

an>

Title: Need to undertake proper maintenance of Farakka Barrage Project in West Bengal.

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY (BAHARAMPUR): Farakka Barrage Project (FBP) could be considered as one of the temples in the modern India, abutting the districts of Malda and Murshidabad. It was commissioned in the year 1975. At that time the depth of water at Farakka measured more than 75 ft. But over the years, the depth has been reduced to 14ft, thanks to the siltation which is also affecting the lock- Gates of the said project. FBP is one of the largest Barrage projects in Asia which consists of 108 lock- Gates.

The purpose of constructing the Farakka Barrage Project was to regulate the water with an aim to feeding the river Bhagirathi for supplying adequate quantum of water to Kolkata port, which is also a river port.

The maintenance of Farakka Barrage Project is utterly poor, most of the Lock-gates do not function as a result of which the very purpose of the barrage is being defeated. I, therefore, urge upon the Government to take appropriate measure at the earliest.

*t05

Title: Need to open a Sainik School in Chamarajanagar district, Karnataka.

SHRI R. DHARUVANARAYANA (CHAMARAJANAGAR): I would like to draw the kind attention of the august House regarding sanction of "Sainik School" at Chamarajanagar District (Karnataka State) of my Constituency. Chamarajanagar District of my Constituency covers 2,791 sq.kms. reserved and protected Forest Area, out of total area of 5,101 sq. kms. and having considerable hilly areas, BRT Tiger Project, Bandipur Tiger Project, Cauvery Wild Life Division, Kollegal and Kollegal Wild Life Division.

Chamarajanagar District is one of the most backward Districts in Karnataka State according to Dr. Nanjundappa Committee Report on redressal of "Regional Imbalance" and ranked 25th in the State Human Development Index. There are 4 Taluks, 16 Hoblies, 446 Habitated Villages, 66 Non-habitated Villages, 461 Revenue Villages and 120 Grama Panchayats. Population as per 2001 Census is 9.65 lakhs. SC/ST Category in this District is 35.6%. Karnataka State has already two Sainik Schools functioning at Bijapur and Coorg Districts. The opening of one more Sainik School in Chamarajanagar District would help the Children of backward rural areas to get better education facilities at their doorstep. The opening of Sainik School in Chamarajanagar District would meet the demands of Defence in serving the Nation. In view of the above reasons, I would earnestly appeal to the Hon'ble Union Minister of Defence to take necessary steps to sanction and open "Sainik School" in Chamarajanagar District (Karnataka State) for the benefit of rural children at the earliest.

*t16

Title: Need to expedite operation of cargo services at Madurai Airport, Tamil Nadu and take measures for further development of the Airport.

SHRI R. GOPALAKRISHNAN (MADURAI): The Chief Minister of Tamil Nadu granted Rs. 200 crore for four-laning of the Outer Ring Road of Madurai. Fulfilling the infrastructure needs of Madurai City can be done by developing Madurai Airport. It will be a great boon to the City. All clearances for International Cargo operations except Custom Clearance, at Madurai were given but the cargo operations are yet to be started. Presently, the growers of vegetable, flowers and fruits in Madurai region depend on the far-off Tiruchirappalli, Coimbatore and Thiruvananthapuram Airports involving unnecessary transport expenses and chance of damages to perishable items. Bilateral air services agreements are to be made with Malaysia, Singapore and UAE specifically meant for Madurai Airport. The existing runway should be expanded from 7500 ft to 10000 ft for upgradation. These steps will usher in development of Madurai.

Therefore, I urge upon the Union Government to expedite operation of cargo services and to take up necessary steps for further development of Madurai Airport in the public interest.

*t17

Title: Need to undertake survey and construction of Arambag-Burdwan new railway line in West Bengal.

SHRIMATI APARUPA PODDAR (ARAMBAG): There has been constant demand for rail link from commuters and vendors from all the areas of my Parliamentary Constituency regarding a New railway line from Arambagh to Burdwan covering two districts of Hooghly and Burdwan. Presently the commuters take a huge detour and go upto Seoraphuli Station in HWH-BWN main Line Section (60/65) kms and or have to change from Kamarkumdu station of HWH-BWN chord line section (47/50) kms. The link Station in the chord section is too high and poses a problem to the elderly people and the vendors to change for Burdwan Route. The people of my constituency is wholly dependent upon the agricultural products and need easy marketing access along with avoiding hazards of road journeys. I would, therefore, urge upon the Railways Ministry to immediately undertake survey and construction of "Arambag-Burdwan" new link line which would be of a great help to people of my constituency.

