, 75 stations have been categorized as A1 while 320 stations fall in the A category. At present, only A1 and A category stations have CCTV cameras and the remaining have no surveillance system and there are no CCTV cameras in trains also. At least 200 to 300 CCTV cameras are needed to fully secure one railway station. Busy stations like new Delhi, Old Delhi, Mumbai CST, Bhopal, Kanpur and Lucknow require around 300 to 350 cameras to put the entire premises under surveillance. Even if the bigger railway stations have been fitted with baggage scanner, metal detectors and CCTV cameras, it is easy for the miscreants to trespass through tracks. A sum of Rs. 500 crore sanctioned by the Finance Ministry out of the Nirbhaya Fund to install CCTV cameras at stations lies untouched. Though Railway have maintained that security has been beefed up

across stations but, in the absence of a monitoring system, it will prove tough. At present, only A1 and A category stations have CCTV cameras and the remaining have no surveillance system. Sufficient funds should be earmarked to improve the security of stations.

As far as Tamil Nadu and more particularly of Chennai is concerned, I would like to place the below mentioned pending issues/proposals for the kind consideration of the Hon'ble Minister of Railways:-

- i) Increasing the frequency of suburban Train Services between Chennai Central/Beach-Gummudipoondi; Consequent upon Declaration of Ponneri as a 'Smart City' in the Union General budget, traffic would increase in this section in the near future. Keeping this in view, this frequency increase would be considered at least a train for every five minutes;
- ii) Punctuality in this section needs much improvement. It should also be given a serious thought. Besides, slow pace of construction of ROB and RUBs are the major impediment for delay in trains. The ongoing work of ROB/RUBs over LC No. 1,2,3 and 4 are to be expedited as these are busy gates and heavy traffic congestion;
- iii) Safety category staffs are vital for safety like station masters and loco-pilots are forced to work for longer hours without rest. In the Chennai Division alone more than 200 posts of station masers are vacant and the services of some of the station masters are being misused in non-safety posts in the Southern Railway;
- iv) Developing a New Coaching Terminal at Ennore or Atthipattu in North Chennai-For the growing mega city for serving trains towards New Delhi, Kolkata, Guwahati for which platforms are not presently available at Chennai Central/Egmore stations;
- v) Development of Royapuram as a New Modern Third Rail Terminus as Chennai Central and Egmore are saturated;

- vi) Introducing direct express trains from Ennore to Tirunelveli/Rameswaram *Via*. Royapuram/Chengalpattu;
- vii) Improving the services of suburban stations in Chennai-gudur section to higher standards like Mumbai and to open more ticket counters at all suburban stations as the counters are often crowded;
- viii) Upgradation of facilities at the Perambur Railway hospital, Chennai and all medical care to the patients;
- ix) Modernisation and augmentation of the production capacity of ICF, Chennai;
- x) Sanctioning and expediting the Doubling of Madurai-Kanyakumari Section;
- xi) Grant of additional funds for the ongoing Doubling, Gauge Conversion projects like Tiruvarur -Karaikudi, Madurai-Bodinayakanur and all other ongoing railway projects in the State;
- xii) Provision of quality food, drinking water, hygiene, and security at all stations/ trains and lifts, ramps and escalators at major stations. Particularly toilets are to be provided at all suburban stations because EMU trains do not have the facility of toilets.

More than 1,500 Course Completed Act apprentices (CCAAs) who had undergone three years of training in Southern Railway and are waiting for appointment since 2008. However, it is not the case with all other Railway Zones including HVF(Avadi) and Bharat Earth Movers Limited (BEML). There they have absorbed till 2012. It is not out of place to mention here that for selection as CCAAs, candidates have to qualify proper written, physical and medical tests besides Interview. It is pertinent to note here that in Southern Railway, there are more than 5,000 vacant posts in the safety category alone which ultimately results in safety compromise and increasing number of accidents.

The situation is not so different in the ICF, Chennai which is primarily focused on preference to apprentices from Tamil Nadu and Andhra Pradesh region. However, they are totally overlooked and importance is given only to the applicants of other regions. Even in Rail Coach Factory, Kapurthala, 2012 batch CCAAs have been absorbed and preference is not given to outsiders there. In the ICF, second Manufacturing Unit has started functioning and that opportunities can be given to CCAAs. They are struggling for their livelihood and running from pillar to post for redressal of their genuine grievances.

As per latest estimates, Railways has to spend Rs. 55,000/- approximately to recruit one person through open Recruitment and thereafter huge amount has to be spent for their training. Therefore, before embarking upon open recruitment, I urge upon the Hon'ble Minister of Railways to kindly consider the genuine grievances of in-house talents i.e. CCAAs of southern Railway and ICF, Chennai and issue necessary directions to absorb them without delay.

It is not out of place to mention here that the supervisory staffs in Railways are playing a crucial role in discharging their duties efficiently and their genuine demands are not properly addressed to.

The Junior Engineers in Railways (Supervising), control and execute work from large number of Senior Technicians (supervised) and 7th CPC erred in their recommendations by placing both of them in the same level-6 instead of fixing pay scale for JEs in a higher grade and place them in level-8; Junior Engineers scale if upgraded to Level-8, it will ensure vertical relativity in hierarchy intact and reason for their demand of pay scale to level -8 is justified to wipe out also the horizontal parity of them with other Government employees;

Subsequently, Senior Section Engineers who are recommended to pay scale to level-7 be also upgraded to scale in level-11 (Gazatted) for the same reasons applied to JEs and also wiping out all anomalies created by earlier pay commissions *Viz., V & VI.*

There are ten important Railway projects which have been included are crucial for the development of Rail Transport and for the development of infrastructure projects in the State of Tamil Nadu as envisioned by our former Chief Minister, Amma:-

1. Complete doubling for Chennai-Kanyakumar line ;
2. Sriperumbudur- Guindy freight line;
3. Chennai-Thoothukudi freight corridor;
4. High speed passenger rail link-Chennai-Madurai-Manyakumari;
5. High speed passenger rail link-Madurai to Combatore;
6. High speed passenger rail link-Coimbatore to Chennai;
7. Chennai-Bengaluru high speed rail link;
8. Chennai-Bengalure fright corridor;
9. Avadi-Guduvancheri rail link;
10. Avadi/Thiruvallur-Ennore port link.

The State has also prioritized the following three projects for implementation through formation of a Special Purpose Vehicle (SPV) with the participation of the State and Ministry the of Railways:-

- i) Chennai-Thoothukudi Freight corridor;
- ii) High speed passenger rail link-Chennai-Madurai- Kanyakumari;
- iii) High speed passenger rail link-Madurai to Coimbatore.

Given the importance of these three projects, the Government of Tamil Nadu has already indicated that it would be willing in principle to enter into a MoU with the Indian Railways to set up an SPV to promote these projects, which are also part of the Madurai Thoothukudi industrial Corridor. We had also indicated some specific conditions for the establishment of the SPV. Since the land is typically provided by the State Government, this should be treated as part of the State Government's equity contribution to the SPV at market value

Matching equity contributions from the Ministry of Railways could be in cash or in the form of land owned by the Railways or other Central Government departments. In the case of equity contributions in cash, there should be assurances that these contributions by both sides would be made in time to ensure that projects do not suffer delays due to lack of adequate funding. The governance structure should be well-balanced, with adequate participation by the State Government. In the draft MoU circulated by the Ministry of Railways, these concerns are not adequately reflected. The Draft MoU would require requisite revision before it becomes acceptable to the Government of Tamil Nadu.

A number of railway projects announced for Tamil Nadu in the earlier Railway Budgets have not been commenced so far due to want of sufficient fund allocations and are listed below:-

1. New line from Morappur-dharmapuri;
2. (a) 5th and 6th line on Chennai to Villivakkam and (b) New line for Villivakkam and Katpadi Sections;
3. New line from Chidambaram to Attur Via Ariyalur;
4. Doubling from Tindivanam to Kanyakumari;
5. New line from Bodinayakanur to Kottayam;
6. Doubling from Renigunata to Arakkonam;
7. 7 rd d& 4th lines from atuppattu- Gummidipoondi;
8. New line from Jolarpettai to Housur via Krishanagiri;
9. New line between Mayiladuthurai-Thirukadaiyur-Tharangambadi-Tirunallar -karaikal;
10. New line from Ramanathapuram-kanyakumar via Thoothukudi Tiruchendur;
11. New line Between karaiikudi- Thoothukudi via Ramanathapuram;
12. New line from Karaikal to Sirkazhi;
13. New line from Salem (Namakkal)-Karaikal via Perambalur, Ariyalur:

14. Doubling from Thiruvananthapuram to Kanyakumari via Nagercoil;
15. Gauge Conversion between Madurai and Bodinayakanur and New line from Bodinayakanur to Ernakulam(Cochin);
16. New line between Dindigul to Kumuli via Bodi and Theni;
17. Doubling and Electrification of Madurai-kanyakumari via Tirunelveli including Nagercoil Junction Terminal facilities;
18. New BG line between Chennai and Sriperumbudur via Saidapet;
19. New line Between Thanjavur and Ariyalur;
20. New line from Madurai -Karaikudi via Melur.

*SHRI SANKAR PRASAND DATTA (TRIPURA WEST): In the 2017-18 railway budget the people of the country as a whole and the people of the NE region are really frustrated due to the absence of starting up new trains and lack of money for the safety of the people of this country. You know it very well that the people of the state of Tripura were very much eager to see that the budget would declare some new trains for the state of Tripura but is in vain. I on behalf of the people of Tripura again reiterating those demands which were being uttered by the people, state Government and peoples representatives of the state constantly to start the super fast trains from new Delhi and Kolkata respectively.

Broad gauge passenger train service namely Tripura Sundari Express on Agartala Delhi route was flagged off from Agartala on 31st July, 2016. Subsequently, local train services were also flagged off from Agartala to Udaipur and vice versa on 24th January, 2017. There is a considerable subscription to train services both within Tripura as well as to outside the State. Hence, there is now a rising demand for introduction of Rajdhani Express from Agartala to New Delhi. This could be operated either linking it with Dibrugarh Rajdhani at Lumding or from New Delhi itself.

The Tripura Sundari Express on Agartala- Delhi route is operated only once a week and the said train is running as late as 10 to 15 hours on most occasions. The absence of pantry car is also a serious headache for passengers, who are on board for 3 days continuously.

At present, Kanchanjunga Express is running between Agartala to Kolkata on a bi- weekly basis. People of the State frequently go to Kolkata for various purposes like interview in service, medical treatment, higher education, business purpose etc. and they have to avail air services, not by choice but by compulsion. There is a demand to operate a daily train to Kolkata from Agartala and to make it a short duration journey a new "Duronto" train can be initiated, so that the people

* Speech was laid on the Table.

of North Bengal, the larger part of Assam and the people of Tripura would be benefited.

Besides, demand for expansion of local train service is growing day by day. It is therefore, requested to operate DEMU train service on Udaipur-Dharmanagar stretch which will enable more shuttle trips within the State.

While there is a daily Agartala-Silchar train service, there is also a need for Dharmanagar-Silchar Local train on a daily basis. This will help two important towns of the region to get connected. A DEMU service here too will enable multiple shuttle trips in a day.

While the special train from Agartala to Guwahati and Dibrugarh are welcome, there is a need to convert them to regular train services.

The enhancement of train services as above will be a perfect complement to the proposed Agartala-Akhura rail link, the opening of rail network to Sabroom and new road connectivity with Bangladesh on the construction of bridge over Feni river.

A new railway division and railway recruitment board for taking interviews of the youth of this region for providing job should be taken into consideration in the amended form of the budget.

In this respect, I urge upon the Railway Ministry to include the proposal placed before this august House in the budget.

DR. BOORA NARSAIAH GOUD (BHONGIR): Thank you, Sir, for giving me this opportunity. As you know, the Indian Railways is the largest railway network in the world with almost 92000 kilometers of track. It transports almost 2.2 crore people daily and 1.1 billion tonnes of freight per annum. This shows the magnitude of the Indian Railways.

At the outset, I would like to express a few words about the hon. Railway Minister. In fact, we, from the Telangana State, are thankful for the increased outlay for our State in general. To be precise, I wish to tell that Railway is the *desh ka dhadkan* and the hon. Railway Minister, Shri Prabhu ji is the cardiologist, i.e., *dil ka doctor*.

The Railway Budget for this year is Rs.1,37,000 crore, which is almost 8 per cent increase compared to the budget for 2016-17. What is paradoxical is, if you see the Revised Estimates, the freight as well as the passenger revenue has come down by 8 to 6 per cent. I wish to know from the hon. Railway Minister as to how he is going to increase this outlay and how he is going to generate the revenue.

Many of our colleagues have spoken about the shift of freight as well as passenger traffic from railway to the road and air traffic. This is exactly what is happening in terms of transportation. In India what is happening is the Americanization of transport system instead of Europeanization that we should have, which is more in favour of public transport.

When we look at the Railway Budget, there are four focus areas. Just like four pillars of democracy, there are four focus areas of the Railways – safety, cleanliness, capital investment and accounting reforms. All these can be possible only if the people and freight come to the railways. I would request the hon. Railway Minister to focus more on this subject.

Recently, there has been a spate of accidents and several people have been killed. I just want the hon. Minister to clarify whether it is due to the safety norms, defective tracks or, as it is noted in the newspapers and media, involvement of ISI

that it has happened. I wish the Minister to come out with the details about the main cause of these accidents.

One of the new subjects, which have been introduced in the Railway Budget, is Rail Sanraksha Kosh of Rs. 20,000 crore, with Rs. 5,000 coming each year. The Railways is only getting Rs. 1,000 crore from the Central Government Budget as a seed fund. How will the Railways be able to arrange Rs. 19,000 crore? Already, the Railways is facing acute stress on its funds. As one of the earlier speakers has observed, I would like to ask if this is replacing the depreciating fund allocation which is meant basically for upgradation of old tracks. If the Railways is not able to generate these funds, how are they going to upgrade the existing tracks which can prevent accidents in future?

The other mention is of new Metro Rail Act. I welcome this. I also request the hon. Minister to use his good offices to expedite the metro rail project in Hyderabad for which we would be thankful.

For *divyangs*, around 5,000 stations are going to be upgraded by providing escalators and lifts. Also, around 7,000 stations are to be taken up for solar power upgradation. Since Telangana State is very productive, our Chief Minister, KCR, is wholeheartedly coming forward to join the Railways in joint ventures and capital investments, I would request the Railway Minister to take up more projects in Telangana State.

The other provision which is going to be provided, as reflected in the Railway Budget, is Rail Mitra. This is a welcome step. We wish that it materialises as early as possible.

Now, I come to the crux of the issue, that is, the budget. Now, there is a union of the Union Budget and the Railway Budget with a clause 'with maintaining the autonomy of the Railway function.' I do not think that it can happen. Once you are married, the husband and the wife should go along with each other; both cannot be autonomous. I think, in future, both Railway Budget and General Budget have to go together like a railway track.

Sir, as you know, there is a saying in Sanskrit धनम् मूलम् इदम् जगत which means that money is the main investment for any development. In Hindi also, it is said *paise mein prabhu hai*. I would like to request the hon. Railway Minister from where he is going to generate fund. Day by day and year by year, the internal revenues of the Railways are going down. The General Budget support is around Rs. 55,000 crore. External budgetary support is also there. The Railway Minister must be happy that most of the States, like Telangana State and our brethren State, Andhra Pradesh, are willingly coming forward to fund railway projects as joint ventures. I would request him to specifically target projects where the States come forward to become partner in the joint venture. That project should be given special attention to get earlier grant and completed.

When we look at the various statistics given by the Railway Ministry in the Budget, it is saddening that both the freight and the passenger revenues are coming down day by day. Only three things are the mainstay of the revenue generation for the Railways – coal – 45 per cent; cement – eight per cent; and food grains – seven per cent. I would like to know from the Minister whether demonetisation has had any effect on this. Coal and cement are directly linked to real estate industry. If the real estate industry goes down, cement transportation will also go down and as a result, the Railways revenue generation will also go down. I wish to know from him if that is true and what measures he is going to take either by way of reduction in the cost of freight to increase transportation of cement and other goods by making their transportation through rail more attractive.

More importantly, there should be a linking of rail network with other projects. Why are people moving from rail to other modes? It is because it delivers to our homes. Suppose, we send a mail or courier, then it gets delivered at home whereas if you send some material through rail, then you have to go to the station to collect it. Unless and until we integrate it with other modes of surface transport trains are going to be less favourable and less lucrative. I would request the Minister to seriously look into this aspect before it is too late.

There is a comment by the NITI Aayog that the Railways are losing Rs. 33,000 crore per annum by way of passenger business loss. Here, I would disagree because Railways is not a profit-making private limited company. They have a social obligation also. The co-lateral benefits are much more than the direct benefits. There are many co-lateral benefits like it transports people, helps the economy, generates employment, etc. So, I do not agree to this statement that there is a loss because of passengers, and I think that we need to change the terminology.

If we look at the expenditure, then what is bothering us is that out of Rs. 100, Rs. 70 that is spent goes for 36 per cent - salaries; 22 per cent - pension; and 17 per cent - fuel. Where is the money left for capital investment and upgradation? I think that the Railway Ministry has to seriously look into increasing the finances and also manage the expenditure.

I would once again like to thank the Railway Minister for increasing the allocation for 2017-2018 to Rs. 1,375 crore, and I sincerely believe that this shall not be mere allocation, but shall be implemented and utilised also.

Sir, I will come to the general demands for my State and its various Constituencies, and I will be very precise. Now, what is happening is that most of the Express Trains are not stopping at the major cities. If the Express Trains are allowed to stop within 15-100 kms., then what happens is that there will be a reverse migration because the students, small-time businessmen and employers instead of coming and staying in the metro cities would like to stay in their own nearby cities, which will be less costly.

My second suggestion is regarding the storm water drainage, which remains dry most of the year. I would like to suggest to the Ministry to use it for multi-modality. The ROBs that are being constructed are less scientific as they are making pedestrians walk for three kms. more, and there will be a lot of agitations whenever the level-crossing are stopped for trains. I would request the Ministry to

seriously look into them in a scientific way and ensure utility for the people before they construct it.

I would also request for introduction of the *Izzat* pass for the MPs, which was very helpful for poor people and poor businessmen. Recently, we have met Mr. Suresh Prabhu with the request to allocate the unused land for construction of two-bedroom houses in Hyderabad. I would request him to grant it. I would also request a Railway Medical College at Hyderabad.

Sir, I will take two-three minutes more and I will complete our demands. I would request that after the division of the State, we are left with only one Division, that is, at Sikandrabad. I would request that Kazipet be declared as a Division. As regards my specific needs, one is in Jangaon Station there shall be stoppage of the Satavahana, Charminar and Shirdi Express trains. I would request the permission to construct a Sulabh Complex at the Jangaon Station and Foot Over Bridge at Jangaon Station. More importantly, from Vijayawada to Kazipet, Ballarshah the fourth line is being cleared; and from Hyderabad to Yadadri Station tripling of the line is being done, but only 70 kms. Work is left from Yadadri to Kazipet.

Sir, kindly permit a couple of minutes more.

HON. DEPUTY SPEAKER: Now, please conclude. It is 6 o'clock. Please wind up your speech now.

DR. BOORA NARSAIAH GOUD: Sir, on this line, only 70 kms. of work is left. So, I would request the Minister for tripling of the line.

18.00 hours

As my colleague told just now, Amravati is the new capital, and I request that there should be a high speed train between Hyderabad and Amravati.

Regarding Zahirabad constituency, Bodhan-Bidar line is already sanctioned but that should be commissioned. Between Zahirabad and Secunderabad, there is an SEZ coming up, so, there should be an ROB at Zahirabad and Kamareddy stations. I request the Ministry to allot land for the shopkeepers at Kamareddy.

HON. DEPUTY SPEAKER: Please wind up. It is six o'clock. In regard to other detail, you can write a letter to the Minister and it is not necessary that you should go on reading like this.

DR. BOORA NARSAIAH GOUD: In Adilabad, my request is for an ROB at the Asifabad; Armoor-Adilabad station, a new railway line from the Kazipet-Hasanparthy-Huzurabad to Karimnagar and Bhadrachalam which has a famous Rama Temple in entire South India. Only seven kilometers railway track is missing, the foundation of which was laid by the then NDA Government. I request them to complete this. Also, the doubling of the line between Hyderabad and Mahabubnagar which has been sanctioned and tender is also over, but the same is pending for the last one year. There is a need for FOB at Shadnagar and Krishna-Vikarabad Junction.

HON. DEPUTY SPEAKER: Okay. You can give all these details in writing.

... (*Interruptions*)

SHRI A.P. JITHENDER REDDY (MAHABUBNAGAR): Sir, He is talking about the demands of the full Telangana State. ... (*Interruptions*). These are the demands for grants.

HON. DEPUTY SPEAKER: Don't disturb him. Now, it is six o'clock. If the House agrees, we can extend the time of the House up to eight o'clock.

SEVERAL HON. MEMBERS: Yes.

HON. DEPUTY SPEAKER: Please wind up.

... (*Interruptions*)

DR. BOORA NARSAIAH GOUD: Sir, Kazipet is the main junction. It is in a triangle from Vijayawada-Delhi-Hyderabad. I request them that an ROB should be constructed at Jalgaon-Nashkal and also triangular station should be sanctioned for the Kazipet Junction. A TOH overhauling centre worth Rs. 200 crore was sanctioned but no work is started. I request them to expedite it. This wagon factory should be expeditiously started at Kazipet. The Kazipet Junction has got 5000

employees but it has only ten-bedded hospital. I request them to upgrade it to 100-bedded hospital. I request for the reintroduction of the train from Dornakal to Yellandu should be taken up. At Vikarabad, I request for the stoppage of the express train. With this, I welcome the budget and support the budget. With these few demands, I hope the Railway Minister is going to sanction.

SHRI M.B. RAJESH (PALAKKAD): Thank you, Deputy Speaker Sir, for giving me this opportunity to speak on the discussion on railways.

Sir, this is our first discussion on railways after the Government's decision to dispense with separate rail budgets. Railways has played a great role in national integration and in unifying the whole country. The train itself is a great symbol of the 'idea of India'. A train which carries everybody cutting across religion, caste, region and language carries everybody to his destinations. But, unfortunately, all institutions which represent the 'idea of India' as all values represent the 'idea of an inclusive India' are being systematically weakened. The institution of railways is also on the verge of dismantling.

Sir, the Government is implementing Vivek Debroy Committee's Report and Vivek Debroy Committee has recommended to dispense with separate rail budgets. But according to Vivek Debroy Committee's recommendation, this has to be implemented only after five years. But the Government has implemented that recommendation as a first step. Sir, this is the first step towards dismantling of Indian Railways as a public sector enterprise. Sir, the Bibek Debroy Committee has proposed unbundling of the Indian Railways and the stated objective of this so-called unbundling is to make it more competitive, but the concealed intentions are different. The concealed intention of this unbundling is to facilitate privatisation of the Indian Railways.

The merger of the Railway Budget with the General Budget is only the tip of the iceberg. A host of measures are to follow. The most unfortunate thing is that this was done without any parliamentary consultation and in a dictatorial manner. Ninety-two years ago, a separate Railway Budget was introduced, according to the recommendation of William Acworth Committee report. The British Government did it after adopting a resolution in the Imperial Legislative Council. Even the British had gone through the due process of law. Unfortunately, this Government has not done so. There was no parliamentary consultation.

Today, the Indian Railways hold the fourth position in the world railway system with 64,600 route kilometres. The pace of development since Independence is tardy due to lack of investment. Railways get only 19 per cent of the investment in the transport sector, while in UK, it is 50 per cent; and in China, it is 24 per cent. A five-fold increase in the road sector outlay has happened in the last 15 years, as compared to Railways. This Government has proposed to invest Rs. 8.5 lakh crore over a five year period between 2014 and 2019. However, actually, the investment has been coming down year after year.