*t18

Title: Need to expedite setting up of branches of scheduled commercial Banks in villages in Odisha having no banking facilities.

SHRI BHARTRUHARI MAHTAB (CUTTACK): Odisha had about 48,000 unbanked villages on 1st April, 2012. According to the Reserve Bank of India guidelines, 5 per cent of these unbanked villages were to be covered by brick and mortar branches within a period of three years. As such, 2400 brick and mortar branches were to be set up in unbanked villages. About 100 such branches have been set up in the meantime. The pace of opening of these branches in unbanked villages needs to be expedited.

Further, this step alone would not be adequate considering the fact that as many as 4620 Gram Panchayats of the State today are unbanked. Each unbanked Gram Panchayat needs to be covered by a brick and mortar branch of a scheduled commercial bank within the 12th Five Year Plan period.

I would, therefore, urge upon the Government to issue suitable instructions in this regard which will help in their meaningful financial inclusion.

*t19

Title: Need to improve the BSNL telephone and broadband service in Buldhana Parliamentary Constituency, Maharashtra.

श्री प्रतापराव जाधव (बुलढाणा) : सभापति महोदया, मैं सदन का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र बुलढाणा, महाराष्ट्र में व्याप्त खराब दूर संचार व्यवस्था के बारे में आकर्षित करना चाहता हूँ। मेरे संसदीय क्षेत्र से संबंधित बीएसएनएल महाप्रबंधक (दूरसंचार) की पोस्ट खाली है जिसे तुरंत भरा जाना आवश्यक है। इस क्षेत्र के कई हजार टेलीफोन एवं ब्रॉडबैंड कनेक्शन खराब पड़े हैं क्योंकि उनके लिए आवश्यक मैटेरियल यहां पर उपलब्ध नहीं है। दूसरी ओर दूरसंचार के विकास संबंधी सभी कार्य ठप्प पड़े हैं। इन सबका परिणाम यह हो रहा है कि बीएसएनएल टेलीफोन के उपभोक्ता बीएसएनएल के टेलीफोन छोड़कर प्राइवेट टेलीफोन ऑपरेटर्स के टेलीफोन एवं ब्रॉडबैंड सेवा ले रहे हैं। जिले की दूरसंचार कमेटी की बैठक भी कई महीनों से नहीं हो रही है।

सदन के माध्यम से सरकार से अनुरोध है कि मेरे संसदीय क्षेत्र बुलढाणा (महाराष्ट्र) की दूरसंचार व्यवस्था को ठीक करने के लिए निर्देश दिए जाएं।

*t20

Title: Need to extend the period of Special Category Status to Andhra Pradesh and take further steps for its development.

SHRI JAYADEV GALLA (GUNTUR): After reorganization, the residuary State of Andhra Pradesh stands at a disadvantageous position not only because of Hyderabad being given to Telangana but also due to various other reasons. To overcome disadvantages, the Union Government decided on 1st March, 2014 to accord Special Category Status to Andhra Pradesh for five years. The Prime Minister also assured this in the Rajya Sabha to help Andhra Pradesh come out of financial handicap. But so far no steps have been taken by the Government of India. Hence, I would request the Government of India to take following steps immediately so that Andhra Pradesh could come out of Rs.16000 crore deficit and develop industrially:

1. Special Category Status should be extended to 15 years to establish level-playing field.
2. Implement Section 46(2) of Andhra Pradesh Reorganisation Act which mandates the Government of India giving grants, incentives in the form of special development package for Rayalseema and Northern Andhra Pradesh.
3. Incentives to industries in the form of tax concessions such as service tax, income tax, excise duty be given at par with Himachal Pradesh and Uttarakhand.
4. Power has to be allocated on the basis of Gadgil formula and 85 per cent of 2650 MW of installed capacity should be given to Andhra Pradesh.
5. In view of pathetic fiscal situation and steep fall in revenue growth and additional commitment due to pay revision, as mandated by Section 46(1) of Andhra Pradesh Act, Rs.13,579 crore be given this year.
6. The Government of India assured to build new capital. It requires Rs.3 lakh crore. I request to provide sufficient funds in this year itself to start building the capital.

7. Special Development Package of Rs.15,000 crore also be given immediately.

HON. CHAIRPERSON : Shri Y.S.Subba Reddy – Not present.