The gross budgetary support offered for 2016-17 was Rs. 40,000 crore, and it has been reduced to Rs. 28,000 crore. So, there has been a cut of Rs. 12,000 crore. The Railways is facing a serious investment crisis which is affecting expansion of railway network as well as safety. Safety is an important aspect. Before coming to that aspect, let me draw your attention to the fact that despite serious investment crisis, the Railways was paying dividend till recently. Railways has been paying the dividend regularly. Railways is the only organization which is required to pay the dividend. It is not the NHAI, Airports Authority of India and all such organizations are not required to pay the dividend, but only the Railways is required to pay the dividend, and Railways has been paying it regularly. Sir, Railways has also been meeting a yearly burden of Rs. 25,000 crore towards social service obligations.

Coming to the important aspect of railway safety, we have witnessed a series of accidents which led to the death of hundreds of people in the last three years since this Government came to power, and even before there have been accidents. The Government has proposed a safety fund of Rs. 1 lakh crore. Though the Finance Minister in his Budget Speech has spent only three minutes for Railways, he has proposed a railway safety fund of Rs. 1 lakh crore for the next five years. For the current year, Rs. 20,000 crore is required, and the Government will provide only Rs. 5,000 crore. Out of Rs. 20,000 crore, the Government will be giving only Rs. 5,000 crore and the rest of the amount has to be found from the

Railways' own resources. This year, the Railways has earmarked only Rs. 1,000 crore towards railway safety fund. An amount of Rs. 20,000 crore is required for this year, the Government is providing only Rs. 5,000 crore and the Railways has given only Rs. 1,000 crore. This itself shows the Government's neglect of the important aspect of railway safety, when accidents are taking place on a monthly basis. I can tell you the Kerala experience. In Kerala alone, two major derailments happened in the last few months. In Kerala, it was found that within a stretch of 100 kilometres, 203 patches were identified. This is the situation of railway safety.

The most important focus of this Budget and the decision to dispense with the separate Railway Budget is to facilitate privatisation. When the Government is making all out efforts to privatise Indian Railways, the international experience of privatisation of railway network is worth mentioning. What is the international experience? Britain is a classic case of disastrous privatisation of railway network. Between 1948 and 1997, railway was in public sector in Britain. Then it was privatised. After privatisation, a series of accidents took place. Following these series of accidents, there was a public outcry to re-nationalise this privatised railway. Subsequently, rail network was re-nationalised as 'Network Rail' in 2002. Even the Labour Party promised in their election manifesto that they would re-nationalise rail network. That was the public demand in favour of re-nationalisation of railways. This privatisation had led to frequent and unfair fare hikes in Britain. ... (*Interruptions*)

HON. DEPUTY SPEAKER: You forget about Britain. You come to India.

SHRI M.B. RAJESH : I will be concluding in five minutes.

HON. DEPUTY SPEAKER: One more Member from your Party has to speak. That is why, I am telling this.

... (*Interruptions*)

SHRI K.C. VENUGOPAL (ALAPPUZHA): This is a discussion on the Railway Budget. There used to be discussion for the whole day. ... (*Interruptions*)

HON. DEPUTY SPEAKER: We are discussing about the Indian Railways and not the Britain Railways.

... (*Interruptions*)

SHRI M.B. RAJESH: Thank you for your support. But, I have a very limited time.

In Britain, people were feeling that they were living through a train robbery which is much bigger than the train robbery of 1963 by Ronnie Biggs and Company. They were living through a train robbery. That was the British experience. It was not only in UK but even in US and New Zealand, this rail network was finally re-nationalised. That is an international experience. But, this Government has not learnt any lesson from this international disastrous experience of privatisation of railways. *The Guardian* newspaper quoting 'Rebuilding Rail Report', observed that private sector has not delivered the innovation and investment that were once promised. That is the UK experience. I am quoting from the 'Rebuilding Rail Report'. The cost of train travel rose by 17 per cent between 1997 and 2010 in UK. There was a crying need. ... (*Interruptions*) I will conclude in three minutes.

HON. DEPUTY SPEAKER: You are mentioning about the UK experience. You say about the Indian experience. You are discussing more about Britain.

... (*Interruptions*)

SHRI M.B. RAJESH: I will conclude in three minutes. I will leave Britain experience. I come back to Kerala experience. I hope you will be much interested to listen to the Kerala experience. What has been the experience of Kerala? The Railway Minister has always been claiming that he has given much amount and much resource to Kerala. He has given Rs.1,040 crore to Kerala. What is the reality? Out of this Rs.1,040 crore, more than half is through the Extra Budgetary Resources (EBR). I can give my own experience of the Coach Factory of Palakkad. I have met all the Railway Ministers in the last seven years for this Coach Factory Project. In Palakkad town, the BJP activists had put up big hoardings thanking the Prime Minister Shri Narendra Modi for allocating Rs.145

crore for the Palakkad Coach Factory. However, the actual allocation was mere Rs.10 lakh under extra budgetary sources. They misled the public there. I have got the photographs of those hoardings saying Rs.145 crore were given. The actual allocation was only Rs.10 lakh. Budgetary allocation was Rs.480 crore out of which only Rs.280 crore were spent. Why is this happening? The reason is that the Union Government has put in a condition that 50 per cent cost should be borne by the Government of Kerala. The Government of Kerala has already signed an MoU with the Union Government for undertaking new projects and agreed to pay 50 per cent on new projects. But now, even for the budgeted projects the Union Government is putting the condition that 50 per cent of the cost should be borne by Kerala Government. That is too much for a State like Kerala. Kerala Government has already signed an MoU for undertaking Sabari rail, suburban rail, Nilambur-Nanjangud- Guruvayoor, etc. A lot of projects are there. My point is that the Union Government should not insist on cost sharing on at least the budgeted projects.

Sir, on behalf of the Communist Party of India (Marxist), I strongly oppose the focus of this budget for privatisation of Indian Railways and for dismantling the public sector character of Indian Railways. I strongly object to this Government's dispensing with a separate Rail Budget. With these words I conclude. Thank you.

***SHRIMATI R. VANAROJA (TIRUVANNAMALAI):** I express my profound gratitude and indebtedness to our revered leader Puratchi Thalaivi AMMA. I express my views on the Grants for Railways for the year 2016-17.

The East Coast Railway Project was conceived in 2008. The Railway Ministry had approved and sanctioned Rs. 600 crore for its implementation. However, the project did not kick start even after lapse of considerable time. To cope with the growing population and to drive economic growth, it has become imperative on the part of the Union Government to expedite the execution of the New Line Railway Project linking Cuddalore to Chennai via Puducherry, Villupuram and Kancheepuram.

The East Coast Railway Service would link the Greater Chennai Metropolitan Area to the districts of Kancheepuram, Cuddalore and Villupuram. The railway corridor should be so aligned with farsightedness to cater to the future development needs by taking into account the existing industrial distribution, human settlements and the projects in the pipeline.

The Southern Railway has revised the original estimate for laying a broad-gauge line between Cuddalore and Puducherry as part of Chennai-Mahabalipuram-Puducherry-Cuddalore new line project in 2014. Earlier it was proposed to construct the broad-gauge line between Puducherry and Cuddalore (Varakkalpattu) at a cost of Rs. 397.51 crore. However, as per the instruction of the Railway Board the proposed limited-use-subway and the road-over-bridge had been substituted with a level crossing. Accordingly a revised estimate for Rs. 195.86 core had been prepared and sent to the Railway Board for its consideration. Therefore I urge the Union Government to take necessary steps for the implementation and speedy completion of this important East Coast Railway Project in Tamil Nadu. The Ministry has a fixed a time frame target to complete this BG line before 2020. But the allocation of funds to Tiruvannamalai-Nagari BG line project do not match with the target date of completion and the

* Speech was laid on the Table.

implementation of the project is going on snail's pace. Because of this inordinate delay, the total cost of the projects has been escalated to Rs. 1080 crores from Rs. 498 crores. Any further delay in implementation of this project will not only increase the project cost further, but also an injustice to the millions of people who are aspiring for this project to complete at the earliest. Therefore, I urge the Union Government to take all possible steps to allocate sufficient funds for the speedy execution of the Tindivanam-Nagari BG line.

There is a public demand for the new line between Tiruvannamalai to Jolarpet via Chengam. I urge the Government to implement these two projects for the benefit of millions of people of my Tiruvannamalai constituency.

Integration of the Chennai Mass Rapid Transit System (MRTS), a project implemented by the Railways with the Chennai Metro Rail is desirable and feasible and would enable effective synergies between various modes of public transport and increase share of public transport. The process of approval by Government of India may be expedited.

I urge upon the Government to support the proposed Phase II of the Metro Rail Project of Chennai and to ensure that all necessary clearances are provided expeditiously to fulfill the dream of our visionary Leader Puratchi Thalaivi AMMA to provide fillip to the Public transport system in the Chennai Metropolitan city.

Our Beloved Leader Hon'ble former Chief Minister Puratchi Thalaivi AMMA has written to Prime Minister about the long Pending Railway demands of Tamil Nadu. But this Rail Budget has failed to meet the expectations of the People. Railways has shelved projects worth Rs. 19,500 crores that have been lagging, will affect as many as 14 projects in Tamil Nadu. The list includes projects that have been seen not much progress despite passage of years since the announcement. Tindivanam-Tiruvannamalai and Tindivanam-Nagari Railway line projects announced many years ago, in 2008-09 and 2006-07 respectively. But just 6% of the work is carried out so far in Tindivanam-Tiruvannamalai project, and

10% of the work in Tindivanam-Nagari railway line. These projects are concerning my Parliamantary Constituency.

For 2017-18, the total capital and development expenditure of Railways has been pegged at Rs. 1,31,000 crores. This includes Rs. 55,000 crores provided by the Government.

In the words of Hon'ble Finance Minister, Railways will now tie up with logistics firms to provide end to end transport solutions for such commodities," Chennai in Tamil Nadu and Calicut in Kerala, will be two among the 25 stations selected across the country for redevelopment. We whole heartedly welcome that the "Joint ventures will be carried out with the state Governments of Tamil Nadu and Kerala for construction and development projects."

With Rs. 2,278 crore allocated to Tamil Nadu in the budget, the focus mostly on passenger safety, redevelopment of stations, cleanliness and making stations more accessible. Most of the announcements made today are those repeated from the past years. Last year the Railway Ministry had earmarked only Rs. 2064 crore for various railway projects in Tamil Nadu for the financial year of 2016-17. This is just a marginal increase of Rs. 22 crore from the allocation of Rs. 2042 crores in the year 2015-16.

It is not at all enough for a progressive State like Tamil Nadu which contributes much to the nation's development. For Indian railways to become an engine of economic growth, all States of the country, especially progressive States like Tamil Nadu should be taken on board. Environment friendly initiatives such as LED luminaries in all Railway Stations in next 3 years; switching to composite sleepers made of recycled plastic; and setting up of Automatic coach washing plants to support water conservation, need effective implementation. A number of Railway Projects announced for Tamil Nadu in the earlier Railway Budgets have

not been commenced so far due to want of sufficient fund allocations. I request the Union Government and Hon. Railway Minister that these pending Railway Projects pertaining to Tamil Nadu should be provided with adequate funds to expedite the completion of these important railway needs of people of Tamil Nadu well within the stipulated time frame.

***SHRI B. VINOD KUMAR (KARIMNAGAR):** The Railways finances were presented on February 1, 2017 by the Finance Minister along with the Union Budget 2017-18. This was the first time since 1924, that the Railway Budget was merged with the Union Budget. This would facilitate multi modal transport planning between railways, highways and inland waterways. However, the functional autonomy of the Railways will continue.

The total proposed outlay for 2017-18 is Rs. 1,31,000 crore which is an 8% increase from the 2016-17 budget estimates (Rs. 1,21,000 crore). Railway's revenue for 2017-18 is estimated at Rs. 1,78,350 crore which is a 9% increase from the revised estimates of 2016-17. Total revenue in 2016-17, undershot budget estimates by Rs. 6,300 crore(4%).

Earlier, every year Railways paid a return on the budgetary support it received from the Government every year, known as dividend. The rate of dividend was about 5%. In 2016-17, the proposed dividend payable was Rs. 9,731 crore. From 2017-18, Railways will not be required to pay dividend to the Central Government. However, it must be noted that in the last few years, the share of gross budgetary support as a percentage of total plan outlay has remained constant. This suggests that the Central Government's support to Railways has broadly remained similar in the last few years. Even the share of internal resources has been declining, suggesting that Railways has been struggling to run its transportation business, and generate its own revenue. The share of extra budgetary resources, has been increasing in 2015-16, a majority of the revenue for Railway came from extra budgetary resources, suggesting an increasing dependence on borrowings. Various committees have noted that an increased reliance on borrowings will further exacerbate the financial situation of Railways.

For passenger safety, a Rashtriya Rail Sanraksha Kosh will be created with a corpus of Rs. 1 lakh crore over a period of five years (Rs. 20,000 crore per year). The Central Government will provide a seed amount of Rs. 1,000 crore for this

* Speech was laid on the Table

fund. The remaining amount will be raised by the Railways from their own revenues or other sources. With the Railways struggling to meet its expenditure and declining internal revenues, it is unclear how Railways will fund the Rail Sanraksha Kosh. Another concern is that the Central Government will provide the guidelines and timeline for projects to be funded through this fund. This may affect the Railways independence and autonomy in determining its own priorities with regard to railway safety. I must also point out that the Railways had a Railway Safety Fund existing to which received about 3% of allocation in the plan outlay. In 2015-16 (Actuals), Rs. 2,661 crore was allocated to this fund. Since 2016-17, no allocations have been made to this existing fund. The Hon'ble Minister must explain the reasons for this anomaly.

Railway lines of 3,500 km will be commissioned in 2017-18, which is a 25% increase from last year (2,800 km). A new Metro Rail Policy will be announced with focus on innovative models of implementation and financing, and standardisation and indigenisation of hardware and software. A new Metro Rail Act will be enacted by rationalising the existing laws. 500 stations will be made differently abled friendly by providing lifts and escalators- a welcome step in tandem with the Accessible India campaign. A coach mitra facility will be introduced. This will be a single window interface to register all coach related complaints and requirement. By 2019, all coaches will be fitted with bio-toilets.

Another area of concern is the dwindling revenues from freight operations. Freight traffic has been declining over the last few years. The freight traffic for 2017-18 is estimated to increase by 9% over revised estimates of 2016-17. The 2017-18 Budget speech referred to increasing traffic volume by modernising and upgrading certain corridors. In order to improve freight traffic, in 2016-17, the Railways had proposed expanding the freight commodities basket, and reviewing the freight tariff policy. However, in 2016-17, freight traffic decreased by 11% from the budget estimates, and revenue from freight traffic decreased by 8%. Steps must be taken to improve freight operations, given the huge commercial and

economic potential that freight operations have, in any mode of transport. Given that the Railways is losing significant chunk of its freight operations to other modes of transport including road and air, I urge the Hon'ble Minister to conduct State-wise surveys to explore the commercial viability of freight operations.

Further, to give a boost to freight operation and passenger movement in the State of Telangana, I request the Ministry of Railways to initiate a railway survey for laying a new railway line connecting Kazipet (SCR) and Karimnagar (SCR) via Hasanparthy Road (SCR)-Yellapur-Huzarabad-Shankarpatnam-Manakondur. The 70 km line will serve as a direct link between Kazipet and Karimnagar. Currently, Karimnagar is enroute on the Pedapalli-Niamabad railway line. Last year, the Hon'ble Prime Minister laid the foundation stone of the Mahoharabad-Kothapalli project with an allocation of Rs. 350 crore, owing to which Karimnagar will now also be connected to Secunderabad. If Kazipet and Karimnagar are linked through a railway line, the trains coming from the south towards west can be routed through Kazipet-Karimnagar-Nizamabad to Nanded and other different parts of Maharashtra and Gujarat. Thus, I request that surveying of this 70 km line be taken on a priority basis in this budget and be taken up as full-fledged project in next year's budget.

While I welcome the demand for grants for the Ministry, I hope the concerns I have pointed out will be addressed by the Hon'ble Minister during the deployment of the budgetary funds in the course of the coming financial year.

*** DR. MAMTAZ SANGHAMITA (BARDHMAN DURGAPUR):** This is first time in independent India that Finance Minister placed the railway budget and Railway Budget merged with General Budget. When everywhere we are thinking of decentralisation then what is the extra advantage of merging railway budget to General budget; Government has not cleared it so far.

Railway Budget 2017-18 is as usual apparently seems to be very fruitful but it omitted the loopholes towards its fulfillment. Four major areas have been given special attention; passenger safety; capital and maintenance work, cleanliness and finance and accounting system. All these issues are much talked of.

There are several encouraging proposals, as for example announcing 500 stations to be disabled friendly, bio-toilets in coaches by 2020, encouraging e-ticketing withdrawal of service charges, 1 lakh crore for Railway Safety fund, 3,500 km long Railway track, manning of all unmanned level crossing. It is really unnecessary to keep a separate fund for safety. Safety procedures includes many aspects which is integral system of running of trains.

On safety issue besides unmanned level crossing, Over-bridges, doubling of tracks, more emphasis should be given on freight corridors. Recently one of the main problems of railway travel is delay. The reason behind may be manifold. Over crowding of trains in the same track hampers speed, other causes are adequate absence of freight corridors, repair of damaged tracks, bridges and provision of new tracks. There is no freight corridor between Jharkhand and Kolkata(Howrah). These goods train carries coal and stone. There is no declaration about new trains. There is a need of local train service between Asansol to Howrah at evening for convenience of daily passengers.

While dreaming about bio-toilets it is shameful that there is no toilet provision in many trains running more than two hours even 6-8 hours. All the suburban trains to and from Kolkata having 2-3 hours journey have no toilet provision even in ladies compartments. Local passenger train from Bardwan to

* Speech was laid on the Table

Purulia and Bardwan to Bokaro takes 6-8 hours journey. These trains have no toilet facility.

Railways is losing share in both freight and passenger services. Sometimes loss is due to lack of passengers in certain routes due to non-stop services. Siuri express runs between Howrah and Siuri, stoppage at Gushkara and Bonpas will lead to better passenger input, Sealdah Rampurhat Inter-city express also needs stoppage at Gushkara, Bhedia/Bonpas. These issues should have been under consideration in this budget. In the name of modernisation Indian railways heading towards privatisation leasing metro station complex to Chinese and other foreign companies, biotoilet and other amenities and cleaning is going towards privatisation. Why this prestigious national organisation is being handed over to private and foreign establishments.

DR. P. VENUGOPAL (TIRUVALLUR): Hon. Deputy Speaker, Sir, I rise to participate in the debate on Demands for Grants pertaining to the Ministry of Railways for the year 2017-18. Sir, this is the first time after the merger of the Railway Budget with the General Budget that we are discussing the Demands for Grants of the Railway Ministry, and I am happy to say a few words on it.

Sir, I proudly say that I come from a State where the second railway line in the history of Indian Railways was inaugurated in 1856, which was operated between Royapuram and Wallajah Road in the then Madras Presidency. At the same time, I would have to very sadly say that there were no new development projects that had been sanctioned by the Southern Railways. Whatever development is there, it was done during the British period.

Sir, it is a pity that old British-era workshops are being closed down due to outsourcing activities. Now that a separate and exclusive Railway Budget has been dispensed with, the Members will have no chance to ventilate their grievances and seek new railway projects.

To begin with, there is no major increase in the budget allocation for Railways and the fund is insufficient to meet the on-going projects. Several sanctioned projects could not be taken up for want of money and several on-going projects could not be completed for insufficient money allocation. Hence, I request the Government to allocate sufficient funds for the Railways because Railways is a demand-oriented Ministry.

In Southern Railway, the allotment of fund for passenger amenities is meagre. The Southern Railway has got only Rs.74 crore against a minimum requirement of Rs.200 crore. This will affect the progress of the on-going works regarding passenger amenities in all the Southern States. It is also a pity that in the last three years, no progress is made regarding the new line projects in my State.

For the Avdi-Sriperumbudur new line project of 60 kilometres, against the sanctioned cost of Rs.839 crore, only Rs. 10 lakh is allotted this year. Similarly, for the Athipattu-Puttur new line project of 88.30 kilometres, against the sanctioned cost of Rs.517 crore, only Rs. 5 lakh is allotted.

Same is the case with other new projects like Erode-Palani; Chennai-Cuddalore via Mahabalipuram; Sriperumbudur-Guduvanchery; and Morappur-Dharmapuri. These are the new railway line projects sanctioned long back but yet to be started due to either meager or non-allotment of funds.

The hon. Minister of Railways said that it has been increased. But the fact of the matter is that the allotted amount of Rs. 1000 crore is for the purpose of rail and concrete sleepers. It is not for the new or sanctioned railway projects.

Funds allotted to on-going projects are woefully insufficient to complete the work. With the meagre allotment each year, it would take a few decades to complete these projects. I request the Hon. Minister of Railways to see that sufficient funds are allotted for early completion of these projects.

Similarly, allotment of funds for railway staff quarters and staff amenities is very meagre. I request the Hon. Minister to provide sufficient funds for this purpose.

Sir, in Southern Railway, Chennai-Gudur is the only Group-A route in the Southern Railway. In this line, Superfast, Express, Goods and EMU trains pass through and there is huge congestion in this line. To ease the traffic congestion, 3rd and 4th lines may be sanctioned early.

At Avadi Railway Station, in my constituency, there is a level crossing, which was not opened in the last ten years, because there is continuous train traffic. Hence, I would request the Railway Minister to sanction ROB in lieu of LC at Avadi Railway Station.

I would like to add one more thing here. As a part of the road-map for implementation of GST, the CST rate was reduced from 4% to 3% from 1.4.2007, which was further brought down to 2% from 1.6.2008. The Govt. of India assured

the States to provide compensation. In this regard, there is a balance amount of Rs. 5,571.87 crore, to be reimbursed by the Govt. of India. When so much money is pending with the Centre, how can the State participate with the Railways on projects where there is 50:50 share between the Centre and the State?

I have a suggestion to make to the Hon. Minister. There are vacant lands available in and around the Station premises. They may be leased out to small vendors with nominal cost, which could be utilized for other purposes. The respective DRMs may be delegated the powers to lease these lands so that this revenue would go into the non-fare revenue of the Railway's kitty.

I would also like to mention that the policy on recruitment to Group C & D posts in Railways needs an immediate review. In Railways, for the posts in Group C & D in Tamil Nadu, only five per cent of the candidates are selected from Tamil Nadu and the rest are picked from other States. If you consider the whole of Southern Railway, which includes parts of Kerala, Andhra Pradesh and Puducherry, this figure may not go beyond two per cent. This has been going on for several years now. This not only deprives the local people from getting jobs in their own areas, but this is also seriously jeopardizing the safety and security of rail passengers. For example, if a person from northern State is posted as 'Gangman' or 'Track Maintainer' in Tamil Nadu, he may not be able to perfectly patrol the tracks, because of language issues, whereas if a person from the same State is posted, he can very easily identify the intruder; and create an alarm in case of any mischief by others. If an outsider is handed down this job, it may lead to safety issues. For the post of 'Keyman', which is otherwise known as 'Track Maintainer Grade-I', sufficient posts are not sanctioned, resulting in staff being deputed on an adhoc basis. In the absence of regular and daily patrolling to detect rail fracture, it may adversely affect the safety of the rail passengers. Hence, I request the Railway Minister to sanction and appoint sufficient persons for this post.

The relaxation of periodical checking of train formation and faulty design of coaches, result in increasing number of derailments and other accidents. The Media reports suggested that the inquiry conducted by the Commissioner of Railway Safety concluded that the main reason for such accidents is the 'Coach Defect'. Hence, I request the Railway Minister to restore the earlier frequency of periodical checking and maintenance.

Goods trains are permitted to carry loads with a capacity of "Plus 8+2". This means, each wagon is loaded with 10 tonnes excess weight. This policy of loading excess weight is not permitted for vehicles going by road. How does the Railways allow the goods trains to carry excess load against the sanctioned carrying capacity? This is causing over-stressing of railway assets, which results in rail fractures and weld fractures, endangering the safety of passengers. This needs to be immediately corrected.

Introduction of bio-toilet is a welcome initiative, but it appears that it is only on paper; the reality is that the toilet-dropping always fall on the rails, causing early corrosion, leading to rail fractures. Why then is the specifications of rail renewal not revised by the Railways and why are the Trough Rail Renewal (TRR) submitted by various Zonal Railways not sanctioned?

The introduction of 'Hum-Safar Trains' is welcome. It appears that there is a huge public demand for this train. Hence, I request the Minister to sanction such trains, with fully unreserved coaches, in all the States, connecting State Capitals with other major cities within a distance of 500 kilometres, which will help the poor and middle class people.

There is also a persistent demand that the Govt. should do away with the Centralized RRB examination, and to take action to recruit local candidates for Group C & D posts. There is also a general impression that the Centralized RRB recruitment has led to scams in the past; and so it is requested that such exams may be held by Regional Recruitment Boards. There is also a demand to hold such exams in the regional languages to ensure fair and just chance to the poor people. I

request the Hon. Railway Minister to kindly look into this and come up with an amended policy for recruiting persons.

With these suggestions, I conclude and I expect the hon. Railway Minister to allot sufficient funds for the railway projects in Tamil Nadu.

Thank you.

***SHRI RABINDRA KUMAR JENA (BALASORE):**The Railways finances were presented on February 1, 2017 by the Finance Minister Mr. Arun Jaitley along with the Union Budget 2017-18. This was the first time since 1924, that the Railways Budget was merged with the Union Budget. Firstly I commend this bold step taken by the Government as this was a much needed initiative because data suggests that Railway Budget as a proportion of the Indian Budget has been decreasing from around 106% during independence to around 11.6% today. We should however ensure that the functional and total autonomy of the railways is maintained. On the macro front more resources seem to have been allocated to the Railways. The total proposed outlay for 2017-18 is Rs. 1,31,000 crore which is an 8% increase from the 2016-17 budget estimates (Rs. 1,21,000 crore). Railways revenue for 2017-18 is estimated at Rs. 1,78,350 crore which is a 9% increase from the revised estimates of 2016-17. However, the total revenue in 2016-17, undershot budget revised estimates by Rs. 6,300 crore (4%). Another important initiative taken up after this merger of budgets is the scrapping of the annual dividend paying policy of the Railways to the Government. This is expected to save around Rs. 10,000 crores for the Railways, which is another welcome move.

One worrying aspect which needs attention is the decreasing freight and passenger traffic. The freight traffic for 2017-18 is estimated to increase by 9% over revised estimates of 2016-17. However, in 2016-17, freight traffic decreased by 11% from the budget estimates, and revenue from freight traffic decreased by 8%. I am happy that the budget speech referred to increasing traffic volume by modernising and upgrading certain corridors and the minister informed that the Railways had proposed expanding the freight commodities basket, and reviewing the freight tariff policy in the coming year. Even with these announcements some doubt lingers on the capacity of Railways to compete in freight market and increase the volume share. Therefore a special task force needs to be set up to study this issue in specific and suggest practical solutions.

* Speech was laid on the Table

It is to be noted that in the last few years, the share of gross budgetary support as a percentage of total plan outlay has remained constant. This suggests that the Central Government's support to Railways has broadly remained similar in the last few years. However, the share of internal resources has been declining, suggesting that Railways has been struggling to run its transportation business, and generate its own revenue. Also it is to be noted that the operating ratio estimates does not reflect any improvement. In 2016-17, the Operating Ratio increased from a budgeted estimate of 92% to 94.9%. The Operating Ratio for 2016-17 is projected at 94.57%.

Now I shift focus to one of the most burning issue in the railways today: safety, I would like to put it on record that the "Revival of Railways" has been made a focus of this Government ever since it took over. It is a fact that the department of Railways have set ambitious targets for themselves in terms of rail timings, financial position, modernisation and speed of trains and are right making strides in that direction. I must definitely commend the effort of the honourable Minister Shri Suresh Prabhu Ji who has worked very hard to create a positive aura around the railways and its image. However it is to be mentioned that it is unfortunate that 2016 has seen a large number of rail accidents including a fatal accident in Indore-Patna Express where nearly 150 people were killed. I urge that Railways should reprioritize its strategies and chalk out a well thought out safety plan for the Railways with an intention of "Safety First, Speed Next". In his budget speech, the Finance Minister announced the creation of the Rashtriya Rail Sanraksha kosh to provide for passenger safety in Railways. It will be created with a corpus of Rs. 1 lakh crore over a period of five years (Rs. 20,000 crore per year). The Central Government will provide a seed amount of Rs. 1,000 crore for this fund. The remaining amount will be raised by the Railways from their own revenues or other sources. With the Railways struggling to meet its expenditure and declining internal revenues, it is unclear how Railways will fund the Rail Sanraksha Kosh.

Therefore, I urge the Government to re-strategize the priority of the Railways. Passenger safety should be the first and foremost policy priority of the Government. Along with this submission, I am attaching an annexure which contains my detailed demands from my side for the Ministry of Railways regarding my Parliamentary Constituency Balasore, Odisha.

Annexure-Demands for Balasore Parliamentary Constituency

1. NEW TRAIN

Need of a direct Train to Gujarat from Balasore, as a lot of passengers travel in this route.

2. NEW EXTENSIONS

- i. The Berhampur - Bhadrak passenger be extended up to Jaleswar and the Balasore - Kharagpur passenger be extended up to Howrah.
- ii. The Baripada - Balasore Passenger (train no. 78012 & 78016) should be extended up to Nilagiri.
- iii. The Palasa-Bhadrak passenger should be extended up to Rupsa.
- iv. The Bangirigoshi- BBSR Express should be extended up to Puri.

3. NEW STOPPAGES

- i. Demand that the Bangeriposhi-BBSR Express and the KGP-Khurda Road passenger be continued for all days of the week
- ii. Stoppages of the BBSR- New Delhi Durlanta Express, the NJP-CEN express, the HLZ-CEN Express and the HOW-SSPN Express at Balasore
- iii. Stoppage of 12863/12864 Howrah-Yaswantpur Express, of 12703/12704 Howrah-Secunderbad Fauknama Express, of the 12254 Bhagalpur Yaswantpur Anga Express, the Haldia Chennai Express and of the 22603 Kgp-Villupuram Express at Jaleswar.
- iv. Stoppage of Jagannath Express at Laxmannath Road Station.
- v. A stoppage of Dhauli Express and/or Janastabdi express at Rupsa Station.

4. NEW PROJECTS

- i. Rail Corridor in North Odisha
- ii. Elimination of unmanned level crossings and the need for the construction of road-under-bridges and road-over-bridges in Balasore and Mayurbhanj districts.
- iii. The construction of a crossing line or 2nd line at the Betnati Station
- iv. The construction of a service road for the Khantapada Railway Station
- v. Immediate renovation of platform no1 and 2, extension of the Goods platform at Khantapada Railway Station
- vi. Jaleswar also needs an underground passing through the Paschimbad line (Level Crossing)
- vii. Construction of a Foot Overbridge at Nuagaon Station.
- viii. For Nilagiri station, a track renewal has been demanded, along with the construction of a foot over bridge and construction of black top roads on east and western sides, which are also urgently demanded.

5. NEW AMENITIES

- i. Amenities for Jaleswar station: a dormitory, and a shed, water and adequate lights on the platforms.
- ii. Amenities for Laxmannath Road Station: a waiting hall, a long shed for the platform, lights, drinking water, roads to connect station to the villages, and a cycle stand at the station.
- iii. Amenities for Amarda Road Station: it needs adequate lighting and it currently has no reservation facilities, which need to be provided, and the height of the platform needs to be increased.
- iv. Amenities for Balasore Station: Although declared as complete 'Adarsh Station', it still has no exclusive reservation counters for Women, Senior Citizens & physically Handicapped. This is urgently needed.
- v. Amenities for the Nilagiri Station: The Nilagiri station needs adequate drinking water and lighting facilities and an adequate passenger shed.

- vi. Amenities for the Rupsa Station: Rupsa station needs a foot over bridge on platform 2 and 4 and the construction of booking counter in west side of platform-4.
- vii. Amenities for Khantapada Station: Demand for construction of waiting room with toilet facilities and the renovation of existing foot overbridges. Also the adjoining roads needs immediate repair/renovation, which has become an issue of serious inconvenience to the locality.
- viii. Amenities for Haldipada Station: Demand for high level platforms, immediate construction of passenger shed and light facilities and the provision for booking of goods and fishes from the station.
- ix. Amenities of the Nuagaon Station: Demand for minimum facilities-drinking water, lighting etc. and extension of platforms.
- x. Amenities for the Betnati Railway Station: Demand for one computerised reservation counter.
- xi. Rajghat Station: Length of the platform should be increased.
- xii. Laxmannath Road Station: Height of platform to be increased, lengthening shed of the platform, light in the platform, connecting Road to station should be developed.
- xiii. Nilgiri Railway Station: Construction of new platform with all facilities, construction of foot over bridge PF no.-3 of NGRD railway station, construction of black top road on eastern and western side of NGRD Railway Station, construction of passenger shed.
- xiv. Basta Railway Station: Renovation of Basta Railway Station.

SHRI MEKAPATI RAJA MOHAN REDDY (NELLORE): Thank you, hon. Deputy Speaker Sir, for giving this opportunity to speak on the Demands for Grants in respect of Railways.

I compliment the Railway Minister for all the progressive initiatives being taken by him. Having said so, since I am from Andhra Pradesh I want a categorical answer from the hon. Railway Minister. At the time of the Andhra Pradesh reorganization, the Government of India had promised the creation of a new railway zone at Visakhapatnam. Three years have already passed and the people are agitating through *dharnas* and hunger strikes. In spite of all these things, the Government of India has not taken any decision till now. I want and I request a categorical answer from the Minister of Railways when they are going to establish this new railway zone at Visakhapatnam. This is a very important subject for our State of Andhra Pradesh.

Safety and security is a very important item to be taken care of by the Railways. I understand, as per the current position, there are 1,22,763 vacancies among safety categories. Besides that, around 94,606 are among non-safety categories, that is, a total of 2,17,369 vacancies are there. The situation of safety category vacancy is alarming and calls for urgent action. If not, the existing staff is forced to work extra time and quite often neglecting safety parameters. This results in train accidents. Sir, nowadays we have been frequently experiencing train accidents. This is also one of the important items the Ministry of Railways should take care to avoid these things.

Sir, in Andhra Pradesh, there are 16 new projects that have been languishing for want of funds for so many years. One is Nadikudi –Srikalahasti. Of course, this year the Government of India has allocated major funds. But, still it requires allocation of major funds. Second is Macherla – Nalgonda; third is Kakinada – Pithapuram; fourth is Kotipalli – Narsapur; fifth is Obulavaripalli – Krishnapatnam; sixth is Jaggayyapet – Mellacheruvu – Janpahad; seventh is

Tindivanam – Nagari; eight is Rayadurg – Tumkur; ninth is Cuddapah – Bengaluru; tenth is Attipattu – Puttur; eleventh is Nandyal – Yerranguntla; twelfth is Gudur – Durgarajapatnam; thirteenth is Bhadrachalam – Dharmavaram Wadi; fourteenth is Cumbam – Proddatur; fifteenth is Kondapalli – Kothagudem; and sixteenth is Chikballapur – Puttaparthi – Sri Sathya Sai Nigam.

The State Government has come forward to share the cost in most of these projects. So, I would request the Ministry of Railways to come forward and invest more money. These are all very important projects where the RoR is more than 15 per cent. The rate of return is very high. So, these projects are very viable. Hence, I would like to request the Ministry of Railways to take up these projects immediately. They are already in progress but allocation of good numbers of funds is required so that these projects can be completed early.

There are demands for new trains. We expected that the hon. Railway Minister would announce new trains. But, that did not happen. After so many requests, very recently, a special train has been started running from Tirupati to Shirdi. The fare is extra and only once in a week they run the train. There is a lot of demand for that. That is why, I would like to request the Ministry of Railways to make it run at least three days in a week as a regular super-fast express train so that people can avail this facility without paying extra charges.

Now, Amravati is the new capital of Andhra Pradesh. From Vijayawada to Bengaluru also via Ongole - Gudur - Nellore, there is a demand for the new train. I have been requesting that also to the hon. Railway Minister. So, I would like to impress upon and request the hon. Railway Minister to start this new train also.

Sir, as you know, India is a very populated country where the land area is 2.4 per cent and population is 17 per cent. So, land is very precious here. In my parliamentary constituency, there is a station Bitragunta where 1500 acres of railway land is situated. It is empty and vacant now. Previously, there was a loco-shed there but now, there is no loco-shed. Nearby, there is national highway of six lane road connecting Chennai to Kolkata with all infrastructure facilities. The

Ministry of Railway can utilise that land very effectively by starting new industry. We have been requesting that also since a very long time.

Sir, there are still rail level platforms in many stations. People cannot board and de-board the train. For old people, ladies and children, it is very difficult. So, I would like to urge upon the Ministry of Railways to raise the platforms. Even in smallest stations also where passenger train stops, old people, ladies and children find it very difficult to board or get down from the train. Therefore, the level of platform should be raised immediately. There is one such station in my parliamentary constituency called Ulavapadu Station. I would like to request the Ministry of Railways to take care of that.

Nellore being a district headquarters with one lakh population, has an 'A' category station but there is no cover over platform No.1. I would like to request the Ministry of Railways to immediately attend to it. At this Station, Platform Nos. 2 and 3 are very uneven. Though these are all small matters, I have been writing letters to the Minister of Railways in this regard since a very long time but these works have not been attended to till now. That is why, I am mentioning this here. I would request the Ministry to direct the concerned authorities to take up these matters immediately.

Sir, since my constituency, Nellore being district headquarters, there is a demand to stop Coromandel Express which runs from Chennai to Kolkata, Garib Rath running between Chennai-Hazrat Nizamuddin, Tamil Nadu Express and Ganga Kaveri Express at Nellore. For the last many years, I have been requesting to stop Sabari Express, Yeshwantpur Express (Howrah-Yeshwanthpur) and Seshadri Express (Kakinada-Bangalore) at Kavali Station. Then, north of Nellore, a town has grown bigger and a lot of population is living there. This station is called Vedayapalem Station. Therefore, the halts of Pinakini Superfast Express, Tirumala Express and Circar Express are required at the Vedayapalem north Nellore station. Stoppages of Krishna and Howrah Express trains are required at Ulavapadu Station. Then, halting of Krishna Express at Padugupadu Railway

Station is also required. These are all important things. Hence I would request the Railway authorities to take care of all the above items which I have mentioned.

As regards railway zone at Visakhapatnam and granting special status to Andhra Pradesh, having promised these two things, the Government of India cannot go back from its promises. There has been no progress on both these promises on the part of Government of India. These promises were made on the floor of Parliament at the time of division of Andhra Pradesh. The people of Andhra Pradesh are agitated about this. I would request the hon. Prime Minister to keep up his words which he promised at the foothills of Lord Balaji, Tirumala and give special status to Andhra Pradesh and declare a railway zone at Visakhapatnam immediately.

*SHRI NISHIKANT DUBEY (GODDA): I congratulate the Government for merger of railway budget in general budget for financial year 2017-18, the total capital and development expenditure of Railways has been pegged at Rs. 1,31,000 crore. This includes Rs. 55,000 crore provided by the Government. Budget 2017 proposes several measures to improve services, infrastructure and amenities.

Below are 12 measures for the railways in Budget 2017:

1. For passenger safety, a Rashtriya Rail Sanraksha Kosh will be created with a corpus of Rs. 1 lakh crore over a period of five years.
2. Unmanned level crossings on broad gauge lines will be eliminated by 2020.
3. In the next three years, the throughput is proposed to be enhanced by 10%. This will be done through modernisation and upgradation of identified corridors.
4. Railway lines of 3,500 kms will be commissioned in 2017-18. During 2017-18, at least 25 stations are expected to be awarded for station redevelopment.
5. 500 stations will be made differently-abled-friendly by providing lifts and escalators.
6. It is proposed to feed about 7,000 stations with solar power in the medium term.
7. SMS based Clean my Coach Service has been started.
8. 'Coach Mitra', a single-window interface to register all coach-related complaints and requirements, will be launched.
9. By 2019, all coaches of Indian Railways will be fitted with bio-toilets.
10. Tariffs of railways would be fixed, taking into consideration costs, quality of service and competition from other forms of transport.

* Speech was laid on the Table

11. A new Metro Rail Policy will be announced with focus on innovative models of implementation and financing, as well as standardisation and indigenisation of hardware and software.
12. A new Metro Rail Act will be enacted by rationalising the existing laws. This will facilitate greater private participation and investment in construction and operation. But for Santhal Pargana these projects need urgent attention

LWE problem is one of the most serious internal security challenges facing of country. Jharkhand is amongst the worst states affected by this problem. The state has remote and inaccessible areas which need significantly improved connectivity for providing the necessary impetus to economic development. Poor railway connectivity is also hampering affect LWE measures in the state.

I am praying with the request that Government should consider to expedite railways and national highways authority for a sanctioned project (2016-17) from vikramshila to Kateriah via Bateshwar Sthan (Ganga Bridge), Godda-Pakur and Basukinath-Chitra, under joint venture initiatives in the Santhal Pargana and Aanga region. Let me also inform that a Railway Line under the latest committed funding policy of the Ministry of Railways with Government of Jharkahand has already been sanctioned for Pirpanti to Jasidih via Godda, and going with slow pace. These extension lines would benefit your off take of large quantities of coal from three incoming projects like Simlomg Expansion, Hura "C" and Chupervita and existing mines of Chitara of ECL because without this line they will face a lot of problem for dispatch of coal.

Please also note that the mineral rich state of Jharkhand is the single largest revenue contributor to the Coal India and yet has been receiving a step motherly treatment all along. These lines will connect five major lines.

- a) Delhi to Guwahati via Kateriah, Bateswar Sthan.
- b) Bhagalpur to Howrah via Pirpanti, Pakur.
- c) Bhagalpur to Rampurhat via Hansdiha.
- d) Delhi to Howrah and Kharagpur via Jasidih.
- e) Howrah to Delhi via Dhanbad.

These rail lines will also connect ports like Haldia and Paradip via Shaibganj terminal or inland waterways. The deprived Tribals of the region and the state of Jharkhand would benefit from this.

The region is very important from the point of view of tourism and pilgrimage. There are several urgent needs of the people as far the rail connectivity is concerned. I would urge the Government to consider the below requests and issue orders at the earliest.

1. Jan Shatabdi Train: Deogarh is a pilgrim centre that is visited by more than 5 crore pilgrims from all parts of the country. The lack of infrastructure hampers development and visitors. Accordingly, I request that a Jan Shatabdi should start at 6 am from Howrah and would reach Jasidih by 10 am. The return trip could from Howrah to Jasidih (Jharkhand) as promised by the Government. This train starts at 6 p.m.

2. Rajdhani Express-Delhi-Howrah: The running times of this train was decided when the Patna-Asansol route had not been electrified and therefore the total travel time is quite a bit. Given that the route has been electrified, it is quite possible for the travel time to be reduced. I request you to ensure this. Also, the frequency of this train is once a week, which given the traffic volume is not adequate. I request that the frequency be raised to at least twice a week.

3. Poorva Express: Once again, I would like to request you to increase the frequency of this train to seven days a week. Such a decision would go a long way in helping the people of this region.

4. Madhupur Junction Railway Area Development along with sports facility is needed.

5. Jasidih Railway Station caters to the needs of 4 crore pilgrims visiting every year to one of the Dwadash jyotirlingas in Deoghar. This station should be upgraded as a modern station with all latest state-of-the-art facilities to facilitate the pilgrims. Despite my repeated request, the Ministry has turned Nelson's Eye on this very important issue. We need improvement of Jasidih Junction Second exit.

6. Three halts were proposed at Salaiya, Dhawatand and Arjun Nagar, action is required.

7. From Deoghar Railway Station we need bypass for Kolkata (Howrah).

8. Please try to connect Baidhyanath to Vishwanath.

***DR. HEENA VIJAYKUMAR GAVIT (NANDURBAR):** Hon'ble Finance Minister has sanctioned an amount of Rs. 1,31,000 crore for capital and development expenditure on railways in 2017-18.

The main issue in Railways is safety now a days, for this Hon'ble Minister has proposed a Rashtriya Rail Sanraksha Kosh with a safety fund worth Rs. 1 lakh crore over 5 years (20,000 crore per year). Clear guidelines for safety will be drawn out and all unmanned railway crossings will be eliminated by 2020.

New railway lines of 3,500 km will be commissioned in 2017-18. Railways have put up joint venture with 9 state Governments also.

There is a proposal for at least 25 stations which are going to be awarded for redevelopment. Around 500 stations will be made disabled-friendly.

The Government has proposed to feed at least 7,000 stations with solar power in the medium term and beginning has already been made in 300 stations. Work will also be taken up for 2000 stations as part of the Government's 1000 Megawatt solar mission. By the year 2019, all rail coaches will have bio-toilets.

Service charges in e-tickets booked through the IRCTC website has been withdrawn in an effort to push digital transactions. Railway related state-run companies like IRCON and IRCTC to be listed in stock exchanges.

Steps will be taken to launch pilgrimage trains.

There are some issues related with my Parliamentary Constituency which are as under :-

1. There is one Khandbara Railway Station on Surat - Bhusawal Railway line. The Khanbara has population of more than 10,000 and people are facing a lot of problems in crossing the railway track as the town is on one

* Laid on the Table

side of the track and the Rural Hospital, Government School and bus stand on other side. A number of accidents regularly occurring on this Railway Crossing. There is an urgent need for construction of Rail under Bridge (Subway) at this place.

2. Train Number 59025/59026 Surat Amrawati passenger should run daily.
3. Train No. 11453/11454 Ahmedabad-Nagpur (Prerna Exp.) is already running thrice (Tuesday, Thursday, Saturday) a week though Nandurbar. This train should run daily as per Public demand from my constituency.

*SHRI D. K. SURESH (BANGALORE RURAL) The Railways which has important role and separate budget since independence, is got just a cursory mention in this General Budget, In fact in the Government ruined the Railways. This was the first time since 1924, the Railway Budget was merged with the union Budget. It gives an overview of Railways finances. The intention on the merger was to facilitate multi model transport planning between railways, highways and inland waterways. Unfortunately, there was no concrete proposal to promote multi model transport system in the proposal. The Government included passenger safety and cleanness in its priority of course it is an appreciable step but there is no pooper plan for the implementation of the same.

The name of "amalgamating the Railway budget with the general budget", the Government has completely ignored the railways. The pressing agenda of passenger safety and lakhs of vacant staff positions were left unaddressed even repeated train accidents occurred in the country. The token announcement of a future safety fund and bio-toilets does little to reassure the harassed and overburdened millions of common passengers for whom railways travel is becoming unaffordable expensive and insecure.

Even though the Government is giving importance in words, the difference in capital expenditure difference is just 10000 crores compared to the previous years. I appreciate the proposal to equip all coaches with bio toilets and announced 'Clean my coach' App for passengers. The Railway Budget provides for commissioning of new railway lines of 3,500 km against 2,800 km in 2016-17 but it is inadequate for meeting the demands from various places.