*t21

Title: Need to include Palakkad district in Kerala under Backward Region Grants Fund programme and modify the criteria for eligibility under the programme.

SHRI P.K. BIJU (ALATHUR): Palakkad and Wayanad were the two districts in Kerala that were selected for assistance for the Backward Region Grants Fund (BRGF) initially. As per the restructured criteria of BRGF, Wayanad is considered a "core" district while Palakkad comes under the "peripheral" category with only five Gram Panchayats bordering Tamil Nadu gaining eligibility for BRGF assistance. The rest of the region in Palakkad district is no longer considered for BRGF assistance. Regions like Chittoor, Tharoor and Kuzhalmadam high in SC population and Paramhikkulam and Attappadi, high in ST population have been excluded from obtaining BRGF.

As per the records, Rs. 23 crore is the amount sanctioned for the year 2014-15. At the same time there have also been directions not to take up new works. However, each Gram Panchayat in the Palaghat district has executed development works to the tune of Rs. 9 lakh annually. These are long-term plans that require a period of five years to complete. As per the projects approved by the District Planning Committee, administrative sanction has been received for works of Rs. 140 crore utilizing BRGF assistance and till date only Rs. 84 crore has been received. Even if the Rs. 23 crore sanctioned for ongoing works is considered, another Rs. 48.73 crore will be required to pay-off the remaining works in progress.

By all parameters in terms of Scheduled Caste, Tribal population and backwardness in development, Palakkad district qualified for assistance and it is unfortunate that moves are afoot to discontinue it.

I, therefore, urge the Government to have a re-look at its decision to exclude Palakkad and modify the criteria for eligibility for BRGF in order to have a wider coverage.

HON. CHAIRPERSON: Kunwar Haribansh Singh : Not present

*t22

Title: Need to provide jobs to local youth in Rajasthan atomic power project in Chittorgarh parliamentary constituency and also undertake development of the region under Corporate Social Responsibility programme.

श्री चन्द्र प्रकाश जोशी (चित्तौड़गढ़) : माननीय सभापति महोदया, मेरे संसदीय क्षेत्र चित्तौड़गढ़ में न्युक्विलयर पावर कॉरपोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (एन.पी.सी.आई.एल.) के द्वारा राजस्थान एटोमिक पावर स्टेशन उपक्रम की स्थापना के समय कथार किया था कि 'ए' और 'बी' श्रेणी की नौकरी को छोड़कर 'सी' और 'डी' श्रेणी की भर्ती में क्षेत्रीय बेरोजगार युवकों को क्षेत्रीय कार्यालय के द्वारा भर्ती किया जाएगा, लेकिन क्षेत्रीय बेरोजगार युवकों को छोड़कर बाहरी लोगों को नौकरी दी जा रही है।

अतः मैं आपके माध्यम से निवेदन करता हूँ कि क्षेत्रीय बेरोजगार युवकों को रोजगार उपलब्ध कराने हेतु एन.पी.सी.आई.एल. द्वारा किये गये कथार का पालन करें एवं सी.एस.आर. के अंतर्गत क्षेत्र के विकास पर ध्यान दिया जाये क्योंकि सी.एस.आर. के अंतर्गत भी कोई खास कार्य नहीं हुआ है तथा राजस्थान एटोमिक पावर स्टेशन के आसपास का क्षेत्र वन अभयारण्य होने के कारण सड़क निर्माण में रुकावटें आ रही हैं। इस संबंध में पर्यावरण विभाग द्वारा अनापत्ति प्रमाण पत्र भीष्ट जारी करार सड़कों का निर्माण कार्य प्रारंभ किया जाये जिससे क्षेत्र का विकास हो।

*t23

Title: Need to convert National Highway No. 139 into four lane.

श्री सुशील कुमार सिंह (औरंगाबाद) : माननीय सभापति महोदया, राष्ट्रीय राजमार्ग 139 बिहार की राजधानी पटना से शुरू होकर दो जिला मुख्यालयों अरवल और औरंगाबाद (बिहार) एवं दो-दो अनुमंडल मुख्यालयों दाऊदनगर एवं छतरपुर (झारखण्ड) को जोड़ते हुए झारखण्ड और छत्तीसगढ़ (जिला-संखुजा, अम्बिकापुर) को जाती है अर्थात् यह सड़क तीन-तीन राज्यों तथा बिहार, झारखण्ड और छत्तीसगढ़ का सम्पर्क पथ है।

वर्तमान में यह पथ किलोमीटर-15 (नौबतपुर) से लगभग किलोमीटर-33 (पतूत, पटना) तक मात्र 10 फीट चौड़ी है। किलोमीटर-33 से किलोमीटर-50 तक इस सड़क की स्थिति अच्छी नहीं है। किलोमीटर-70 से किलोमीटर-132 तक सड़क लगभग 16 फीट चौड़ी है, जिसकी स्थिति भी बहुत अच्छी नहीं कही जा सकती और किलोमीटर-132 से किलोमीटर-156 तक यानी बिहार, झारखण्ड की सीमा से आने झारखण्ड राज्य में भी इसकी स्थिति अत्यन्त जर्जर है, जिसके कारण आम लोगों को यात्रा करने में बहुत परेशानी का सामना करना पड़ता है साथ ही हमेशा दुर्घटना की आशंका बनी रहती है।

ऐसी जानकारी है कि वर्तमान में इस पथ को विश्व बैंक के सहयोग से टू-लेन किया जाने वाला है लेकिन इस सड़क पर छोटी-छोटी सवारी और मालवाहक गाड़ियों की आवाजाही को देखते हुए टू-लेन करना समस्या का समाधान नहीं है। महोदया, यह राष्ट्रीय राजमार्ग बिहार, छत्तीसगढ़ एवं झारखण्ड को जोड़ने वाला मुख्य पथ ही नहीं वरन् उत्तर प्रदेश के सोनभद्र तथा मध्य प्रदेश के भोपाल को जोड़ने वाला मुख्य मार्ग होने के कारण पांच राज्यों बिहार, झारखण्ड छत्तीसगढ़, उत्तर प्रदेश तथा मध्य प्रदेश को सड़क मार्ग से जोड़ती है। इस पथ पर छोटे-बड़े, निजी और व्यावसायिक गाड़ियों काफी

संख्या में चतुर्ती हैं। इसलिए आग्रह करना चाहूँगा कि राष्ट्रीय राजमार्ग-139 के महत्व को देखते हुए जनहित में इसे वार्षिकीय सड़क (फोर लेन) बनाने की महती कृपा की जाए।

*t24

Title: Discussion on the motion for consideration of the Railways (Amendment) Bill, 2014.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI D.V. SADANANDA GOWDA): Madam, I beg to move:

"That the Bill further to amend the Railways Act, 1989 be taken into consideration."

Madam Chairperson, I would like to bring a small amendment to the Railway (Amendment) Bill, 2014.

In the Railways, false claims are increasing manifold. Similarly, multiple claims are being filed under the current provisions of law for the same incident. I can give you small statistics in this regard. The number of claims during 1994-95 was around 136 but that has increased to 8157 during 2010-11. Compensation paid also has increased from Rs. 26 lakh to nearly Rs. 164 crore. This is happening because there is no clarity in the provisions of the Railways Act and hence, I have brought this amendment.

Even the Claims Tribunal has observed several times that there should be some amendment to the rule so that there will be clarity and thus, false claims will be curtailed. I have seen many occasions where claims are filed and even decreed in more than one Tribunal for the same incident. There are several reasons mentioned in the Act for multiple claims to be filed under the current provisions of law for the same incident.

One can file claim petition in three places. One petition can be filed in the place where the accident has taken place and the second is where he bought the ticket or pass and the third one is at the destination. So, in three places, one can file the claim petition.

A huge number of false claims is filed due to death which happens in some other place than in the railway platform or the vicinity of the Railways. But claims have been filed for the same. Earlier, claims were accepted under the provisions of untoward incident category. But the provisions of untoward incident category are not clear. Accidents are not mentioned under that category. Ninety-four per cent of the claims that have come under the 'untoward incidents' category are due to the accidental falling, which is a clear indication that there is a misuse of this provision. Lack of proper definition of 'accidental falling' has also contributed to false claims. So, the Ministry of Railways had to curtail these false claims. We are simply penalised for no mistake of ours. Negligence of the passengers and misadventures of passengers some times lead to accidents, but finally claims are being preferred against the Railways.

So, to minimise all these things, we want to go for a small amendment. Even the Railways Claims Tribunal on several occasions has observed that there is a need to amend the Act in order to curtail these false claims or multiple claims. For that reason, I seek an amendment to section 109 wherein I seek that the Railways where the accident took place should be made as a party. If the Railways where the accident took place is made as a party, he will be aware of where all the claims have been filed. So, to avoid this multiplicity, I seek this amendment.