The total proposed outlay for 2017-18 is Rs. 131,000 crore, which shows a slight increase comparing to the previous budget. But the sharp increase in commuters and the need to use railways as a mode of transport of essential goods,

food grains and other commodities, it is not enough to arrange essential infrastructure facilities to the Indian Railway.

The revenue side, Government is expecting a sharp increase of above 9% comparing to the previous budget. Railway's expectation is Rs. 1,78,350 crores comparing to previous year's amount. The traffic revenue is estimated Rs. 1,88,998 crore, which is 10% extra than the previous year. Revenue from freights is expecting 9% hike. But The last year the expected revenues were not come from any of the above sectors.

The total expenditure for 2017-18 is projected Rs. 1,80,550, which shows as slight increase. Earlier the railways paid a return on the budgetary support it received from Government every year, known as dividend. The rate of dividend was about 5% from this year onwards, railway has not to pay any dividend to Government, this is the only difference from the previous budget of railways.

In Septmeber, Railways introduced flexi-fare system for certain categories of trains. This had raised concerns about train fares becoming more expensive. In 2016-17 passenger revenue across all classes declined despite an increase in passenger traffic. In light of this, its is unclear how passenger revenue will increase in 2017-18 with a marginal increase of traffic.

In the last few years, the share of gross budgetary support as a percentage of total plan outlay has rained constant. This suggests that the Central Government's support to Railways has broadly remained similar in the last few years. The Committee on Restructuring Railway has observed that raising revenue for Railways is a challenge because of investment made in projects that do not have traffic and hence do not generate revenue, the unbalanced mix of passenger and freight traffic does not help generate revenue, the efficiency improvements do not result in increasing revenue and delays in projects results in cost escalations are difficult to recover costs.

The social service obligations include pricing essential commodities lower than cost, low fares and passenger concessions: such as cheaper tickets for senior

citizens, army veterans, uneconomic branch lines and new lines are not yet profitable. Even NITI Aayog also noted that the data related to the cost of running passenger business is not scientific and accurate. Therefore, it is difficult to compute accurately the levels of under-recoveries. The calculations of social costs does not factor the efficiency of various expenditures.

Let me raise few issues which is affecting my state and my constituency. After decades of struggle, the Karnataka Government and the Railways inched a step closer towards introducing a commuter railway system in Bengaluru after both the parties signed an MoU in the month of January.

The State Government has raised equity related concerns in this project has not addressed in the budget. Hon'ble Chief Minister of Karnataka expressed reservation over the Centre's draft suburban rail policy's financing pattern. The draft mentions financing pattern as 20 per cent by Central Government and 80 per cent by the state Government, he said Government is unable to bear this cost. The State Govt is ready for a 50:50 financing pattern, and also request that the Centre should also share the land cost. It is very unfortunate that the budget allocated not even a single rupee for the suburban rail as promised earlier.

The Centre had promised to take up the projects with the State Government sharing 80 per cent of the cost. But the state had requested for a 50:50 formulae. Suburban rail needs Rs 100 crore, but nothing has been allotted for it. The Byappanahall coaching terminal got only Rs 116 crore. Only one Rail Under Bridge (RUB) has been sanctioned, while we need 50. Electrification of trunk routes, Bengaluru to Hosur and Yeshwanthpur to Tumakuru line, has been sanctioned without funds. They will have to completely rely on institutional funding, that is, loans from private groups. The earlier plan was to decongest the Krantiveera Sangoli Rayanna station by acquiring 3 acres of land in Binny Mill. But no funds have been allocated.

I request the Union Government to reconsider the cost sharing ratio in all railway projects in Karnataka also to take responsibility in land acquisition.

There are few new ROBs need to be constructed and RUBs needs to be widened in my constituency. Yarab Nagar, Ramanagara Town at LC 37&38, Aldenahalli village in Anekal Taluk at LC 109, Marasuru cillage Anekal Taluk at LC 116, Iggaluru Depo, Anekal Taluk at LC 117, Kirthi Layout Anekal Taluk at LC 118 are the new ROBS need to be constructed. Maranayakanahalli Anekal Taluk at LC 108, Channena Agrahara Anekal Taluk at LC 115 are the existing RUBs need to widened in my Constituency. Therefore I request the Government to allocate adequate funds for the completion of these projects keeping in view the interest of the common people.

I request the Honble Minister to extend the Ramanagar Memo train till Mandya to connect the Channapatna and Maddur Taluks. The Government of Karnataka has commissioned 220 KV Transmition line form Bidadi Grid substation to Bidadi Railway traction substation for the electrification of Bangalore-Mysore line and thereby we can extend the frequency of MEMU service in this line.

The Government has approved 100% FDI in Railway projects and that has given huge expectation for the public that the developmental projects with FDI Government failed in giving a message to the investors that environment is investor friendly and there is no sort of road blockage when the project is initiated. The Government failed in completing its high speed train projects. High speed trains we can see only on announcements not on track. Government is focused only on announcement of big projected but not focused in implementation of any of these project. I would like to say the Government failed to deliver anything to the common people rather than announcements.

*श्री अजय मिश्रा टेनी (खीरी): मैं भारत सरकार के बजट में रेलवे को आवंटित बजट व कार्यक्रमों का समर्थन करता हूँ तथा अपने संसदीय क्षेत्र के विषय में मैलानी-बहराइच रेल लाईन कंवर्जन जो रेल बजट 2016-17 में स्वीकृत हुआ था, की तरफ ध्यान आकर्षित कराते हुए प्रभावी कार्यवाही की माँग माननीय रेल मंत्री जी करता हूँ।

मेरे लोक सभा क्षेत्र 28-खीरी (उ.प्र.) के अंतर्गत मैलानी-बहराइच रेल लाइन के अमान परिवर्तन की स्वीकृति सन् 2016-17 के रेल बजट में करते हुए 1900 करोड़ रुपये का आवंटन किया गया था।

परंतु उक्त रेल लाइन का कुछ हिस्सा वन क्षेत्र में पड़ता है जिसमें वन विभाग की अनापत्ति (एन.ओ.सी.) रेल विभाग को लेनी है। परंतु उक्त एन.ओ.सी. प्राप्त न होने के कारण अभी तक मैलानी-बहराइच रेल लाइन का काम शुरू नहीं हो सका है।

अतः उक्त एन.ओ.सी. प्राप्त मैलानी-बहराइच रेल लाईन (अमान परिवर्तन) का कार्य शीघ्र प्रारंभ कराने का कष्ट करें। मैं बजट में रेल से संबंधित प्रस्तावों का समर्थन करता हूँ।

* Speech was laid on the Table.

श्री राजीव सातव (हिंगोली) : उपाध्यक्ष महोदय, यह पहला रेल बजट है, जिसमें रेलवे बजट का समावेश आम बजट में हुआ है। यह तीसरा वर्ष जब हम रेलवे बजट पर चर्चा कर रहे हैं। सुरेश प्रभु जी ने दो रेलवे बजट प्रस्तुत किए, उसके पहले सदानंद गौड़ जी ने रेल बजट प्रस्तुत किया। सुरेश प्रभु जी और सदानंद गौड़ जी के भाषणों में यह बात थी कि हम रेलवे की स्थिति सुधारना चाहते हैं। तब से करीब तीन साल का समय बीत गया है, क्या तीन साल में आपने रेलवे का परफॉर्मंस सुधारा है, रेलवे में इम्प्रूवमेंट आई है इसका जवाब स्टैंडिंग कमेटी की रिपोर्ट में क्लियरली आया है कि रेलवे का परफॉर्मंस दूर-दूर तक सुधार इस सरकार द्वारा नहीं हुआ है। रेलवे स्टैंडिंग कमेटी की रिपोर्ट में उल्लेख किया गया कि माल भाड़े से आय आने वाली है, पैसेजर्स ट्रेन से आय आने वाली है, लेकिन माल भाड़े की आय में 8 प्रतिशत की कमी आई है। यात्री भाड़े में करीब छः प्रतिशत की कमी आई है। इस तरह से न आपके पास पैसेजर्स हैं और न ही माल भाड़ा है तो रेलवे कहां से चलेगी, इसमें यह सवाल है। आप जो बातें तीन साल से कह रहे हैं, वे धरातल पर कहीं भी नहीं हैं, यह दिखता है।

पिछली बार सुरेश प्रभु साहब ने बजट में आपरेटिंग रेश्यो के बारे में कहा था। आपरेटिंग रेश्यो की बात हम इसलिए कहते हैं कि अगर एक रुपया आएगा तो कितना पैसा कहां लगेगा और कैसे खर्च होगा। पिछली बार सुरेश प्रभु साहब ने कहा था कि 92 परसेंट इस साल का आपरेटिंग रेश्यो होगा। स्टैंडिंग कमेटी को रेलवे ने जो बातें कही हैं तो आपरेटिंग रेश्यो 95 परसेंट के आसपास आ रहा है। इसका मतलब यह है कि आप कहीं भी दूर-दूर तक परफॉर्मंस दे नहीं पा रहे हैं। अगले साल का आपरेटिंग रेश्यो 98 परसेंट के आसपास आएगा, इसका मतलब है कि दूर-दूर तक रेलवे की स्थिति सुधारने में सरकार कामयाब हो रही है, ऐसा नहीं लगता है। आपकी आमदनी अठन्नी और खर्चा रुपया हो रहा है, इस प्रकार से रेलवे का कारोबार चल रहा है।

जब हम रेलवे सेफ्टी की बात करते हैं, 2015 में 68 लोगों की जान रेलवे एक्सीडेंट में गई, 2016 में 150 लोगों की जान रेल एक्सीडेंट में गई। अब मार्च महीना आ गया है, 41 लोगों की जान रेल एक्सीडेंट में गई है। 2015 में 28716 लोग रेल रिलेटिड एक्सीडेंट के शिकार हुए हैं, जिन्हें जान गंवानी पड़ी, यह स्टैंडिंग कमेटी की रिपोर्ट है। इससे यह क्लियर दिखता है कि इन्फ्रास्ट्रक्चर और रेलवे की सेफ्टी की तरफ सरकार का कोई ध्यान नहीं है। इस सरकार द्वारा सिर्फ बड़े वादे हो रहे हैं।

अब हम डेप्रीसिएशन रिजर्व फंड की बात करते हैं। इस बार आपने 2017-18 के लिए 5,000 करोड़ रुपए रखा है, 2014-15 में जब खड़गे साहब ने बजट पेश किया था तो इसमें 7775 करोड़ रुपए

रखा गया था। पिछले दो सालों में 2,700 करोड़ की कमी डेप्रीसिएशन फंड में आई है। अगर नई ट्रेन का रखरखाव नहीं होगा, नए कोचेज़ नहीं देंगे तो ट्रेन कैसे चलेगी, यह सवाल सामने है। अब तो आपने रेलवे को फाइनेंस के सुपर्द कर दिया। फाइनेंस का मामला ऐसा है, वित्त राज्य मंत्री यहां बैठे हैं, डिफेंस के लिए 10-15 प्रतिशत का कट लगा रहे हैं, जब डिफेंस के लिए कट लगा सकते हैं तो रेलवे की बात ही नहीं है। जिस प्रकार से फाइनेंस एक-एक प्रोजेक्ट को करटेल करता है, रोकता है, उससे रेलवे की ऑटोनोमी पूरी खत्म होने वाली है। रेलवे इस देश का गौरव था, जिस प्रकार से फाइनेंस डिपार्टमेंट की चपेट में रेलवे आ रहा है, आने वाले समय में रेलवे कहीं दिखेगी, ऐसा हमें नहीं लगता है।

मेरे चुनाव क्षेत्र में साउथ सेंट्रल रेलवे आता है, मैं यहीं से आता हूँ। साउथ सेंट्रल रेलवे में नांदेड़ डिवीजन आफिस है। महाराष्ट्र के 48 में से 48 सांसद मांग कर रहे हैं कि नांदेड़ का डीआरएम आफिस सेंट्रल रेलवे से जोड़िए। हम प्रभु साहब से मिले, सदानंद गौड़ा जी से मिले, यह बात कांग्रेस ने उठाई, शिव सेना ने उठाई, सबने उठाई, लेकिन नांदेड़ का डीआरएम आफिस सेंट्रल रेलवे को सौंपने की दिशा में सरकार कदम नहीं उठाना चाहती है। इसमें पैसे के प्रावधान की बात नहीं है, इसके लिए एक रुपया भी नहीं चाहिए। साउथ सेंट्रल रेलवे नांदेड़ के साथ इतना सौतेला व्यवहार करती है कि जितनी खराब ट्रेन और जितने खराब रैक देने होते हैं तो वह नांदेड़ डिवीजन को पहले देने होते हैं। फैन नहीं होते हैं, टॉयलेट हैं तो दरवाजे नहीं हैं। अगर डिब्बे हैं तो पूरी तरह से टॉयलेट की फैसिलिटी नहीं है, कोई फैसिलिटी नहीं है। इस तरह से यदि देश में खराब रैक और डिब्बे देखने हैं तो नांदेड़ डिवीजन में देखे जा सकते हैं। जहां तक ट्रेन देने की बात है तो पांच प्रतिशत नांदेड़ में देने की बात साउथ सेंट्रल रेलवे की तरफ से नहीं हो रही है।

किनवट ट्राइबल एरिया है। यहां सोशली डिज़ायरेबल स्टेशन के रूप में रेलवे को सोचने की जरूरत है। मैं पिछले तीन साल से माननीय मंत्री जी से मांग कर रहा हूँ। मैं किनवट माहूर लाइन की बात कह रहा हूँ, माननीय गडकरी जी के यहां कुल देवता हैं। जनरल मैनेजर साउथ सेंट्रल रेलवे की तरफ से हर साल वही रिप्लाय आ रहा है कि इसे रेलवे बोर्ड को भेजा है, हमने सेंट्रल रेलवे का भेजा है। उनकी तरफ से जो मदद मिलनी चाहिए, वह नहीं मिल रही है।

माननीय उपाध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से पूर्णा खंडवा रेलवे की बात कहना चाहता हूँ, यह किसी एक डिवीजन की बात नहीं है, दो-तीन राज्यों को जोड़ने का मामला है। अगर सुरेश प्रभु जी और प्रकाश जावड़ेकर जी चाय पर चर्चा कर लें, तो यह मामला खत्म हो सकता है। एन्वार्यर्नमेंट डिपार्टमेंट की वजह से पिछले चार साल से मामला अटका हुआ है। अगर वे सिर्फ चाय पर चर्चा कर लें तो यह मामला खत्म हो

सकता है। लेकिन अब शायद चाय पर चर्चा बंद हो गयी है, इसलिए यह बैठना नहीं चाह रहे हैं। हम आरओबी हिंगोली, आरओबी किनवट, तापोन एक्सप्रेस को अदिलाबाद लेकर जाने की बात कर रहे थे। अंजनी एलटीटी एक्सप्रेस, जो खड़गे साहब के कार्यकाल में शुरू हुई थी, इसे हमने हर रोज करने की मांग की थी। मैं नंदीग्राम बोधड़ी का स्टापेज तीन साल से मांग रहा हूँ। मैं इसके लिए रेलवे बोर्ड गया, रेल मंत्री के पास गया। जनरल मैनेजर साउथ सेंट्रल रेलवे, जनरल मैनेजर सेंट्रल रेलवे आदि सबके पास गया, लेकिन अभी इसमें कुछ नहीं हुआ है। यदि खड़गे साहब के पास जाना है, तो नांदेड-बेंगलौर लिंक ट्रेन में जाना पड़ता है। मैं एक दिन उसमें गया था। मैंने इतनी खराब ट्रेन, इतने खराब डिब्बे कभी नहीं देखे हैं। अगर नांदेड एरिया की ऐसी हालत करनी है तो निश्चित रूप से यह बहुत दुखदायी बात है।

उपाध्यक्ष महोदय, मैंने दो साल पहले तीन कम्प्लेंट्स की थीं, लेकिन उनका कोई जवाब नहीं आया। दो साल पहले ट्विटर का काम शुरू हुआ, सोशल मीडिया का काम शुरू हो गया। मैंने ट्विटर पर अपनी कम्प्लेंट्स रखीं, लेकिन ट्विटर पर उन कम्प्लेंट्स का कोई जवाब, कोई काग्नीजेंस रेल मंत्रालय ने नहीं लिया। वे सिर्फ कह रहे हैं कि हमने सेंट्रल रेलवे को भेज दिया है, तो कोई कह रहा है कि हमने साउथ सेंट्रल रेलवे को भेज दिया है। उसमें कोई रिप्लाई नहीं है, कोई जवाबदेही नहीं है। अगर आप ऐसा काम करेंगे, तो किस प्रकार से यात्रियों की सुविधा होगी, यह हमारा सवाल है।

उपाध्यक्ष महोदय, मेरा आपके माध्यम से सरकार से अनुरोध है कि लोगों की कम्प्लेंट्स, लोगों की सुविधा के लिए हमें काम करना पड़ेगा। पिछले पांच साल से लोग एक ही कम्प्लेंट कर रहे हैं और उसे भी हम जवाबदेही के रूप में नहीं देखेंगे, तो काम नहीं हो सकता। दूसरा, जब हम सेफ्टी की बात करते हैं, आप कह रहे हैं कि यह एक्सीडेंट सबोटाज़ से हुआ, तो फिर इसमें जिम्मेदार कौन है। अगर रेल मिनिस्ट्री जिम्मेदार नहीं है तो होम मिनिस्ट्री को इसकी जिम्मेदारी लेनी चाहिए, लेकिन इस बारे में कोई बात नहीं हो रही। पिछले दो सालों में करीब तीन सौ के आसपास यात्री रेल एक्सीडेंट में गुजर गये। इसका दूसरा कारण स्टैंडिंग कमेटी ने बताया कि पिछले कई सालों से 1 लाख 25 हजार स्टाफ कर्मियों की वैकेन्सी है। ये वैकेन्सीज आप कब फिल करेंगे, यह भी हमें पता नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय, अंत में, मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ कि इस सरकार के पास 1 लाख करोड़ रुपये बजेट ट्रेन के लिए है। आप बजेट ट्रेन जरूर चलाइये, उसमें हमें कुछ नहीं कहना, लेकिन जब तक आप नांदेड, यवतमाल, हिंगोली, मराठवाड़ा, विदर्भ आदि पिछड़े एरियाज के लिए पैसे नहीं देंगे तो उनका किस प्रकार से विकास होगा। आपने कहा कि जो पैसा देगा, वहां पर हम ट्रेन चलायेंगे। जो पैसा देगा, वहां पर कोचेज देंगे। हमारा आपसे सवाल है कि जो पिछड़ा एरिया है, उसका विकास कब होगा?

आप बुलेट ट्रेन के लिए जरूर प्रावधान कीजिए, लेकिन अगर आप 1 लाख करोड़ रुपया, जो मराठवाड़ा और विदर्भ की ट्रेन के लिए इस्तेमाल करते थे तो उससे कई ज्यादा ट्रेनें चलती थीं और कई लोगों को फायदा होता था।

उपाध्यक्ष महोदय, मेरी आपके माध्यम से सरकार से विनती है कि पिछले तीन सालों से हम वही मांग बार-बार कर रहे हैं। यह सरकार मुंगेरी लाल के हसीन सपनों की तरह न हो। मैं यह विनती करता हूँ कि वह हमारी तरफ कुछ तो ध्यान दें। आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज): उपाध्यक्ष महोदय, मैं आपका अत्यंत आभारी हूँ कि आपने माननीय वित्त मंत्री द्वारा प्रस्तुत रेलवे, जो देश की लाइफ लाइन है, उसकी अनुदानों की मांगों के समर्थन पर बोलने का अवसर दिया। मैं इस बजट चर्चा पर माननीय सदस्यों के विचार बड़ी गंभीरता से सुन रहा था। यह सौभाग्य है कि आज की इस चर्चा में प्रतिपक्ष से हमारे दो पूर्व रेल मंत्री - श्री दिनेश त्रिवेदी और श्री के.एच. मुनियप्पा साहब ने हिस्सेदारी की और एक रेल मंत्री जी बैठे हैं। मुझे लगता है कि भारत की रेल के बारे में हम समय-समय पर कहते हैं कि सभी सरकारों ने कुछ न कुछ प्रयास किया है और सब सरकारों ने लगातार घोषणाएं भी की हैं।

जब हर मंत्री अपने बजट को प्रस्तुत करता था, तब इस बात को कहता था कि इससे पहले की घोषणाएं, जो लगभग 5 लाख करोड़ रुपये की हैं, उनके लिए कहां से रिसोर्सिंग लायें। यह चिन्ता इसी सदन में व्यक्त होती थी, लेकिन पहली बार कार्य संस्कृति में एक बदलाव आया है। रेलमंत्री जी ने कहा था कि मैं केवल घोषणाओं में विश्वास नहीं करता कि बजट के समय हम नई-नई घोषणाएं कर दें, नए स्टॉपेज की घोषणा कर दें या माननीय सदस्यों को प्रसन्न करने के लिए घोषणाएं कर दें और बाद में वे घोषणाएं पेंडिंग रहें और बाद में शायद वे कभी क्रियान्वित न हो सकें। मैं बधाई दूंगा कि पिछले दो वर्षों में माननीय मंत्री जी ने जो बातें कहीं कि हमारा फोकस उन योजनाओं पर होगा, जो आज ऑन-गोइंग हैं या बहुत सी परियोजनाएं पूरी हुई हैं। इस सरकार में कम से कम यह बदलाव आया है कि इस सदन में या इस सदन के बाहर भी रेल मंत्रालय एवं रेल मंत्री जी के द्वारा जिन योजनाओं की घोषणाएं हो रही हैं, उनको पूरा करने की दिशा में कारगर कदम भी उठाए जा रहे हैं, उनके लिए बजट एलोकैट किया जाता है।

मैं समझता हूँ कि आज का दिन ऐतिहासिक है। वित्तमंत्री जी कह रहे थे कि हमने ये बजट पेश किया और जिस तरह माननीय सदस्यों ने उल्लेख किया कि वर्ष 1924 से यह परम्परा चली आ रही थी कि अलग से रेल बजट प्रस्तुत हो रहा है। अब पहली बार आदरणीय प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में जो सरकार बनी है, हमने रेल बजट को जनरल बजट के साथ मर्ज किया और उस बजट को हमने ऐतिहासिक बजट कहा है। निश्चित तौर से रेल बजट को जनरल बजट के साथ मर्ज करने के पीछे इस सरकार का क्या मकसद है, इस देश को भी जानना चाहिए। मुझे लगता है कि शायद दिनेश त्रिवेदी जी एवं खड़गे जी, इस बात पर सहमत होंगे कि यह जो परम्परा चली आ रही थी, उसमें ईस्ट इंडिया कंपनी के द्वारा रेलवे ऑपरेट की जाती थी और ब्रिटिश क्राउन को डिविडेंड दिया जाता था। ... (व्यवधान) उस समय जब ईस्ट इंडिया कंपनी द्वारा रेल को चलाया जाता था तो उसका डिविडेंड हर साल ब्रिटिश क्राउन को दिया जाता था। देश आजाद हो गया, रेल मंत्रालय ईस्ट इंडिया कंपनी से भारत सरकार का एक विभाग बन गया,

लेकिन इसके बावजूद भी रेलवे हर साल पांच प्रतिशत डिविडेंड देने का काम करती थी। वह व्यवस्था अभी तक चली आ रही थी, क्योंकि उसमें सरकार की इक्विटी थी। ब्रिटिश हुकूमत से देश को आजादी मिल गयी, लेकिन रेलवे को वह स्वतंत्रता नहीं मिली थी। पिछले साल भी रेलवे ने भारत सरकार को लगभग 9000 करोड़ रुपये डिविडेंड के रूप में दिए।

आज पहली बार इस सरकार ने रेलवे को भी यह स्वतंत्रता दी है कि अब बजट मर्जर के बाद, अब रेलवे को यह डिविडेंड नहीं देना होगा और वह पैसा रेल के विकास में काम आएगा। कम से कम इस बात से आप सभी सहमत होंगे। मुझे लगता है कि यह एंड ऑफ डिविडेंड एरा है, एंड ऑफ कॉलोनियल एरा है। आखिर यह काम कैसे शुरू हुआ। जब यह सरकार बनी तो उसके बाद यह तय हुआ कि रेल में ओवरआल सुधार के लिए विवेक देवराय कमेटी बने। उस कमेटी ने बहुत सी संस्तुतियां दीं, उनमें एक संस्तुति यह भी थी कि रेल बजट को जनरल बजट के साथ मर्ज कर दिया जाए। इसके पीछे उद्देश्य यह था कि यदि हम रेल बजट को जनरल बजट के साथ मर्ज करेंगे तो मल्टीमॉडल प्लानिंग के तहत काम होगा। रेलवे, हाईवेज, इनलैंड वाटरवेज- इन तीनों का आपस में समन्वय होगा। जो चिन्ता माननीय सदस्य व्यक्त कर रहे थे कि आज ट्रैफिक एयर पर जा रहा है और ट्रांसपोर्ट का मामला रोड पर जा रहा है, उसमें कैसे एक कोऑर्डिनेटेड एफर्ट हो सके, उस दिशा में यह एक कदम है। आज बजट मर्ज हुआ है, लेकिन रेलवे की फंक्शनल ऑटोनोमी बनी रहेगी। जैसा मैंने पहले कहा, वर्ष 2016-17 में 9731 करोड़ रेलवे को डिविडेंड के रूप में सरकार को देने पड़े। यहां हमारे कई जिम्मेदार मंत्री बैठे हुए हैं। वर्ष 2009 से 2014 के बीच में जो बजट की बात होती है, यह सही है कि बजट में हमारा ग्रॉस बजटरी सपोर्ट होता है, जो हर साल सरकार देती है। दूसरे, जो इंटरनल रिसोर्सज होते हैं, जिन्हें ट्रैफिक और फ्रेट से हम अर्न करते हैं, जो एक्सट्रा बजटरी रिसोर्सज होते हैं, जैसे एल.आई.सी. से सरकार ने डेढ़ लाख करोड़ रुपये का समझौता किया है या मार्केट बॉरोइंग होती है। जो पीपीपी मोड में होता है, मैंने पिछली सरकार में कई रेल बजट देखे हैं। पीपीपी मॉडल में क्या-क्या घोषणाएं नहीं की जाती थीं। पीपीपी मॉडल में मेडिकल कॉलेजेज और इंजीनियरिंग कॉलेजेज बनाने की बात होती थी। यह पूरा सदन गवाह है, ममता जी ने और दिनेश जी ने भी बजट प्रस्तुत किया था।

आज जब आप चिन्ता कर रहे हैं तो उस पीपीपी मॉडल में पांच वर्षों में क्या-क्या उपलब्धियां हासिल हुईं या हम एक्सट्रा बजटरी रिसोर्सज में कहीं पर सक्सीड कर पाए हैं, यह देखना चाहिए। पहली बार ऐसा हो रहा है कि पीपीपी मॉडल में भी हमने 500 स्टेशंस को ए ग्रेड करने का सोचा है और जिन स्टेशंस में हमने रिफॉर्म करने का सोचा है, उनमें पांच स्टेशंस थे। उसमें भोपाल के हबीबगंज का टेंडर हो गया है। उसमें चाहे आज ब्रिजवासन हो या सूरत हो या आनंद विहार हो, इसको उसी तरह से हम बनाने

जा रहे हैं, जैसे आज हमारे एयरपोर्ट के टर्मिनल हैं। आज जिस तरीके से सरकार का जो फोकस एरिया है, उसमें हमने सबसे पहली प्राथमिकता रखी है कि हमारे यात्रियों की सुरक्षा हो और दूसरे जो कैपिटल विकास की बात है, उसके काम की प्राथमिकता हो। तीसरे, स्वच्छता हो। चौथे, जिस फाइनेंस की चिंता कर रहे थे, उस फाइनेंशियल एंड एकाउंटिंग रिफॉर्म की चिंता हो।

मुझे लगता है कि अगर आज एक्सीडेंट की चर्चा हो रही है तो लगातार जब से देश आजाद हुआ, रेल की दुर्घटनाएं होती हैं, यह दुर्भाग्यपूर्ण है और उन दुर्घटनाओं में लोगों की जानें जाती हैं, यह चिंता का विषय हमारे लिए भी है और आपके लिए भी है, हम सबके लिए है, लेकिन मैं सरकार को बधाई देना चाहूंगा कि पहले दुर्घटनाएं होती थीं, रेलवे कुछ मुआवजा दे देती थी, कुछ राज्य सरकारें कर देती थीं। उन दुर्घटनाओं के लिए हम लोग दुखी हो करके, दो चार दिन तक दुखी होकर, उनको मुआवजा देकर हम लोग अपने कर्तव्य की इतिश्री समझ लेते थे और ऐसा लगता था कि जैसे यही नियति है। लेकिन अगर उन रेल की दुर्घटनाओं को भविष्य में रोकने के लिए, जिस तरीके से हम जापान की तकनीक के साथ इम्यून करने जा रहे हैं कि हम अपने रेलवे की पैसेंजर्स सेफ्टी को सर्वोच्च प्राथमिकता देंगे और उन दुर्घटनाओं को रोकने के लिए, हम राष्ट्रीय रेल सुरक्षा कोष का निर्माण करेंगे तो मैं समझता हूं कि इसके लिए पूरे सदन को सरकार को बधाई देनी चाहिए। पहले जो चिंता होती थी कि रेल दुर्घटनाओं को रोकने के लिए, यात्री सुरक्षा के लिए रेलवे के पास पैसा नहीं है। इतना ज्यादा ऑपरेटिंग रेशियो आता है, उसमें इतनी बचत नहीं है, लेकिन मैं रेल मंत्री जी को इस बात के लिए बधाई दूंगा कि राष्ट्रीय रेल सुरक्षा के लिए एक लाख करोड़ रुपये की उन्होंने व्यवस्था की है। यह हमारी सरकार की निश्चित रूप से बहुत बड़ी उपलब्धि होगी और आने वाले दिनों में रेलवे दुर्घटनाओं को रोकने में सरकार सक्षम होगी।

इस दिशा में सरकार प्रत्येक वर्ष 20000 करोड़ रुपये खर्च करेगी। इस तरह से मैं समझता हूं कि अभी तक जो आप ग्रॉस बजटरी सपोर्ट की बात करते थे, अगर पिछली बार 2016-17 में 46,366 करोड़ रुपये सरकार ने सपोर्ट किया था तो इस बार जहां सरकार को डिविडेंड नहीं देना पड़ेगा, दूसरी तरफ 8 प्रतिशत की वृद्धि की है, जिससे 55000 करोड़ रुपये रेलवे को ग्रॉस बजटरी सपोर्ट से मिलेगा। इसी तरह से इंटरनल रिसोर्सज में भी हमने चाहे फ्रेट ट्रैफिक हो या पैसेंजर ट्रैफिक हो, उन दोनों की आमदनी हमने 24 और 28 प्रतिशत रखी है। एक्सट्रा बजटरी रिसोर्सज से भी रखी है। हम कहना चाहते हैं कि अगर आज हमारी चिंता है तो आप देखिए कि वर्ष 2009 से 2014 के बीच में हम जो भी औसत कैपिटल खर्च करते थे, वह 2009 से 2014 के बीच में औसत 48000 करोड़ रुपये होता था। लेकिन आज हमें खुशी है कि आज वह कैपिटल एक्सपेंडीचर हमने 1,31,000 करोड़ रुपये बढ़ाया। इसलिए रिसोर्सज की बात के लिए

जो रेल मंत्री जी ने इस सदन में वादा किया था कि हम रिसोर्सज लाएंगे, जिन योजनाओं का उल्लेख करेंगे जो जनता के हित में होंगी, हम उनकी प्राथमिकताएं निर्धारित करेंगे।

19:00 hours

हम उन प्राथमिकताओं को ग्रॉस बजटरी सपोर्ट, अपने इंटरनल रिसोर्सज एक्सट्रा बजट सपोर्ट, रिसोर्सज, से पूरा करेंगे। एल.आई.सी. पीपीपी मोड या वह मार्केट बौरोइंग मोड हो, उन चीजों से हम काम को पूरा करेंगे। हम वर्ष 2014 तक रेलवे के विकास के लिए में 48,000 करोड़ रुपये खर्च करते थे, लेकिन वर्ष 2015 और वर्ष 2016 में, दो वर्षों में हमने कैपिटल एक्सपेंडिचर में साढ़े तीन लाख करोड़ रूपए खर्च किया है। इस तरह हम रेलवे की विकास यात्रा को आगे ले जा रहे हैं। 'हम सफर' 'अंत्योदय' या तेजस की घोषणा हो, हम उस दिशा में आगे बढ़ रहे हैं।

हम ने वर्ष 2016-17 में 1,21,000 करोड़ रूपए खर्च किया। हम वर्ष 2017-18 में कैपिटल एक्सपेंडिचर के लिए 1,31,000 करोड़ रूपए रखे हैं। रेलवे के ऐसेट निर्माण, खरीद और रख-रखाव के लिए, भारतीय रेल ने वर्ष 2015-16 में अपने योजना व्यय के माध्यम से 93,000 करोड़ रूपए से अधिक की धन राशि खर्च की। मैं केवल आंकड़ों की बात नहीं कर रहा हूं।

अगर हम आजादी से बाद की बात करें तो हम ने अभी तक केवल 10,000 किलोमीटर नयी रेल लाइन बनायी है, वहीं हम ने वर्ष 2016-17 में 2,800 किलोमीटर नयी रेल लाइन बनायी है। वर्ष 2017-18 में 3,500 किलोमीटर रेलवे लाइन बनाने का टारगेट है। निश्चित तौर से आने वाले पांच सालों में रेलवे में यह प्रगति होगी। ... (व्यवधान)

जहां हम सात किलोमीटर नयी रेल लाइन कमीशन करते थे, वहीं आज हम 19 किलोमीटर रेल लाइन कमीशन कर रहे हैं। हम ने इलेक्ट्रिफिकेशन पर सबसे ज्यादा प्रायोरिटी दी है। वर्ष 2016-17 से हम ने 2000 किलोमीटर रेलवे लाइन का विद्युतीकरण किया, वहीं वर्ष 2017-18 में 4,000 किलोमीटर रेलवे लाइन का विद्युतीकरण करना है। बुद्धिस्ट सर्कित गोरखपुर, सिद्धार्थनगर, बलरामपुर होते हुए गोंडा की ओर जाती है, उसे इस सरकार ने मीटर गेज से ब्रॉड गेज में कंवर्ट किया। आज मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि अब वह ब्रॉडगेज हो गया है, एक वैकल्पिक रूट हो गया है, गोरखपुर, गोंडा, लखनऊ की जगह पर गोरखपुर, सिद्धार्थनगर, आनंद नगर, बलरामपुर हो कर रूट है, माननीय मंत्री जी इसे विद्युतीकरण करें। इसका लाभ दहन जी, कीर्ति वर्धन जी, पंकज चौधरी जी के लोक सभा क्षेत्रों से गुजरती है, उनको लाभ मिलेगा।

आज हम कन्याकुमारी से कश्मीर तक की बात करते हैं हमारे प्रधानमंत्री जी 'सबका साथ - सबका विकास' की बात करते हैं, उस दिशा में हम सभी को जोड़ने की बात कर रहे हैं। हम लक्ष्य रखा है कि वर्ष 2020 तक नॉर्थ-ईस्ट के सभी राज्यों की राजधानियों को रेल से जोड़ देंगे, जो एक कल्पना थी, उस कल्पना को भी वास्तविकता के धरातल पर साकार करने का काम हमारी सरकार करने जा रही है।

मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूँ कि एक महत्वपूर्ण बुद्धिस्ट सर्किट है, जिसमें सारनाथ, कुशीनगर और श्रावस्ती है, सौभाग्य से आज वह ब्रॉड गेज हो गयी है। हमें उस बुद्धिस्ट सर्किट पर ट्रेन चलानी चाहिए, जो सारनाथ, वाराणसी से शुरू हो और कुशीनगर, कपीलवस्तु होते हुए श्रावस्ती और लखनऊ तक जाये। जब रेलवे बजट को आम बजट में मर्ज कर दिया गया है तो आने वाले दिनों में हम उस बुद्धिस्ट सर्किट की कल्पना को साकार करें।

जब भारत के प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी नेपाल की संविधान सभा में कहा था, उस समय से नेपाल के वातावरण में एक परिवर्तन हुआ है, आज नेपाल के लोगों में भारत के प्रति जो व्यवहार और भाव है, पिछले दिनों वहां के मैम्बर्स ऑफ पार्लियामेंट आये थे, आज भारत में एनडीए की सरकार बनी है।

मुलायम सिंह जी सदन में चिंता किया करते थे कि हमारे जो पड़ोसी मुल्क हैं, उनमें से किसी मुल्क के साथ हमारे अच्छे रिश्ते नहीं हैं चाहे नेपाल हो, श्रीलंका हो, म्यांमार हो, बांग्लादेश हो या पाकिस्तान हो। सरकार बनने के बाद प्रधानमंत्री जी ने कहा कि किसी प्रधानमंत्री को काठमांडू तक जाने में या श्रीलंका जाने में 19 वर्ष लग गए। आज ढाई वर्षों में हमने अपने पड़ोसी राष्ट्रों के साथ जिस तरह से संबंध अच्छे किए हैं, उन सभी का श्रेय प्रधानमंत्री जी को जाता है। मैं कहना चाहता हूँ कि प्रधानमंत्री जी ने बरनी से काठमांडू रेलवे कनेक्टिविटी के सर्वे के आदेश दिए थे। मैं चाहता हूँ कि वे सर्वे पूरे किए जाएं, क्योंकि पूरा नेपाल मनीआर्डर इकोनोमी पर है। नेपाल के लोगों के लिए भारत उनका दूसरा घर है। जिस तरीके से वे यहां आते हैं, हमारे देश में काम करते हैं, उनके लिए सोचने का काम किया गया है।

महोदय, पहली बार रेल शिविर का आयोजन हुआ। मैं समझता हूँ कि कभी यह कल्पना भी नहीं की गई होगी। तीन दिन के रेल शिविर का आयोजन किया गया। स्वयं प्रधानमंत्री जी वहां गए और रेलवे अधिकारियों से सुझाव लिए गए। देश के लोगों से भी सुझाव मांगे गए। प्रधानमंत्री जी ने स्वयं 25 से 30 सुझाव दिए और डिस्कस किए और तीन दिनों तक रेलवे के गुणात्मक सुधार के लिए फैसला हुआ। उसके बाद माननीय मंत्री जी ने ट्रांसफारमेशन डायरेक्ट्रेट का गठन किया है, उसे टाइम बाउंड काम सौंपा जाए। चाहे ऑपरेटिंग रेश्यो की बात हो या कैपिटल एक्सपेंडिचर हो, हर फील्ड में सुधार किया जा रहा है।

*SHRIMATI SUPRIYA SULE (BARAMATI): This is the first time since 1924 that the Railway Budget was merged with the Union Budget in 2017-18. This has the benefits of promoting planning for multi modal transportation.

Railway budget for 2017-18 is Rs. 1,31,000 crore, which is only a 8% increase from 2016-17 revised estimates. This is the total expenditure proposed for 2017-18, after consideration of extra budgetary resources (EBR).

Capital expenditure for Central Sector schemes is Rs. 55,000 crore in 2017-18. This is a 10% increase in the expenditure compared to the revised estimate for of Rs. 46,155 crore in 2016-17.

Railways revenue for 2017-18 is projected to be at Rs. 1,78,350 crore which is a 9% increase from revised estimate of Rs. 1,62,960 crore in 2016-17. In 2016-17 the revenue collected by the Railways is Rs 1,62,960 crore, which fell short of the budget projections by Rs. 6,300 crore. This raises questions about the financial sustenance of the Railways, which is subsidizing passenger fare at the cost of increased freight rates. The revenue from passenger tariff decreased by 6% and that from freight tariff reduced by 8% in 2016-17, compared to the projected revenues.

Railways is allocated total outlay of Rs. 1,80,550 crore in budget 2017-18, which is a 10% increase from the 2016-17 revised estimates. Though this is an affirmative step, the Railways failed to fully utilize the budget allocated to it in 2016-17 and its expenditure decreased by 4% compared to the budget estimates of 2016-17.

With the merger of the budget of the Railways with the union Budget , the railways is no longer liable to pay dividends. Further, following the recommendations of the Railway Convention Committee in 2014, the dividend payment for 2016-17 is waived.

Revenue receipts from passenger segment in 2017-18 are projected to increase by 4.4% to Rs. 50,125 crore from the revised estimate of Rs. 48,000

* Speech was laid on the Table

crore. Committee on Restructuring Railways had observed that raising the revenue of Railways will be a challenge because delays in projects increase the cost and the skewed mix of freight and passengers. Thus, I request the Government to clarify how it projects an increase in revenue by more than 4% in 2017-18.

In the demand for grants of 2017-18 Rs. 11,532 crore is allocated for the construction of new railway lines. This is more than 15% decrease in the allocation in relation to the Rs.13,660 crore released in 2016-17, as per the revised estimates. Even after considering the extra budgetary resources (EBR), the total budget is Rs. 21,185 crore, only a nominal increase over Rs.18,545 crore in the previous financial year.

Amount of funds set aside for gauge conversion in 2017-18 budget also witnessed a decline of Rs.1436 crore. (from Rs 5,110 crore to Rs. 3,674 crore).

Wagons and coaches are the most neglected in this budget. Rolling stock is allocated capital expenditure of Rs.2,006 crore in 2017-18 which is more than 200% less than the revised estimate of Rs. 6,150 crore in the previous financial year. Even after considering the EBR, the total budget for rolling stock witnessed a decline of Rs.800 crore to Rs. 25,194 crore, the year 2016 saw an increase in rail accidents and casualties. One of the suggestions by the experts to reduce the impact from accidents is to upgrade the ICF coaches (integral Coach Factory coaches) to LHB coaches (Linke Hoffman Busch coaches). This is because, the LHB coaches sustain shock from accidents more efficiently and hence, less harm to passengers in case of an accident. The replacement of ICF coaches will face a setback because of the decreased budget.

Moreover, in the budget speech, to improve the competitiveness of Railways vis-a vis other means of transport, the Finance Minister proposed customization of rolling stock to suit the needs of perishable goods. Reduced capital budget for rolling stock puts in question this proposal by the Government.

In the Budget speech, the Finance Minister proposed a railway safety fund, Rashtraiya Rail Suraksha Kosh (RRSK) is instituted from this year with Rs. 20,000 crore. The focus and purpose of it is to promote passenger safety. The Budget speech also included promises of elimination of unmanned level crossings by 2020. Though this is a right step in ensuring safety of the rail passengers, the capital expenditure allocated to Level Crossings has reduced by 35% to Rs. 6, 212 crore in 2017-18 budget.

Indian Railways is one of the largest network of rail transport. However there are many towns and two tier cities which lack proper connectivity to markets and tier one cities. The Government must undertake aggressive expansion of the rail network to the hitherto isolated areas. On the contrary in this year's Budget, the Government has lowered its target for the construction of new railway lines to 800 route kms, compared to the revised target of 900 route kms in 2016-17.

Operating surplus for Railways is the ratio of working expenditure to the revenue earned from tariffs and it depicts the operational efficiency of the Railways. The lower the ratio, higher is its efficiency. The Operating Ratio for 2016-17 increased from budgeted estimate of 92% to 94.9% as per the revised estimate. For 2017-18, the Operating Ratio is projected to be at 94.57%.

There are five other issues pertaining to the State of Maharashtra, to which I would like to draw the attention of the Government of India.

First, I am glad to bring to the notice of the Government that the construction of Diesel Multiple Unit (DMU) service from Pune to Daund, and the inspection process of the route are completed. Before the Diesel Multiple Unit service, only passenger trains operated on this route between Pune to Daund. But with the introduction of DMU service, around 1,800 people will benefit from this service on a single onward journey.

Second, geographically Daund and Bhigwan are closer to Pune than Solapur. But both Daund and Bhigwan railway stations come under the Divisional Railway Manager (DRM) of Solapur. As a result, railway workers from Daund

and Bhigwan have to travel to Solapur for any railway related work. This is causing inconvenience to railway workers. Hence I suggest bringing Daund and Bhigwan railway stations under the jurisdiction of Pune DRM, to ease the burden on the railway workers from Daund and Bhigwan.

Third, I would like to thank the Minister for his cooperation in completion of electrification of the railway line from Bhigwan to Daund. Prior to this, only diesel engines operated on this route. Ministry of Railways is considering opening of Diesel Multiple Unit (DMU) service from Pune to Daund. Since the electrification and inspection of the Bhigwan-Daund route is completed, I request the Ministry of Railways to end the DMU service from Pune-Daund to Bhigwan.

I would like to draw attention to the non-availability of funds for implementation of the projects under Ministry of Railways, for Maharashtra.

As agreed upon by the Ministry of Railways and the Government of Maharashtra, the 40-50% budget required for the implementation of the projects sanctioned by the Government of India is shared by the Government of Maharashtra. While 8 projects are sanctioned by Government of India, implementation of 3 of the projects is ongoing in Maharashtra.

These three projects, where the GoM sharing 40-50% to the cost of the railway line, are:

- (i) Ahmednagar-Beed-Parli-Vaijanth (261.25kms)
- (ii) Wardha-Yavatnal-Pusad-Nanded (284 Kms)
- (iii) Wadsa-Desaiganj-Aarmori-Gadchiroli (49.5 kms)

However, due to the delay in the release of adequate funds by the Ministry of Railways, implementation of these railway projects is facing setbacks. Hence I urge the Minister of Railways to look into the matter and sanction its share of funds for speedy implementation of these railway projects.

I would like to draw attention to the delays in according post facto sanction of posts created under Government Railway Police (GRP), by the Ministry of Railway. According to the Indian Railway Financial Code Volume I, the Ministry of Railways will reimburse 50% of the expenditure incurred for creation of posts under Government Railway police (GRP). Reimbursement is sanctioned by the Centre, Provided that prior approval from the Railway Board is sought for the personnel appointment.

In Maharashtra, as of January 2017, there are 640 posts awaiting post facto approval by the Railway Board.

| S. No. | Name of Unit | Post not approved by Railway Board |
|--------|------------------------|------------------------------------|
| 1. | S. P. Railways, Mumbai | 298 |
| 2. | S.P. Railways, Nagpur | 275 |
| 3. | S.P Railways, Pune | 67 |

S. P Railways: Office of Superintendent of Police

Thus the complete expenditure for these 640 Government Railway police personnel is being borne by the State Government of Maharashtra. This is burdening the State Exchequer.

Hence I urge the Ministry of Railways to accord post facto approval by the Railway Boards to these 640 posts and release funds for reimbursing 50% of the expenses incurred on these posts.

* SHRI P.K. BIJU (ALATHUR): With the budget 2017-18, the separate Railway Budget, a 92-year-old tradition, has been scrapped by the Centre. Unlike previous years, the pink Book-which details all the budgetary allotment in Railway projects-was not available for the public. Mystery over fund allotment to various projects still continues. This has happened for the first time in the history of India.

There are reasons to believe that the Narendra Modi Government's decision to merge the railway budget with the general budget is part of the Government's larger strategy to privatise Railways, India's largest public carrier. The railways is critical since its services complement many other sectors and the broader economy. It commutes works with less charge, transport of goods and food materials. Agricultural products could reach the remotest corners of the country only because of railways, thereby helping the farmers to get a good price as well as consumer's affordable products. Scrapping rail budget restricts the organisation's capacity and finally leads to the privatization of services.