I seek an amendment to Section 123. The definition of 'accidental falling' needs to be made clear. Then only there will be clarity as far as these claims are concerned. For that I seek an amendment to Section 123 of the Act.

For speedy disposal, I seek a small amendment to Section 124 of the Act. Certainly, I hope, these amendments will bring down the false and multiple claims. Certainly the Railways will benefit from that. For those reasons, I am moving these amendments.

HON. CHAIRPERSON : Motion moved:

"That the Bill further to amend the Railways Act, 1989, be taken into consideration."

*m02

SHRI K.C. VENUGOPAL (ALAPUZZHA): Hon. Chairperson, thank you very much for giving me an opportunity to participate in the discussion on the Railways (Amendment) Bill, 2014.

This small piece of legislation has been brought here to amend the provisions, as the hon. Minister rightly pointed out, of Section 109 and Section 123 of the Railways Act, 1989. The intention of the amendment to Section 109 is very clear. It is to avoid the misuse and duplication of claims towards compensation and it is also meant to prevent the false claims. But under sub-clause 2 of clause C of Section 123 of the Railways Act, 1989, the Government's move to change the definition of the 'untoward accident' is quite objectionable. What does the Government mean by this definition?

As per the Statement of Objects and Reasons, most of the cases of accidents is falling, arising out of falling down from the train are because of negligence, carelessness and misadventure on the part of the passengers while entraining or de-training a moving train knowing that any accident may take place. This is a very cruel argument, Mr. Minister.

We had a case. I think the Minister is also aware of the case. I will just cite that case as an example. It is about one Sowmya in Kerala. The poor lady was travelling in a train in the women's compartment alone. One criminal, named Govindaswamy, brutally tried to rape her, and attack her. To escape from being raped, she jumped from the train and she is no more now. She has been killed. Who is responsible for this accident? Is it due to the negligence of the traveler? Is it due to the negligence of that poor lady, Sowmya? In such a scenario, how can you give a definition like this?

In my own constituency, Alapuzha, we had 118 unmanned level crossings till six months back.

Over the period of five years, we have manned all the un-manned level crossings. Now, there is no unmanned level crossing in my constituency. But the thing is that in the last five years, we lost around 60 lives. Those who travelled through the unmanned level crossings were hit by train and they lost their valuable lives. Are the passengers responsible? Is it due to the negligence of the passengers? Is it that reason? For example, a taxi driver is taking somebody. In one case, two foreign tourists were killed. They did not know about the unmanned level crossings. The taxi driver took these tourists and other passengers. They went through the unmanned level crossing. A train came and hit them. They lost their lives. How can you define this? As per the definition, you are telling that this is not due to the responsibility of the Railways. Who is then responsible when a passenger is entraining and detraining? What is the job of the RPF? In every station, there should be an RPF. When a poor passenger is entraining or detraining, sometimes, he falls. While falling, his life is lost. Sometimes, he suffers severe injury. By saying that this is not due to the negligence of the Railways, how can the Railways withdraw from this type of a moral responsibility? The Indian Railways are one of the biggest social organisations in the world. We are really proud of the Indian Railway. Hon. Minister, I know that you are a very soft man, a very kind enough man. But by bringing forward this type of a small piece of legislation, you are showing that the Indian Railways are trying to take decision against the passengers' will and wish. I am not objecting to the first amendment. I would request the hon. Minister to rethink about pressing the second amendment. That is what my humble request to you.

When this Bill is being discussed in the House, naturally, issues pertaining to the Railways will come back. I am very much thankful to you because you are convening a meeting for the Keralites even though you have totally neglected the entire State of Kerala and some other parts of the country while presenting the Railway Budget.

Here, I should bring to your notice one thing. We are talking about safety of the passengers. Not only you talk but your predecessors also talked about safety of passengers in respect of unmanned level crossings. I gave you an example of the unmanned level crossing. What about the RoBs and the under-passes? In respect of Kerala alone, we have given 13 proposals. When it comes to the RoBs, you know that 50 per cent expenditure is met by the State Government. The State Government already informed you that 13 RoBs should be included in this year's Budget. Out of the 13, not a single RoB has been included.