Already many services including catering , cleaning etc are privatized. But it is seriously disappointing that, the Indian railway has derailed its stand as a social welfare system that caters to the millions of poor in the country. In this present budget, Government will move ahead with the listing of the railway public sector undertakings (PSUs)- Indian Railway Catering and tourism Corp. (IRCTC), Indian Railway Construction co. Ltd (IRCON) and Indian Railway Finance Corp. Ltd (IRFC)-and come out with a procedure for a time-bound listing of central public sector enterprise (CPESs). It is evident from this move that, the overall orientation of the Ministry of Railways is crass privatization and market orientation with rules for competition and exercise of market power.

Further, despite proven failure, the Government also preferred to stick to PPP, FDI and outsourcing path in various segments of railway operation and

* Speech was laid on the Table

services. PPP route for infrastructural expansion and services during the UPA regime as reflected in plan expenditure in 2013-14 falling short by a whopping "Rs 59,359 crore from the target due to non-materialisation of PPP targets." This means, either the expansion work will suffer or the private investors' lobby will extract more undue concessions from the Government in the process of their response, finally increasing the burden on the common people. Precisely, that had been the past experience of all PPP projects in sea-ports, airports, roads etc during the UPA's tenure which increased the burden on the consumers and the people in a big way. The present Government is also hell bent upon repeating the same mistake.

Now the railway service charges are paralleling flight charges. The passenger and freight fares are sky rocketing every year. Why the Government is failed to understand that, even a small hike in passenger and freight fares will have multiple impacts on the economy of our country. Why the Government fails to understand that it the freight hike is the major reason for the sky rocketing inflation food price? Please note, consumer prices in India increased 5.76 percent year-on -year in May of 2016, higher than an upwardly revised 5.47 percent rise in the previous month and compared to market expectations of 5.5 percent. It is the highest figure since August of 2014 as food inflation increased to 7.55%, the most in 21 months. Increase in freight charges in commodities like coal, cement, steel would add to the cost of production. Inflation of price of the cement a and steel would further increase the cost of construction. It will badly affect the dream of the homeless to own roof over their head.

In 2016, crucial decisions such as fair hike and freight hike had been taken much before the announcement of Budget, and Inside the Parliament they declare that that there is no fare hike. Is it not bypassing the democracy of our country and it is a very serious indicator of the motive of the Government. Merely playing

drama in the Parliament will not be enough to address the problem of underdevelopment.

The frequent railway accident in country is shocking and hundreds of people have lost their lives. In the 6-year period between 2009-10 and 2014-15, there were a total of 803 accidents in Indian Railways killing 620 people and injuring 1855 people. 47% of these accidents were due to derailment of trains. The recent train accident in Uttar Pradesh has again triggered a debate on safety. More than 150 people died in that accident. Between 2009-10 and 2014-15, there were total of 803 accidents in Indian Railways. By far, the highest numbers of accidents are because of derailments and accidents at level crossings. Nine out of Ten rail accidents during 2009-10 and 2014-15 have been due to derailments and accidents at level crossings. The other type of accidents includes collisions, etc. but their number is relatively much lower. Between 2009-10 and 2014-15, there were a total of 803 accidents in India Railways.

Despite these, thousands of vacancies are still remain vacant in the Railways. Indian Railway has 2.25 lakh positions vacant currently. Most of the vacancies are in safety-related posts of loco running staff, driver station master, guard, signal inspector and maintenance staff. Instead of filling the vacancies the railway is out sourcing its services to private companies that are not accountable. The safety and security of the Indian railway is really condemnable.

From paying for a job to freight scam, land acquisition violations to poor quality of locomotives, the railways is riddled with corruption at every level. In a report tabled in Parliament on February 12, 2014, CAG said the railways lost revenue of Rs2,487 crore, according to its audit conducted between May 2008 and March 2012. Railways suffered a huge loss of over Rs 29,000 crore in freight earnings due to mismanagement of dual freight policy for transportation of iron ore, according to the report of the Comptroller and Auditor General Of India. In

fact the Central Vigilance Commission said that in 2014 there was an 82% increase in corruption cases from 2013 and most of them were in the railways.

It is also highly condemnable the regional discrimination of the Central Government with a vengeance. Kerala has been a historically neglected region for railway. Kerala is a world renowned tourist destination. It is also well known for its beautiful religious destinations. But the insufficient funds earmarked for new lanes, gauge conversion, doubling of lanes and electrification act as a major impediment of the railway development of the state.

In order to boost the pilgrim tourism, a new service should be started between Guruvayur and Mookambika. Gauge of conversion Guruvayoor-Rameswaram via Palakkadu, dindigal, Madurai. This will lift up the pilgrim tourism in the south India and will have a huge revenue generating step for the railway.

The long-standing demand of the state for more trains from important cities, a separate railway zone, track doubling and electrification, development of adarsh stations at Vallatholnagar and vadakkancherry, has not been met. The demand for Railway Over Bridges, at Kollengode-Oottara, Muthalamada under Palakkadu divisin, Enkeddadu, Pottore, Akamala, Mulloorkkara Under Thiruvananthapuram division, subway at Peruvambu are also neglected. Kerala has acquired 235 acres of land for the Kanjikkode factory. Even after laying the foundation stone before five years, nothing has been done on that land.

I conclude with a request to continue the Indian railway as a social welfare measure to cater the poor in our country and desist from all attempts of privatization in any form.

श्रीमती अर्पिता घोष (बालूरघाट) : महोदय, मैं आपके प्रति तथा अपनी पार्टी की आभारी हूँ कि मुझे सदन में अपनी बात रखने का मौका दिया गया है। मैं जगदम्बिका जी को करेक्ट करना चाहती हूँ कि हमारी मुख्यमंत्री सुश्री ममता बैनर्जी जब रेल मंत्री थीं, उनके समय में पहली बार पीपीपी मॉडल में रेलवे स्टेशनों में डेवलपमेंट हुई है। इस बार रेल बजट में 12 प्वायंट्स दिए गए हैं, उनमें पंक्चुएलिटी के बारे में एक भी शब्द नहीं कहा गया है। आप जानते हैं कि अक्सर ट्रेनें लेट हो रही हैं। मुझे लगता है कि इसके बारे में जिक्र करना बहुत जरूरी था। कहा गया है कि 25 स्टेशनों को रि-डेवलप किया जाएगा। रेल मंत्री जी सदन में मौजूद हैं। मेरे संसदीय क्षेत्र बालूरघाट में गंगा रामपुर, बुनियादपुर आदि डेवलप ही नहीं हुए हैं। हमने आपको बहुत बार चिट्ठी दी है, एन.एफ.आर. में दिया है, तब भी कुछ काम नहीं हुआ है। गंगा रामपुर बहुत नीचे रह गया है। लोग वहां से गाड़ी में चढ़ नहीं पाते हैं। इसे डेवलप करने की बहुत जरूरत है। आप रि-डेवलप करने से पहले यह सोच लें, तो बहुत अच्छा होगा।

महोदय, मैं सफाई के बारे में भी कहना चाहती हूँ। मुझे रेल में पूरी रात सफर करना पड़ता है। रेल में सफाई की हालत बहुत खराब है। आपको सफाई के बारे में ज्यादा ध्यान देने की जरूरत है। आपने कोच मित्र की बात मेंशन की है कि जो भी शिकायत है, उसे जरूर देखा जाएगा। मेरा कहना है कि अभी तक सिस्टम ऐसा है कि शिकायत करने के बाद कोई फीड बैक नहीं मिलता है। लोगों को कैसे पता चलेगा कि उनकी शिकायत दर्ज हो गई है या कोई एक्शन लिया जा रहा है। अगर आप इस बारे में सोचेंगे, तो बेहतर होगा। आपने मेट्रो रेल के बारे में एक बात बताई है, *which is very important, I believe. A new Metro Rail Act will be brought. That will facilitate greater private participation and investment in construction and operation.* कहा गया है कि आप कोई नई पालिसी लेकर आएंगे, जिससे रोजगार का सृजन होगा, लेकिन इस बारे में कोई चर्चा यहां नहीं हो पाई है। मेरा प्रश्न है कि क्या हम प्राइवेटाइजेशन की तरफ जा रहे हैं। आम जनता रेल से सफर करती है। अगर रेल प्राइवेटाइजेशन की तरफ जा रही है, क्योंकि इरकॉन को बोलिए या आईआरसीटीसी को बोलिए, आप इसे लिस्ट आफ सब्सिडाइज में ले रहे हैं। स्टॉक एक्सचेंज में लिस्ट कर दिया है, ऐसा लगता है कि भविष्य में यह प्राइवेट हाथों में चला जाएगा। इस पर सरकार की क्या सोच है, इसको जानना बहुत ही जरूरी है। रेलवे जैसी महत्वपूर्ण चीज को प्राइवेटाइजेशन की ओर ले जाया जाएगा, तो हमारी पार्टी इसका विरोध करेगी, हम लोग इसे सपोर्ट नहीं करते हैं क्योंकि रेलवे आम जनता के लिए है, जिसे सरकार के पास ही रहना चाहिए। यह बहुत ही महत्वपूर्ण है।

बहुत-से पुराने सैंक्शंड प्रोजेक्ट्स हैं। जब ममता बनर्जी जी रेल मंत्री थीं, तो बहुत-से प्रोजेक्ट्स सैंक्शन हुए थे, जिनमें से कुछ मेरे संसदीय क्षेत्र के लिए थे। जैसे ही तृणमूल कांग्रेस के मंत्री- दिनेश त्रिवेदी और मुकुल राय जी ने रेल मंत्री पद छोड़ा, तो वे सारे प्रोजेक्ट्स बंद हो गये थे। उनके बारे में मैंने आपको बहुत बार लिखा है। इस बार आपने उनमें से बालूर घाट- हिली प्रोजेक्ट दिया है। लेकिन एक और महत्त्वपूर्ण प्रोजेक्ट है, वह है बुनियादपुर वैगन फैक्ट्री प्रोजेक्ट। यह उस समय आया हुआ था। इसमें उस वैगन फैक्ट्री का कोई जिक्र नहीं है, सिर्फ एक हजार करोड़ रुपये देकर छोड़ दिया गया है। यदि इसी तरह से पुराने प्रोजेक्ट्स पीछे चले जाएंगे और नये प्रोजेक्ट्स आते रहेंगे, तो इन पुराने प्रोजेक्ट्स का क्या होगा?

आपने बुलेट ट्रेन का जिक्र किया। यह बहुत बढ़िया बात है, यदि भारत में बुलेट ट्रेन चल जाएगी, तो बहुत बढ़िया होगा। लेकिन ऐसे बहुत-से स्थान हैं, जैसे मेरे संसदीय क्षेत्र में सिर्फ एक-दो ट्रेन हैं, वहाँ बुलेट ट्रेन कैसे आएगी? वहाँ सिर्फ एक-दो ट्रेन ही हैं, रेल लाइंस कम हैं, इसमें ये सारी समस्याएँ हैं। यदि आप इनको देख पाएं, तो बेहतर होगा।

हमारी मेट्रो रेल के बारे में बोला गया। मेरी अब तक की जानकारी के अनुसार, इस बार मेट्रो रेल प्रोजेक्ट्स में कुछ पैसे दिये गये हैं, लेकिन इसमें जो भी समस्याएँ थीं, उसे राज्य सरकार ने रिसॉल्व कर दिया है। हमारी मांग है कि मेरे यहाँ के मेट्रो रेल प्रोजेक्ट्स को एक्सपेडाइट करें, तो बेहतर होगा। यदि फिर भी कोई समस्या रह जाए, तो हम लोग उसे रिसॉल्व करने की कोशिश करेंगे।

ईस्ट-वेस्ट कॉरिडोर का क्या हुआ, इसके लिए आपकी क्या सोच है, इसका कोई जिक्र नहीं किया गया है। इसके संबंध में जिक्र होगी, तो बेहतर होगा।

इस बार रेल बजट जनरल बजट के साथ ही आया है। इसके लिए श्री जगदम्बिका जी और अन्य सदस्यों ने भी कहा कि इसका कुछ तो कारण होगा। लेकिन मुझे इसका कोई कारण समझ में नहीं आया है। इसके बारे में शायद आप बताएंगे। मैं एक चिन्ता व्यक्त कर रही हूँ कि कहीं ऐसा तो नहीं है कि रेलवे को प्राइवेटाइजेशन करने के लिए इसे सामान्य बजट में मिला दिया गया है। इसके लिए अलग बजट की व्यवस्था को बंद कर दिया गया है। ऐसा नहीं होना चाहिए। यह मेरी सोच है। इसका असली कारण क्या है, यदि इसे सदन के सामने व्यक्त करेंगे, तो अच्छा होगा, इस संबंध में जवाब आना बहुत ही जरूरी है।

एक और रिक्वेस्ट है कि बिशुनुपुर-तारकेश्वर रेल लाइन का काम जल्दी कंप्लीट किया जाएगा, तो अच्छा होगा।

मेरा संसदीय क्षेत्र बालूरघाट, जो बहुत ही पिछड़ा क्षेत्र है, वहाँ यदि रेल लाइन का प्रोजेक्ट दिया जाएगा, जैसे ममता जी ने रेलवे के प्रोजेक्ट्स सैंक्शन किये थे, यदि आप उस पर फिर से विचार करके वहाँ के लिए प्रोजेक्ट सैंक्शन कर देते हैं, तो मैं बहुत आभारी रहूँगी।

सेफ्टी के क्षेत्र में मेशन किया गया है कि एक लाख करोड़ रुपये पाँच वर्ष में दिये जाएंगे, जो प्रति वर्ष 20 हजार करोड़ रुपये होगा, जिसमें से 15 हजार करोड़ रुपये सरकार देगी और पाँच हजार करोड़ रुपये रेलवे जनरेट करेगी। रेलवे पाँच हजार करोड़ रुपये कहाँ से जनरेट करेगी, कैसे जनरेट करेगी, इसके बारे में आपका क्या विचार है। आपकी सेफ्टी पॉलिसी क्या है? आप इसके लिए क्या सोच रहे हैं? हाल ही में मेरे एक दोस्त के साथ एक घटना हुई है। वह बाहर से आ रही थी। उसकी सारी चीजें एसी-टू टायर से गुम हो गयीं। इस संबंध में कंप्लेन भी किया गया है, मगर उसके बारे में अभी तक कोई खबर नहीं है। इसलिए सेफ्टी बहुत ही महत्वपूर्ण है। रेल में लड़कियों के साथ समस्याएँ होती हैं, इसे देखा जाए, इसके लिए आपकी क्या सोच है। यदि आप इन सारी बातों के बारे में बताएंगे, तो हम आपके बहुत ही आभारी होंगे।

धन्यवाद।

SHRI PRALHAD JOSHI (DHARWAD): Sir, thank you very much for giving me this opportunity to speak here.

I congratulate the hon. Prime Minister and the hon. Railway Minister for merging the Railway Budget with the General Budget and by doing this approximately Rs. 10,000 crore is saved for the Railways. If any person other than Shri Suresh Prabhu would have been the Railway Minister, who himself is a Chartered Accountant and an able administrator, he would not have agreed to it. But he knows the impact of this. That is why, he agreed for this. By that, an important achievement is saving of Rs.10,000 crore. The Indian Railways were being used as a political tool for almost a few years. जो राज्य से मंत्री होता था, especially in the era of coalition, the Minister where he or she belonged to, that State was awarded more fund, more projects and the remaining States were entirely deprived. To do away all these things, I think, merger of the budget is a very important thing. It has become another department with a functional autonomy. So, I congratulate him for that.

What for the budget was used? The budget was used most unfortunately for announcement of new trains, announcement of gauge conversion and new lines. Even many a time, the Railway General Managers in the respective zones used to introduce new trains. Once it so happened that even the Railway Minister could not complete his speech because he could not take some of the proposals which were proposed by many MPs and he just laid the speech and it went off. This was the situation of the Railway Budget. This Minister, under the guidance of hon. Prime Minister, has changed it.

Many people were speaking about the operational ratio. I do not want to go into the full details. But the operational ratio and inefficiency is a legacy. More than 100 per cent or 99 per cent or 98 per cent operational ratio was in existence for the last so many years. Now, hon. Minister Suresh Prabhu *ji* has kept a target of 94 per cent. Hopefully, in the coming years, he will achieve that. It will further come down; that is my confidence.

Punctuality also was mentioned. As far as punctuality and grievance redressal system is concerned, I think the best Railway Minister in recent years is Shri Suresh Prabhu. Even on twitter, he replies about complaints and tries to address the problem. Unpunctuality and inefficiency have cost the Railways in the last few years and in the last few decades. That is why, पीछे क्या-क्या हुआ, मैं वह बताने की कोशिश नहीं करूंगा। If at all the new railway lines, gauge conversions, electrifications, जो अनाउन्स किया था, सिर्फ अनाउन्समेंट के लिए हुआ था। Even if the Congress would have continued, if no new project is announced to complete, it will take more than 30 to 35 years to complete; अनाउन्समेंट करना और चुप बैठना and cost escalation was so huge. This has all been taken into consideration. At least for two years initially, the NDA Government took a decision that it will not announce any new project but it will complete all the ongoing projects. This decision has been taken.

As far as allocation is concerned, the total capital investment from 2004 to 2009, in five years, in UPA-I, was Rs. 24,307 crore. In UPA-II, from 2009 to 2014, it was Rs. 45,979 crore. In NDA, in 2014-15, in only one year it is Rs. 58,718 crore. In 2015-16, it is Rs. 93,795 crore. In 2016-17, it is Rs. 1,21,000 crore.

Broad gauge commissioned from 2004 to 2009 was 1477 kms. In UPA-II, from 2009-14, it was 1528 kms. In NDA, in 2014-15, it is 1983 kms. In NDA, in 2015-16, it is 2,828 kms. In 2016-17, it is 3000 kms. जो पांच वर्ष में नहीं किया गया, एक वर्ष में हमारे सुरेश प्रभु जी ने किया है। I can quote many figures relating to gauge conversion, contract awarded and dedicated freight corridors. In the UPA 2009-14 period, Rs. 2,600 crore worth of contract was awarded whereas in the NDA 2015-16, in only one year Rs. 24,000 crore contract was awarded for freight corridors. I can quote many figures but because of paucity of time, I would not like to go into the details.

Now, I come to the State of Karnataka. I can quote the figures of the total allocation which is given to the South Western Railway. In Karnataka, the major portion is with South Western Railway and some part is with South Central Railway. For the year 2009-10, the allocation was Rs. 543 crore for the entire Karnataka, inclusive of South Central Railway. For the year 2010-11, it was Rs. 929 crore. For the year 2011-12, it was Rs. 1,110 crore. For the year 2012-13, it was just a meagre amount of Rs. 683 crore. For the year 2013-14, it was Rs. 909 crore and for the year 2017-18, it is Rs. 3,000 crore and now it is Rs. 5,000 odd crore Karnataka is being allotted. Sir, this is what the difference is.

But in spite of that, there are many demands as far as the State of Karnataka is concerned. I would like to highlight that. There are so many other things which I can quote as far as the performance of this Ministry is concerned. And I would also like to tell here that rail transport system is almost six times more energy efficient than road and four times more economical. So, this is ultimately the responsibility of the policy makers to see that the Railways survive and give better service to the people. This is not happening. We are using it as a political tool. The State owned Road Transport Corporation can raise passenger fares whenever they want but as far as the Railways is concerned, for the last 10-20 years, there is no increase in passenger fares. So, I propose that there should be an autonomous body to decide this so that while keeping an eye on the poor, we should also consider how to improve the Railways' revenue. So, this is one thing.

Automated fault detection system is also one of the important things. It is because of the problem on the track, major accidents are taking place. Once again coming back to Karnataka, there is uneven growth of rail network. The statistics relating to the route length density in the entire country is meagre. It is 19.27 kilometres. Moreover, this average is not informal and almost the same in all the States. My own State, Karnataka, is having low RRLD being 15.72 kilometres whereas the neighbouring State of Tamil Nadu is having 32 kilometres and Punjab being the highest is having 35 kilometres. Out of total 175 *talukas* in Karnataka

State, 81 *talukas*, that is, accounting for 46 per cent of the area, are not covered by rail network. That is why, so many Committees were appointed. As far as regional imbalance is concerned, all these Committees have recommended that the railway network should expand in Karnataka and that is why, I demand that there are a few important projects. In view of this, kindly expedite completion of all the on-going projects of new lines, doubling, and take a principled stand on announcing new lines survey where engineering traffic and physical formalities are completed. There are about 35 on-going projects in Karnataka under South Western Railway both new lines and doubling, sufficient fund needs to be allocated for this. Also, the Karnataka Government from the days of Shri S.M. Krishna till today, even the present Chief Minister, is ready to share 50 per cent of the cost. I urge the hon. Minister to expedite this.

Also there are so many important projects. All these 35 projects have to be completed. One of the important projects is the doubling between Bengaluru-Tumkur-Davangere-Hubli and upto Belgaum. Doubling is going on, and between Hubli and Chikjajur, around Rs. 1,300 crore project is announced. That, as per the promise of the hon. Minister, has to be completed by May, 2019. That target has to be kept in mind and it has to be completed.

Another important point is this. There are so many other things. I will not quote everything. But I would like to quote a few projects. Talaguppa-Honnar line is 82 KM under cost sharing basis. The State Government is ready. Gadag-Haveri line is 53 KM. The State Government is ready. Vijaypur-Shahbad line is 157 KM. The State Government is ready on cost sharing basis. Almatti-Koppal line is 125 KM under cost sharing basis with the State Government. Kottur-Chitradurga, Gadag-Wadi and Koppal-Sindhanur are other projects. Koppal MP is sitting here. Yadagir-Alamatti, Hosapete-Ramgad under cost sharing, and finally, Dharwad-Bailhongal-Belagavi are the other projects. If you want to go from Hubli or Dharwad to Belgaum by road, it will take one hour 10 minutes. If you go by train, it will take three-and-a-half hours. It is because it goes *via* Londa and so

many other stations. It should be straight. That is why, if this is constructed *via* Bailhongal or *via* Kittur, even the State Government is ready for this. The State Government is ready both for land and cost sharing.

Finally, for the Hubli-Ankola new line, the National Green Tribunal has already given a clearance for that. The State Government has sent the proposal to the Environment and Forest Ministry. I urge upon the Railway Ministry to have a talk with the Environment and Forest Ministry and see that this is completed. Even for deforestation or whatever is happening, alternate land is also being agreed by the State Government to replace the forest. That is why, they have to talk to the Environment Minister and there should be a meeting. I urge upon the Railway Minister, the MoS, who is sitting here, to call a meeting because the hon. Road Transport Minister has announced that for the Belekeri project with Rs.6,000 crore, which is already announced, and he has given a rider, that is, that the Hubli-Ankola project should be completed in a time bound manner so that the door of development for the entire of North Karnataka will open up. That is why, Belekeri is very important. From the commercial aspect also, it is very important. For the Hubli-Ankola rail also it is very important. I urge upon the Railway Ministry to have a meeting with the Environment Minister and also involve all the MPs concerned into that. It is a very important project.

With these words, I once again thank the hon. Railway Minister and the hon. Prime Minister for providing the huge amount for Karnataka. Thank you very much.

*श्री राहुल कस्वां (चुरु): 93 वर्ष के इतिहास में पहली बार रेल और आम बजट को एक साथ पेश किया गया है। रेलवे की दशा एवं दिशा को सही ट्रैक पर ले जाने में इस बार का रेल बजट कारगर होगा।

रेल बजट से साफ़ संकेत हैं कि आने वाले वर्षों में रेल सेवा को मुनाफा आधारित उपक्रम बनाने पर जोर दिया गया है। सरकार ने रेल बजट में रेल भाड़े में कोई बढ़ोत्तरी न कर यात्रियों को बड़ी राहत दी है। आम जनता को भी सुविधाओं के केंद्र में रखा गया है। सरकार के लिए यात्री सुरक्षा, साफ-सफाई व विकास सर्वोच्च प्राथमिकता है। आम बजट में रेलवे के विकास में 1.31 लाख करोड़ का प्रावधान किया गया है जो अभूतपूर्व है। आम बजट में बतौर बजटीय सहायता 2017-18 के लिए 55 हजार करोड़ रुपये भारतीय रेल को देने का प्रावधान किया गया है। बजट में राशि का आवंटन खूब किया गया है। रेलवे के कायाकल्प को लेकर एक भावना भी दिखाई गई है।

बजट में राष्ट्रीय रेल सुरक्षा कोष बनाने की बात की गई है, जिसमें एक लाख करोड़ रुपये की रकम डाली जाएगी। वित्त मंत्री जी के 2020 तक सभी मानव रहित रेलवे क्रॉसिंग को समाप्त करने का वायदा किया गया है, जो रेल सुरक्षा के लिहाज से एक उल्लेखनीय बात है। लेकिन बजट में सैकड़ों वर्षों से चले आ रहे उन रास्तों की तरफ ध्यान नहीं दिया गया है जहाँ आज भी ग्रामीणों को ओपन लाइन को पार कर अपने खेतों व दूसरे गाँवों में जाना पड़ता है, जिससे हमेशा खतरा बना रहता है। वर्तमान में रेल मानव सहित व मानव रहित समपार पर ही रेल अंडर ब्रिज का निर्माण कर रही है। आज ग्रामीण क्षेत्रों में से बीस-बीस किलोमीटर तक रेल लाइन क्रॉसिंग करने की कोई सुविधा नहीं है। वर्तमान नियम के अनुसार रेल अंडर ब्रिज पर होने वाले व्यय को राज्य सरकार वहन करे। राज्य सरकार के पास इतने संसाधन नहीं हैं कि रेल अंडर ब्रिज पर होने वाले व्यय को वहन कर सके। मेरा सरकार से आग्रह है कि इन होने वाले व्यय को रेलवे वहन करे। मेरे संसदीय क्षेत्र में रेल अंडर ब्रिज निर्माण की मांग को लेकर ग्रामीण जगह-जगह धरने पर बैठे हैं, उनका खेतों व अन्य गाँवों में आना-जाना बहुत मुश्किल है। किसान अपने खेत को छोड़ नहीं सकता है, मजबूरन उसे अनाधिकृत रूप से रेल लाइन को पार करना पड़ रहा है। काफी बार भयंकर दुर्घटनाएं भी हुई हैं।

सादुलपुर-हनुमानगढ़ खंड के आमन परिवर्तन का कार्य पूर्ण हो गया है। वर्तमान में इस मार्ग पर दो ही साधारण गाड़ियों का आवागमन हो रहा है। गंगानगर से दिल्ली वाया हनुमानगढ़-सादुलपुर व गंगानगर से जोधपुर वाया हनुमानगढ़-सादुलपुर-रतनगढ़ तक दो एक्सप्रेस गाड़ियों का संचालन प्रतिदिन किया जाये, यह इस क्षेत्र की अत्यंत महत्वपूर्ण मांग है। जोधपुर-दिल्ली सराय रोहिल्ला (22481/22482) सप्ताह में दो दिन

* Speech was laid on the Table.

चलने वाली गाड़ी को प्रतिदिन करते हुए हरिद्वार तक बढ़ाया जाए। बांद्रा टर्मिनस-हिसार वाया सादुलपुर सुपरफास्ट (22915/22916), बांद्रा टर्मिनस-जम्मू तवी वाया सादुलपुर विवेक एक्सप्रेस (19027/19028) व जैसलमेर-हावड़ा एक्सप्रेस (12371/12372) साप्ताहिक गाड़ियों का संचालन प्रतिदिन किया जाए।

रतनगढ़-सरदारशहर आमान परिवर्तन का कार्य पूरा हो गया है, सभी औपचारिकताएँ पूर्ण हो चुकी हैं, इस मार्ग पर अविलम्ब गाड़ियों का संचालन शुरू किया जाए। चुरू-सीकर आमान परिवर्तन का कार्य प्रगति पर है, शीघ्र गाड़ियों का संचालन शुरू किया जाए। सीकर-जयपुर आमान परिवर्तन के कार्य को गति प्रदान कर जल्द गाड़ियों का संचालन किया जाए। सादुलपुर जंक्शन पर दो अतिरिक्त प्लेटफॉर्मों का निर्माण किया जाए। रेल बजट 2015-16 में सादुलपुर जंक्शन के पूर्व साइड में समपार सी-142 पर रेल ओवर ब्रिज की घोषणा की गई थी, इसका निर्माण कार्य चालू किया जाए, इसकी भारी मांग है। सादुलपुर-हनुमानगढ़ खंड पर सरदारगडिया व सोती बड़ी हाल्ट स्टेशन कायम किया जाए। गाड़ी संख्या 22421/22422 का ठहराव पड़ीहारा स्टेशन पर किया जाए। सादुलपुर-हनुमानगढ़ खंड पर गाड़ी संख्या 04771/04772 का ठहराव श्रीरामगढ़ हाल्ट स्टेशन पर किया जाए। रतनगढ़-सरदारशहर खंड पर हुडेरा स्टेशन कायम किया जाए, पहले यहाँ रतनगढ़ पश्चिम के नाम से हाल्ट स्टेशन था। सादुलपुर-हनुमानगढ़ खंड पर पहाड़सर व श्रीरामगढ़ स्टेशन के विपरीत दिशा में गाँव आबाद है, ग्रामीणों को मजबूरन ओपन रेल लाइन को पार करना पड़ रहा है। यहां फुट ओवर ब्रिज का निर्माण किया जाए। मेरे संसदीय क्षेत्र में सीकर से नोखा वाया सालासर, सरदारशहर-हनुमानगढ़, गजसिंहपुर से सादुलपुर वाया पदमपुर, रावतसर, सूरतगढ़, सरदारशहर, तारानगर, व चुरू-तारानगर-नोहर व भिवानी-लोहारू-पिलानी-चुरू का सर्वे किया गया है। मेरा अनुरोध है कि सर्वे की गाईडलाइन में पिछड़े क्षेत्र को ध्यान में रखते हुए बदलाव कर इन मार्गों पर रेल लाइन निर्माण का कार्य किया जाए। हिसार से भादरा वाया आदमपुर होते हुए नई रेल लाईन डालने का सर्वे किया जाए, इसकी मांग काफी समय से की जा रही है।

श्री प्रेम सिंह चन्दूमाजरा (आनंदपुर साहिब) : उपाध्यक्ष महोदय, मैं सबसे पहले माननीय रेल मंत्री जी की जो त्याग की भावना है, उसकी प्रशंसा करता हूँ क्योंकि कोई अपना अधिकार छोड़ने को तैयार नहीं है। इन्होंने रेलवे बजट छोड़ कर जनरल बजट में उसको मर्ज किया है। मुझे आज रेल बजट की जगह रेलवे की डिमांड फॉर ग्रांट्स पर चर्चा करने का समय मिला है। इस मांग पर मैं देख रहा था कि जो दो-तीन जरूरतें हैं, उनको इन्होंने प्राथमिकता दी है। सेफ्टी, पंकचुअलिटी और सफाई को इन्होंने प्राथमिकता दी है। जो एक लाख करोड़ रुपये इन्होंने राष्ट्रीय रेल कोष के लिए रखा है, उसके लिए मैकेनिज्म क्या होगा, उसकी इंप्लिमेंटेशन कैसे होगी? यह विषय सबसे ज्यादा महत्वपूर्ण है और आज इसकी बहुत बड़ी जरूरत है। इसको देश जानना चाहता है और यह बात सामने आनी चाहिए। दूसरी बात जो सफाई की है, बायोटॉयलेट्स की बात इन्होंने कही है, यह बहुत अच्छी बात है और जो इन्होंने एमएमएस सर्विस शुरू की है कि "क्लीन माइ कोच" वह भी बहुत अच्छी बात है, क्योंकि रेलवे में टॉयलेट्स बहुत गंदे रहते हैं, रेलवे स्टेशनों पर भी गंदगी है। उसको और ज्यादा प्राथमिकता देने की जरूरत है। तीसरा, जो पंकचुअलिटी की बात है, उसके बारे में यहां भी बहुत से माननीय सदस्यों ने बोला है, यह ठीक है कि जब से सुरेश प्रभु जी रेलवे मंत्री बने हैं, इन्होंने इसको बहुत अच्छा सुधारा है। मगर अभी भी बहुत कुछ करने की जरूरत है। इन्होंने ट्रेक्स सुधारे हैं और ये अनमैंड क्रॉसिंग्स को भी खत्म करने जा रहे हैं।

महोदय, मैं समझता हूँ कि जो प्रैक्टिकल बातें हैं, शताब्दी ट्रेन्स चलती हैं, चंडीगढ़ शताब्दी चलती है, अमृतसर शताब्दी चलती है, अन्य शताब्दी ट्रेन्स चलती हैं, ये दिल्ली से चलती हैं तो जाते समय भी ये बहुत स्लो चलती हैं, कम से कम 40-50 मिनट का समय ये दिल्ली के अन्दर ही ले लेती हैं। जब ट्रेन्स उधर से आकर दिल्ली में एन्टर होती हैं तो दिल्ली के अन्दर आकर स्टेशन तक आने में कम से कम एक-एक घंटा लगा देती हैं। इस तरह से शताब्दी ट्रेन का कोई अर्थ नहीं रहता है। या तो दिल्ली में रेलवे स्टेशन का एक्सपेन्शन होना चाहिए या इन ट्रेन्स को रेलवे स्टेशन पर जगह प्रोयोरिटी पर मिलनी चाहिए। ये ट्रेन्स दिल्ली में एन्टर हो जाती हैं और उसके बाद एक-एक घंटे का समय लगा देती हैं। इसको सुधारने की बहुत ज्यादा जरूरत है।

महोदय, मैं एक बात कहना चाहता हूँ, रेलवे मिनिस्टर यहाँ उपस्थित नहीं हैं, मिनिस्टर ऑफ स्टेट (रेलवेज) यहाँ बैठे हैं, माननीय प्रधान मंत्री ने भी यह कमिटमेंट की है कि पंजाब के लोगों के साथ ही नहीं, देश के लोगों के साथ भी यह कमिटमेंट की है कि गुरु गोविन्द सिंह जी का 350वाँ वर्ष राष्ट्रीय स्तर पर मनाया गया। पहले वाजपेयी साहब ने खालसा पंथ की तीसरी शताब्दी के समय भी गुरु गोविन्द सिंह मार्ग बनाने के लिए बोला था। हम चाहते हैं कि पटना से श्री आनन्दपुर साहिब, श्री आनन्दपुर साहिब से अमृतसर

साहिब, अमृतसर साहिब से तलवंडी साबो, तलवंडी साबो से नांदेड साहिब तक गुरु गोविन्द सिंह मार्ग बने। इसका सपोर्ट सारा देश करेगा, क्योंकि गुरु गोविन्द सिंह जी ने इस देश का धर्म बचाने के लिए, देश का कल्चर बचाने के लिए, देश की यूनिटी और इंटेग्रिटी के लिए जो एक खालसा पंथ बनाया था, सारे देश से पाँच प्यारे बनाकर, उसका एक मैसेज जायेगा अगर गुरु गोविन्द सिंह रेल मार्ग बने और उसका नाम गुरु रेल दर्शन, परिक्रमा के नाम पर रेल चलायी जाये। मंत्री जी यहाँ होते तो अच्छी बात थी, मैं एम.ओ.एस. जी को बोलता हूँ कि इसे महाराष्ट्र के लोग भी चाहते हैं, बिहार के लोग भी चाहते हैं, पंजाब के लोग भी चाहते हैं, यह देश की यूनिटी और इंटेग्रिटी के लिए होगा, अगर आप इसे करेंगे तो यह बहुत ही महत्वपूर्ण बात होगी।

दूसरी बात यह है कि जो नई रेल लाइनों के बारे में कहा गया है, पंजाब के लिए दो रेल लाइनें हैं, मिसिंग रेल लाइनें हैं। जैसे जो हमारा शहीद भगत सिंह नगर जिला है, उसका राहों का स्टेशन है, राहों से समराले के लिए अगर 20 किलोमीटर की रेल लाइन बन जाये तो कम से कम एक दोआबा क्षेत्र मेरी कांस्टीट्यूएंसी का है, कम से कम 100-150 किलोमीटर दिल्ली नजदीक हो जाती है। ऐसे ही हमारा जो साहिबजादा अजित सिंह नगर है, गुरु गोविन्द सिंह जी के बड़े बेटे के नाम पर मोहाली बना हुआ है। मोहाली को अगर राजपुरा के साथ सीधा जोड़ा जाये, पिछले बजट में इसे रखा गया था, मगर उस पर कोई काम नहीं हुआ है। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि यह पिछले बजट में रखा गया था, इसका सर्वे हो गया है, अगर उस काम को आगे किया जाये, यह जो नई बात आ रही है कि स्टेट गवर्नमेंट जमीन एक्वायर करके दे स्टेट गवर्नमेंट के पास तो पैसा ही नहीं होता है, न नौ मन तेल होगा, न राधा नाचेगी। जमीन एक्वायर नहीं होगी तो रेल बन नहीं पायेगी। भारत सरकार को अपने तौर पर, अपने फंड से ही प्रदेशों की मदद करनी चाहिए।

माननीय रेल मंत्री आप शहीद भगत सिंह जी के गाँव खातकर कलॉ होकर आये थे, जहाँ उनका नेटिव विलेज है, वहाँ आप बोलकर आये हैं, जेजो गाँव है, जेजो से अमृतसर के लिए रेल चलती है और वह जालंधर रूक जाती है। वह जालंधर से आगे अमृतसर नहीं जाती है, क्योंकि वहाँ रेलवे स्टेशन का एक्स्पेन्शन नहीं हो पाया है। मैं चाहता हूँ कि 6 महीने हो गये हैं, कहते हैं कि यह आज हो जायेगा, कल हो जायेगा, अभी तक वह कार्य नहीं हो पाया है। अगर वह रेलवे एक्स्पेन्शन हो जाये तो रेल जेजो से अमृतसर तक चलनी चाहिए। जेजो अंग्रेजों के समय बन्द हो गया, आगे होशियारपुर जिला 15 किलोमीटर रह जाता है। नांगल 10 किलोमीटर रह जाता है, उसको एक्सपेंड किया जाये तो हिमाचल प्रदेश और पंजाब के बहुत सारे जिले जुड़ सकते हैं। इसको भी ध्यान में लेना चाहिए। हमारे पंजाब का एक बहुत महत्वपूर्ण स्टेशन नांगल है, वहाँ भाखड़ा डैम है, वहाँ कोई रेलवे यार्ड नहीं बना है। वहाँ की इंडस्ट्रीज को हिमाचल प्रदेश में

जाना पड़ता है, वहाँ उन पर टैक्स लगता है। नांगल में रेलवे यार्ड जरूर बनना चाहिए, ताकि पंजाब के लोगों को टैक्स न देना पड़े। पंजाब से जो रेलें ईस्ट, साउथ के लिए चलती हैं, मेरी कांस्टीट्यूएंसी में उन रेलों के स्टॉपेज नहीं हैं, न ही वहाँ से रेलें चलती हैं। जैसे हमारा सराय बंजारा रेलवे स्टेशन अपग्रेड हो गया है। वहाँ रेलगाड़ियाँ नहीं रूकती हैं। मेरा सुझाव है और मैं कुछ लिख कर भेजूंगा, कुछ ट्रेन जैसे जम्मू-कानपुर, अमृतसर-टाटा नगर, अमृतसर टू मुम्बई, जम्मू टू ब्रांदा वहाँ पर रूकनी चाहिए। ऐसे ही हमारे पंजाब में राजपड़ा स्टेशन है, यह पंजाब में दो हिस्सों को चंडीगढ़ से जोड़ता है। यहां भी जैसे हिमगिरी और जम्मू टू अजमेर ट्रेन है, इन ट्रेनों को वहाँ पर रोकना चाहिए। हमारे यहां स्टेशन तो बड़े बन गए हैं, लेकिन ट्रेनें रूक नहीं पा रही हैं। हमारे मोहाली, आनन्दपुर साहिब, रोपड़ रेलवे स्टेशनों को अपग्रेड करने की बात कही गई थी। मैं चाहता हूँ कि ये सारे स्टेशन अपग्रेड हो। वहाँ पर रेलवे लाइन क्रॉस करने के लिए एक्सलेटर की व्यवस्था भी की जाए। जैसा कि हमारे माननीय मंत्री जी इसकी घोषणा वहाँ पर की थी। इसके साथ ही मैं आपको धन्यवाद करता हूँ और माननीय रेल मंत्री जी से अर्ज करता हूँ कि मेरा जो निवेदन है, उसको जरूर पूरा करेंगे। धन्यवाद।

श्री जय प्रकाश नारायण यादव (बाँका) : उपाध्यक्ष महोदय, आपने रेल बजट पर बोलने का अवसर दिया। मैं इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूँ। मैं वर्ष 2017-18 के अनुदान मांग के कटौती पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। यह सर्वविदित है कि देश का धड़कन, लाइफ लाइन और देश में इंसान को सबसे अधिक यात्रा कराने वाला किसी संस्था के रूप में, यदि कोई संस्था है तो वह रेलवे है। अभी तक रेलवे का अलग से बजट आता था, मुझे यह पता नहीं है कि इसे क्यों आम बजट में डाल दिया गया है। रेलवे को अब आम बजट के लाइन में लगा दिया गया है। पहले तो रेल में लाइन लगता था और सभी लोग देखते थे। इसकी एक पहचान थी कि रेलवे में क्या होने वाला है। अब उस आकर्षण को खत्म कर दिया गया है। उस आकर्षण को क्यों खत्म कर दिया गया, इसको हम लोग नहीं जानते हैं। लेकिन यह जरूर जानते हैं कि रेलवे घाटा में चल रहा है, इस घाटे को छिपाने के लिए इसे आम बजट में डाल देने का काम हुआ है। आज रेलवे का बहुत ही खस्ता हाल है और स्थिति बहुत ही खराब हो गई है। रेलवे में पहले दिवाली की चर्चा होती थी, लेकिन आज रेलवे का दिवाला यात्रा है। जैसे ही यह आम बजट में गया, मैं यही मानता हूँ कि श्री सुरेश प्रभू जी अच्छे व्यक्ति है, डॉ. मनोज सिन्हा जी भी अच्छे व्यक्ति है, यहां बैठे हुए हमारे भाई राज्य मंत्री जी भी अच्छे व्यक्ति है। हमारे मंत्री जी अच्छे हैं लेकिन देश के अंदर रेलवे का अच्छा काम दिखाई नहीं पड़ रहा है। हमारे रेलवे की अच्छे दिन नहीं आए हैं। आज रेलवे में घटना हो रही है, दुर्घटना हो रही है, रेलवे महादुर्घटना का वर्ष बन गया है। आज यात्री, ग्राहक, कर्मचारी सब के सब निराश व हताश हैं। स्थिति बहुत ही खराब बनी हुई है।

आज यात्री किराया और माल भाड़ा बढ़ते जा रहा है तथा व्यापार घटते जा रहा है। मैं आदरणीय लालू प्रसाद यादव जी का चर्चा करूंगा जो तत्कालीन रेल मंत्री थे, उन्होंने यात्री किराया घटाया और रेलवे का मुनाफा बढ़ाया। रेलवे को देश और दुनिया में एक नंबर पर ले जाने का काम किया। आज भी लोग आदरणीय लालू जी को याद करते हैं। आज यातायात की आमदनी 11 प्रतिशत तक घटा है और 17 हजार करोड़ रुपये का घाटा हुआ है। आज रेलवे की स्थिति बहुत ही खतरनाक है। वर्ष 2004-09 में व्यापार को बढ़ाया गया, किराए को घटाया गया तथा प्रॉफिट को बढ़ाया गया था। रेलवे के लिए फॉस्टर, हेवियर और लॉगर कार्यक्रम बनाया गया था जिसके कारण रेलवे की स्थिति बेहतर थी।

आज देश में बुलेट ट्रेन की चर्चा होती है। यहां आम लोग चाहते हैं कि शताब्दी, जन-शताब्दी और राजधानी ट्रेनें चलें, छोटे-छोटे स्टेशनों के लिए भी ट्रेन चलाई जाए। ऐसे कई सवाल हैं, मैं इसके साथ-साथ आपके माध्यम से कहना चाहूंगा, जिस क्षेत्र से मैं आता हूँ, मेरा संसदीय क्षेत्र बाँका है। मैं माननीय मंत्री जी से कई बार आग्रह किया और इन्होंने भी कहा कि बाँका से एक नई इंटरसिटी देने का काम करेंगे, लेकिन

यह अभी पूरा नहीं हुआ है। मैंने यह भी आग्रह किया था कि बांका में रेलवे पहिया का एक कारखाना खोला जाए। भागलपुर से बांका को डबल रेलवे लाइन देने का काम किया जाए। बांका रेलवे स्टेशन को बेहतर बनाया जाए। बांका में वाशिंग पीट दिया जाए, मुंगेर में वाशिंग पीट दी जाए और उसे मालयार्ड का केन्द्र बनाया जाए। जमालपुर को निर्माण कारखाना बनाया जाए। सुल्तानगंज से बांका, जो नई रेल लाइन है, जो पहले ही आदरणीय लालू जी ने किया था, सुल्तानगंज से तारापुर, तारापुर से बेलहार और बेलहार से लेकर आगे कटौरिया तक की रेलवे लाइन जो स्वीकृत है, उसमें राशि दी जाए। बरियारपुर से मननपुर, मननपुर से खड़गपुर, खड़गपुर से लक्ष्मीपुर, लक्ष्मीपुर से बरहट, जो पहले से मंजूर है, उस रेलवे लाइन को मंजूर करके उसमें राशि मुहैया किया जाए। जो बरियारपुर पुल बन रहा है, वर्षों से रूका हुआ है, उस बरियारपुर पुल को बनाया जाए।

तारामंदिर जो बांका में पड़ता है, पोखरिया हाट का निर्माण किया जाए, वहां पुल की व्यवस्था की जाए। एक जनशताब्दी पटना से भागलपुर, वाया बांका हावड़ा तक चले। मैं इसकी मांग करता हूँ कि यह हावड़ा तक चले। हावड़ा-नई दिल्ली जो जसीडीह होकर आती है, प्रतिदिन यहां राजधानी चलाई जाए, हम यह मांग करते हैं। मॉडल स्टेशन के रूप में सुल्तानगंज को बनाया जाए, अकबरनगर को बनाया जाए, बांका को बनाया जाए, भागलपुर को बनाया जाए, जमुई, जमालपुर, किऊल, लखीसराय, झांझा और जसीडीह को बनाया जाए। यह हमारी मांग है।

धौनी, पुनसिया और मन्दार ऐतिहासिक जगह हैं, सुल्तानगंज जहां से लाखों कांवेड़िए जाते हैं, उस स्टेशन का बेहतर रख-रखाव करने का काम किया जाए। जमालपुर में विशेष श्रेणी की एससीआरए की जो पढ़ाई होती थी, उसे रोका गया है। उसे पुनः चालू किया जाए। जो एशिया प्रसिद्ध कारखाना जमालपुर था, उसे पुनर्जीवित किया जाए और जो प्रशिक्षु हैं, ट्रेनिंग वाले जितने भी प्रशिक्षण लेकर छात्र बैठे हैं, उनको मौका दिया जाए। कटौरिया और चांदन में जो स्टेशन हैं, उन्हें बेहतर बनाने का काम किया जाए। बांका स्टेशन को आदर्श स्टेशन के रूप में स्थान दिया जाए। अंग्रेजों के वक्त में भागलपुर से बांका, मन्दार होते हुए रेल लाइन गई थी, मात्र 9 किलोमीटर बांका में रेलवे लाइन गई, उसके आगे वह नहीं बढ़ी है। इसलिए यहां डबलिंग भी होनी चाहिए, मॉडल स्टेशन भी बनना चाहिए और सुल्तानगंज में कई नई ट्रेनों का ठहराव होना चाहिए। मैं यह मांग करता हूँ।

महोदय, आज रेलवे प्राइवेट सैक्टर को देने की चर्चा हो रही है। रेलवे के इतिहास में यह बड़ा ही दुर्भाग्यपूर्ण होगा। रेलवे को कभी प्राइवेट सैक्टर में नहीं दिया जाए। यह आम-जनों का सबसे बड़ा साधन है। हम जहाज से इंसान को नहीं ढो सकते हैं, पानी के जहाज से नहीं ढो सकते हैं। अगर इंसान और माल को

ढोने वाली भारत की सबसे बड़ी कोई लाइफ लाइन है, तो वह रेल है, इसलिए रेल का बेहतर तरीके से निर्माण करना होगा।

जहां तक सुरक्षा व संरक्षा की बात है, आज महिलाओं को परेशानी होती है, रेलवे में सुरक्षा की कमियां हैं। पंक्चुएल्टी के आधार पर, समय पर रेल नहीं चलती है, यह दुर्भाग्यपूर्ण है। कई अच्छे कामों की चर्चा तो बजट में आती है, लेकिन वह नहीं हो पाती है। इसलिए आज हम यह जरूर कहना चाहेंगे, रेलवे जो आय का स्रोत है, आज घाटे का स्रोत बन गया है। रेल को बेहतर बनाना होगा, तभी हम मेक इन इंडिया बना सकते हैं, तभी अच्छा भारत बना सकते हैं। हम सबका साथ की चर्चा करते हैं। सबका साथ जब होगा, तब इंसानी जिंदगी को बेहतर माहौल में हम आगे बढ़ाने का काम करेंगे।

मैं अधिक समय न लेते हुए इतना ही कहना चाहूंगा कि भागलपुर में डीआरएम कार्यालय, जिसे आदरणीय लालू जी ने बनाया था, जब वे रेल मंत्री थे, लेकिन आज तक भागलपुर में डीआरएम कार्यालय चालू नहीं हुआ है। मेरे संसदीय क्षेत्र बांका का, भागलपुर का, मुंगेर का, जमुई का, लखीसराय का और बिहार में आदरणीय लालू जी ने अपने समय में जो रेल कारखाना और डीजल कारखाना और नई रेलवे लाइन देने का काम किया था, सब में हजार-हजार रूपए डालकर उसे आईसीयू में डाल दिया गया है।

इसलिए हम कहना चाहेंगे --

फूलों की रंगीन लहर पर उतरने वाले
ओ रेशम नगर के वासी
ओ अच्छी छवि के मतवाले
सकल देश में हलाहल है
दिल्ली में हाला है
इस हाला पर खुशहाली मत बनाइए।

जब गांव मजबूत होगा तभी देश मजबूत होगा। रेल हमारी सबसे बड़ी लाइफ लाइन है। इसलिए रेलवे को प्राइवेट सैक्टर में न दिया जाए। रेलवे को बेहतर बनाने का काम हो। बिहार को विशेष सुविधा देने का काम हो। ... (व्यवधान)

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

*श्रीमती ज्योति धुर्वे (बैतूल) : मैं वर्ष 2017-18 में पेश रेल बजट पर निम्न बिंदुओं पर ध्यान आकर्षित कर रही हूँ ।

बैतूल चान्द्रबाजार रेलवे लाईन का सर्वे हुआ है उसका डीप सर्वे करवाने की अनुमति दी जाये । महोदया, यू तो रेल बजट हर वर्ष पेश किया जाता रहा है और इस वर्ष भी 1 फरवरी 2017 को संसद में भारतीय रेल का लेखा-जोखा भविष्य की योजना के साथ पेश किया गया । परंतु इस बार रेलवे बजट का अंदाज अलग रहा और रेल बजट का स्वतंत्र अस्तित्व इतिहास के पन्नों का एक हिस्सा बन गया ।

इसके स्वतंत्र अस्तित्व पर पिछले कई वर्षों से सवाल उठ रहे थे परंतु इसके इतिहास बनने की कवायद तब शुरू हुई जब माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में सरकार द्वारा गठित नीति आयोग के सदस्य श्री विवेक देवराय और किशोर देसाई की एक कमेटी ने रेल बजट को समाप्त करने की सिफारिश की । इस सिफारिश के बाद माननीय राष्ट्रपति श्री प्रणव मुखर्जी जी ने रेल बजट को आम बजट में विलय के लिये केन्द्रीय मंत्रिमंडल की सिफारिश को मंजूदी दे दी । राष्ट्रपति जी की मंजूरी के बाद 1 फरवरी 2017 को वर्ष 2017-18 के लिए माननीय वित्त मंत्री श्री अरुण जेटली जी ने आम बजट को पेश किया तो उसी बजट के एक अंग के रूप में रेल बजट का एक नया अवतार हमारे सामने आया है ।

वर्ष 2017-18 के रेल बजट पर मैं निम्न बिंदुओं को प्रस्तुत करना चाहती हूँ ।

1. अगर समग्र रूप से देखा जाए जो माननीय वित्त मंत्री जी ने जो बजट पेश किया है उसमें बुनियादी ढांचे पर विशेष जोर दिया गया है । उस बुनियादी ढाँचे के केन्द्र में परिवहन व्यवस्था मुख्य है । ऐसे में परिवहन का मुख्य साधन रेलवे को अधिक महत्व दिया गया है।
2. बजट में रेलवे के बजट में कुल 1 लाख 31 हजार करोड़ रुपये रेलवे के मद में खर्च करने का प्रावधान किया गया है । ये खर्चे मुख्य तौर पर यात्री सुरक्षा, पूंजीगत व विकास कार्य वित्त व लेखा सुधार तथा स्वच्छता पर होंगे ।
3. यह बजट पूर्व में पेश किये गये रेलवे के बजट के विपरीत रहा है , पहले केवल यात्री किराये में बढ़ोतरी या फिर राहत और नये ट्रेनों की घोषणा ही रेल बजट का आकर्षण हुआ करती थी परंतु इस बार मोटे तौर पर लक्ष्य है - सुरक्षा और आधुनिकीकरण ।
4. इस वर्ष मिलने वाला अनुदान पिछले वर्ष मिले अनुदान से 9 हजार करोड़ रुपये अधिक है ।
5. वर्ष 2017-18 में पेश रेल बजट में सबसे अधिक 1 लाख करोड़ रुपये रेलवे के सेफ्टी फंड के लिये दिये गये हैं ।

* Speech was laid on the table.

6. वर्तमान बजट में रेलवे के आधुनिकीकरण का विस्तार किया जायेगा ।
7. रेल बजट में 25 रेलवे स्टेशनों का काया कल्प किया जायेगा ।
8. दिव्यांगों के लिए लिफ्ट एवं एक्सलेटर की व्यवस्था की जायेगी ।
9. रेल बजट में कोच मित्र सेवा सबसे खास है । इससे सफर के दौरान आने वाली समस्याओं का समाधान किया जायेगा ।
10. नई रेलवे लाईन का विकास व दायरा बढ़ाने का प्रावधान है ।
11. ई टिकट पर राहत का ऐलान ई टिकटिंग को बढ़ावा देगा ।
12. धार्मिक यात्रियों के लिए ट्रेनों की शुरुआत एक उचित प्रयास है ।
13. रेलवे क्रॉसिंग को मानवरहित बनाना एक नया प्रयास है ।
14. 7000 रेलवे स्टेशनों को सौर उर्जा से प्रकाशित करना एक आकर्षक पहल है।
15. नौकरी सृजन के उद्देश्य से रेल से संबंधित नई नीति लाने का ऐलान रोजगार को बढ़ावा देगा ।

परंतु इस रेल बजट में वित्तीय आंकड़ों को पेश किया जाना आवश्यक है। सबसे बड़ी बात वित्तीय लेखा जोखा उपलब्ध होना चाहिए । पिछले साल कितना पैसा आया किस मद में आया किस मद में व्यय किया गया, यह शामिल हो तो इस रेल बजट में रेलवे के काम-काज का विश्लेषण और उचित हो सकेगा।

बहरहाल अपने पुराने स्वरूप को छोड़कर रेल बजट एक नये अवतार में हमारे सामने आया है। इस रेल बजट को सुरक्षा, पूंजीगत विकास कार्य के साथ परिवहन के लिए उचित बजट कहा जा सकता है।

डॉ. सत्यपाल सिंह (बागपत) : आदरणीय उपाध्यक्ष महोदय, मुझे समय देने के लिए आपका बहुत-बहुत आभार व्यक्त करता हूं। मैं रेलवे मिनिस्ट्री की डिमांड्स फॉर ग्रांट्स के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। मैं सबसे पहले देश के यशस्वी प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी और माननीय रेलवे मंत्री श्री सुरेश प्रभु का धन्यवाद करता हूं। रेलवे के बजट को सामान्य बजट में मिला दिया गया है। इससे देश के इन्फ्रास्ट्रक्चर, ट्रांसपोर्ट के प्रोजेक्ट्स में जो सिनर्जी आएगी, उससे देश को बहुत बड़ा फायदा होगा। मेरे सहयोगी जगदम्बिका पाल जी बोल रहे थे कि उससे लगभग हर वर्ष 9 से 10 हजार करोड़ रुपये रेलवे मंत्रालय को बचेंगे।

रेलवे व्यवस्था अधिक सुदृढ़ हो, सुरक्षित हो, जनता के लिए हितकारी हो, उस पर अपने कुछ सुझाव देने से पहले मैं रेलवे मंत्री श्री सुरेश प्रभु, रेलवे राज्य मंत्री आदरणीय श्री मनोज सिन्हा और आदरणीय राजेन गोहेन का धन्यवाद करता हूं। मैंने जब पहली बार इस सदन में रेलवे के बारे में बोला, तो कहा था कि अगर दुनिया में किसी व्यक्ति को चलते-फिरते नरक का अनुभव करना हो तो दिल्ली से सहारनपुर तक की ट्रेन में बैठकर जाना चाहिए। उस समय रेलवे मंत्री ने 15-20 दिनों के अंदर जिस प्रकार रेलवे के डिब्बे बढ़ाए, जिस प्रकार नई ट्रेन चलाई, उससे लोगों को जो सुखद अनुभव मिला, उसके लिए मैं न केवल बागपत क्षेत्र बल्कि दिल्ली से सहारनपुर तक जितने संसदीय क्षेत्र हैं, उनकी पूरी जनता की तरफ से रेलवे मंत्रालय का बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूं।

हमारे चार रेलवे स्टेशनों को आदर्श रेलवे स्टेशन बनाने का काम शुरू किया गया। 110 साल पुरानी रेलवे लाइन का कभी किसी ने न दोहरीकरण करने के बारे में सोचा, न विद्युतीकरण करने के बारे में सोचा। आदरणीय श्री मनोज सिन्हा ने 20 जनवरी, 2017 को उसका शिलान्यास किया। वह 1500 करोड़ रुपये की योजना है। मैं निवेदन करूंगा कि उसका जल्दी से जल्दी दोहरीकरण और विद्युतीकरण पूरा किया जाए। एक 104 किलोमीटर लम्बी पानीपत से मेरठ की नई रेलवे लाइन 2200 करोड़ रुपये की योजना है। उसका ओरिजनल सर्वे बागपत लोक सभा कौन्सिलरों से होकर गुजरता था। उसमें पानीपत, ऐलम, ढाहा, टेकरी, डोगट, जौनपुर होते हुए मेरठ जाने वाली रेलवे लाइन के रूट को किसी राजनीतिक दबाव में न बदला जाए और वह वहीं से निकाली जाए। उसका शिलान्यास भी जल्दी से जल्दी किया जाए, इसके लिए मैं रेलवे मंत्री जी से निवेदन करूंगा।

मेरे कुछ सुझाव हैं, विशेष रूप से सेफ्टी और टिवन चैलेंज ऑफ सेफ्टी एंड सैबोटेज के बारे में, उसके लिए जगह-जगह सीसीटीवी कैमरे लगाए जाएं। वे बड़े रेलवे स्टेशनों पर लगाए जा रहे हैं, लेकिन हम छोटे रेलवे स्टेशनों को भूल जाते हैं। अगर हमें सुरक्षा करनी है तो छोटे रेलवे स्टेशन भी उतने ही जरूरी हैं

जितने बड़े रेलवे स्टेशन हैं। बड़े रेलवे स्टेशन चाहे मुंबई या दिल्ली हो, वहां जो सीसीटीवी कैमरे काम करते हैं, उनका बैक-अप एंड स्टोरेज एक दिन का है, एक वीक का भी नहीं है। अगर कोई दुर्घटना हो जाए और कल कोई इन्वेस्टिगेशन की जरूरत पड़े तब ये सीसीटीवी किसी काम के नहीं होंगे। बैगेज जो लगाए हैं, चाहे दिल्ली रेलवे स्टेशन या मुंबई का देखें, वहां पर कोई मैनपॉवर नहीं है, सतर्कता भी नहीं है। वहां मैनपॉवर लगाई जाए, जिससे ठीक से काम हो। पार्सल वैनस के अंदर चोरियां बहुत होती हैं, चोरी होने के बाद शिकायत करने के बाद जीआरपी के पास जाते हैं तो शिकायत दर्ज होने में बहुत दिक्कत होती है।

उपाध्यक्ष महोदय, उस पर तुरंत कार्रवाई की जाए, चाहे शिकायत ट्वीट से भेजें, फ़ैक्स से भेजें या लेटर से भेजें। जहां भी रेलवे स्टेशन या प्लेटफ़ार्म की दीवारें टूटी हैं, उन्हें ठीक किया जाए। जीआरपी और आरपीएफ का झगड़ा रहता है कि किसके पास ज्यादा पॉवर है। जीआरपी के बारे में रेलवे बोर्ड का नियम है कि जहां भी स्टेट गवर्नमेंट इसे क्रिएट करेगी, उसका पचास परसेंट खर्च रेल मंत्रालय देगा। मेरा मुंबई से लंबा रिश्ता रहा है। दस साल पहले वहां 500 लोगों को जीआरपी के लिए सैंक्शन किया गया लेकिन आज तक रेलवे बोर्ड ने उसकी मंजूरी नहीं दी। कोंकण रेलवे के अंदर कोई भी जीआरपी आज तक सैंक्शन नहीं है, जबकि कोंकण रेलवे बहुत ही सेन्सेटिव रूट से गुजरती है। काकोडकर कमेटी की जितनी भी सिफारिशें थीं, उन सिफारिशों को पूरी तरह से लागू किया जाए। रेलवे में सुसाइड वाले एक्सीडेंट भी बहुत होते हैं, आत्महत्या न हो उसके बारे में रेलवे मंत्रालय क्या कर सकता है, उस पर गंभीरता से सोचने की जरूरत है।

महोदय, पैसेंजर्स की सुविधाएं बढ़ाई जा रही हैं। एक बात वर्षों से मेरे दिमाग में घूम रही है, मैं लगभग तीन वर्षों से इस बात पर विचार कर रहा हूं कि ट्रेन के डिब्बे के अंदर ब्लैकट देने की जरूरत क्या है। पहले रेलवे डिब्बे को इतना ठंडा किया जाता है और बाद में कम्बल दिया जाता है और इसे खरीदने में करोड़ों रुपये खर्च किए जाते हैं। क्या हम डिब्बे को उतना कम्फर्टेबल नहीं बना सकते कि न लोगों को ठंड लगे, न गर्मी लगे। उससे बिजली भी बचेगी और ब्लैकट के ऊपर जो करोड़ों रुपये हर साल धोने में खर्च होता है, इससे हाइजीन का भी फायदा होगा। रेल मंत्रालय इस पर गंभीरता से विचार करे कि रेलवे को ब्लैकट की जरूरत है। रेल बजट को आम बजट में मर्जर किया गया है दिल्ली के चारों तरफ मेट्रो रेल चालू की गई। सिर्फ बागपत का क्षेत्र बचा है, सभी जगह मेट्रो गई है, चाहे सोनीपत की बात हो, चाहे नोएडा की बात हो, गुडगांव की बात हो, अलवर की बात हो या गाजियाबाद की बात हो, सभी जगह मेट्रो लाईन सैंक्शन हुई। मेरा निवेदन है कि अर्बन डेवलपमेंट मिनिस्ट्री से मिलकर काम करें।

यह जनता की बहुत कृपा है कि यूपी में बीजेपी की सरकार बनने जा रही है। बड़ौत तक मेट्रो लाईन चालू की जाए। मेरा बागपत लोक सभा क्षेत्र में बागपत रोड रेलवे स्टेशन कहा जाता है। पिछले सौ वर्षों से भी बागपत रोड से कम से कम 15 किलोमीटर दूर रेलवे स्टेशन है वहां एक टाऊन तटिरी है। पिछले

50 वर्षों से लोगों की डिमांड है कि रेलवे स्टेशन बागपत के नाम से क्यों जाना जाता है इसे तटिरी नाम देना चाहिए। रेलवे मंत्रालय को इसमें इनिशिएटिव लेना चाहिए और बागपत रोड रेलवे स्टेशन को बदलकर तटिरी रेलवे स्टेशन करना चाहिए।

मेरा मुम्बई से लंबा रिश्ता रहा है। यहां 1875 में महर्षि दयानंद जी ने आर्य समाज की स्थापना की थी। जिस जगह आर्य समाज की स्थापना की, उस रेलवे स्टेशन का नाम चरनी रोड रेलवे स्टेशन है। मेरी मांग है और मुम्बई की जनता और सांसदों की तरफ से भी डिमांड है कि चरनी रोड रेलवे स्टेशन का नाम बदलकर महर्षि दयानंद रेलवे स्टेशन किया जाए।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका बहुत धन्यवाद करता हूं।

श्री ताम्रध्वज साहू (दुर्ग) : माननीय अध्यक्ष जी, मैं सरकार द्वारा प्रस्तुत रेल बजट के विरोध में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। पहले तो रेल बजट अलग से पेश किया जाता था, जिसमें विस्तृत जानकारियाँ होती थीं। विभाग क्या करना चाहता है, उसकी जानकारी मिलती थी, परंतु इस बार रेल बजट अलग से पेश नहीं किया गया। वर्तमान में नई रेलगाड़ी, ट्रेन स्टापेज, अन्य कोई नया कार्य या कोई विशेष उपलब्धि इस बजट में विभाग की नहीं दिखती है।

सरकार बनने के बाद पहले रेल बजट में बुलेट ट्रेन की बात कही गई थी, उसका आज तक कोई अंता-पता नहीं है। नौ कोरिडोर बनाने की बात कही गई थी, उसका भी कोई उल्लेख नहीं है। दो-चार नई ट्रेन, एक-दो नई लाइन की बात छोड़कर इस बजट में कहीं नई बात नहीं है।

कहीं भी किराए में कमी, यात्रियों को सुविधा, चिकित्सा सुविधा, किसी भी प्रकार से देश के विकास की कोई रूपरेखा प्रस्तुत वर्तमान बजट में नहीं है। यूपीए सरकार के पिछले दस साल के कार्यकाल में लगभग 700 नई ट्रेन चलाई गई थीं। माल ढुलाई में भी लगभग 30 प्रतिशत की वृद्धि की गई थी। यूपीए सरकार ने रेलवे को मजबूत आधार देकर छोड़ा था।

बिलासपुर जोन दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे के अंतर्गत आता है। पूरे देश में बिलासपुर जोन सर्वाधिक आय देने वाला जोन है। उसी के अंदर मेरे संसदीय क्षेत्र दुर्ग में भिलाई इस्पात संयंत्र स्थापित है। यहां देश के लगभग सभी प्रांतों के लोग नौकरी करते हुए निवास करते हैं, उनका अपने प्रदेशों में आना-जाना लगा रहता है। मैंने मांग व समस्याओं को अनेक बार उठाया है और मैं इसे पुनः दोहराना चाहता हूँ। मेरी मांग है कि दुर्ग में सुपर स्पेशिएलिटी रेलवे अस्पताल खोला जाए। दुर्ग में रेल-नीर का प्लांट खोला जाए। दुर्ग राजहारा रेल लाइन में बालोद से धमतरी नई रेल लाइन की स्वीकृति दी जाए। रायपुर-धमतरी छोटी लाइन को बड़ी लाइन बनाया जाए। मैं दुर्ग-इंदौर एक्सप्रेस वाया बिलासपुर-कटनी-गुना, दुर्ग-बोकारो स्टील सिटी एक्सप्रेस वाया राऊरकेला-रांची, बिलासपुर से त्रिवेन्द्रम एक्सप्रेस वाया दुर्ग-नागपुर-कल्याण-मडगांव, कोरबा-नागपुर के मध्य शताब्दी एक्सप्रेस, रायपुर से हरिद्वारा के लिए सीधी नई ट्रेन की मांग करता हूँ।

महोदय, मैं इसके साथ ही फेरे बढ़ाने की मांग भी करता हूँ। बेतवा एक्सप्रेस दुर्ग से कानपुर दो दिन से चार दिन की जाए, बिलासपुर-रीवा पैसेंजर को भिलाई-बिलासपुर-रीवा तक किया जाए, गुवाहाटी एलटीटी ट्रेन, भुवनेश्वर एलटीटी ट्रेन, पुरी एलटीटी ट्रेन का स्टापेज दुर्ग में किया जाए, महाराष्ट्र ट्रेन साहू जी महाराज से चलकर गोंदिया आकर रुकती है, इसे बढ़ाकर दुर्ग तक किया जाए। गरीब स्थ ट्रेन लखनऊ से रायपुर आकर रुकती है, इसे दुर्ग तक बढ़ाया जाए। राजधानी एक्सप्रेस को रायपुर से दुर्ग-नागपुर-दिल्ली प्रतिदिन किया जाए।

अंत में, मैं दो जरूरी मांग करके अपनी बात समाप्त करता हूँ। दुर्ग स्टेशन को मॉडल स्टेशन के रूप में विकसित किया जाए। सभी प्लेटफार्म्स में शेड निर्माण किया जाए। मेरे सांसद बनने से पूर्व चरोदा, अहिवारा, बेतेतरा, नवागढ़, मुंगेली, बिलासपुर का सर्वे चल रहा था, जिसे अधिक लागत और कम आय बताकर फाइल कर दिया गया है। मैंने सांसद बनने के बाद तत्कालीन मंत्री जी से मिलकर दुर्ग, धमधा, बेमेतरा, नवागढ़, मुंगेली, बिलासपुर नई रेलवे लाईन के सर्वे की स्वीकृति की मांग की थी, जिसे स्वीकार कर सर्वे कार्य पूरा किया जा चुका है। इसे भी अधिक लागत का बताया जा रहा है।

मैं एक सन्निधन दे रहा हूँ, पावर हाउस भिलाई से अहिवारा तक भिलाई स्टील प्लांट की जो रेलवे लाइन बिछी है, उसे ही आगे बढ़ाते हुए धमधा, बेमेतरा, नवागढ़, मुंगेली, बिलासपुर तक किया जाए। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि यह मांग बहुत महत्वपूर्ण है।

महोदय, इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ। आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ।

HON. DEPUTY SPEAKER: The House stands adjourned to meet on Wednesday, the 15th March, 2017 at 11.00 a.m.

17.59 hours

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock on Wednesday, March 15, 2017/Phalguna 24, 1938 (Saka).