Then, I have already told you that around 118 unmanned level crossings have been made manned in the last five years. It becomes a serious safety issue. A Station Master has to control at least 6-7 manned level crossings. How can he do this? Therefore, there is a need for the interlocking system between manned level crossings. The Railways have already promised that it is giving top priority for the interlocking system but the amount sanctioned for the interlocking system is very much meagre. Therefore, my humble request to the hon. Minister on the safety ground is that interlocking and manned level crossings should be given top priority and sufficient funds should be allotted for this purpose.

The Minister stated that hon. Members are asking for new trains and there is no space for the same. All the tracks are congested. If we are introducing automatic signalling system, we can provide more trains to Kerala. Why don't we introduce automatic signalling system in Kerala? At least from Coimbatore to Ernakulam stretch, this should be introduced on experimental basis. ...(*Interruptions*) Majority of my speech is on amendments based on security, safety and claims of accidents. We have to give priority to safety. Safety should be given utmost priority. There should be sufficient infrastructure in the Railways. I hail from Kerala and I want to say something about my State. That is what I am telling. Is it not relevant? It is highly relevant because Kerala needs it; Kerala deserve it. I am not going to take much time because hon. Minister has assured us that he is going to intervene in this matter. That is why, I am bringing these for his consideration. There are some major issues like doubling, electrification which are related to safety aspects. I am again pressing on the definition – amendment to section 129 – and the same should be changed.

*m03

श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज): अधिष्ठाता महोदया, माननीय रेल मंत्री जी द्वारा जो रेलवे का अमेंडमेंट एक्ट - 2014 प्रस्तुत किया है, उसके समर्थन में मुझे बोलने की आपने अनुमति दी है, उसके लिए मैं आपका बहुत आभारी हूँ। माननीय मंत्री जी ने संशोधन प्रस्तुत करते समय काफी विस्तार से बातें कही हैं और इंडियन रेलवे एक्ट 1979 जो बहुत पुराना था, इसमें अमेंडमेंट की क्यों आवश्यकता पड़ी, उस अमेंडमेंट को उन्होंने रेखांकित और परिभाषित किया। आज देश में रेलवे लाइफ-लाइन मानी जाती है और यह देश की जनता के लिए एक ऐसा प्रतिष्ठान है जो दुनिया का दूसरा सबसे बड़ा संगठन है और प्रतिदिन लगभग 11000 पैसेंजर्स ट्रेनों तीन करोड़ यात्रियों को लेकर रात-दिन चलती रहती हैं। इस रेलवे में न कोई अवकाश है न कोई त्रुटि है, बल्कि रेल निर्बाध गति से पैसेंजर्स को एक जगह से दूसरी जगह गंतव्य स्थान पर ले जाने का काम करती है। स्वाभाविक है कि रेलवे के ऊपर हम गर्व भी करते हैं और माननीय मंत्री जी ने अपने बजट में बड़े विस्तार से कहा था कि हम इस जीवन-धारा में और सुधार करेंगे और उस दिशा में उन्होंने कदम भी बढ़ाया है। ऐसा नहीं है कि केवल घोषणाएं हो जाएं कि हम रेलवे में ये चीजें करेंगे, इतनी ट्रेनें इंट्रोड्यूस करेंगे, नयी रेल लाइनें बनाएंगे, कंवरजन करेंगे, बुलैट ट्रेन लाएंगे, उसके संसाधन के लिए भी इस बार उन्होंने अपना संकल्प दोहराया है। मैं सदन के माध्यम से माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ। जब योजनाओं की घोषणाएं हुईं, इसी सदन में कहा गया कि हम इसे पीपीपी मोड में करेंगे। रेलवे स्टेशन के जो परिसर हैं, वहां मेडिकल कालेज बनाएंगे। वहां रेलवे कर्मचारियों के बच्चों को एडमिशन देंगे। बहुत अच्छी मार्फेट्स बनाने की बात कही गई है, मेडिकल कालेज बनाने की बात कही गई है, इंजीनियरिंग कालेज बनाने की बात कही गई है लेकिन पूरे देश में जो पीपीपी मोड के बारे में कहा गया, वे संसाधन रेलवे के समक्ष नहीं आए हैं। तमाम योजनाओं के लिए घोषणाएं की गईं, देश की जनता को अपेक्षा हुई कि जिस तरह से कोई भी रेल मंत्री जब अपनी योजनाओं को सदन में प्रस्तुत करता है तो उसकी उम्मीद होती है कि निश्चित तौर पर रेल मंत्री अपनी योजनाओं का विस्तार करने और वास्तविकता के घातल पर जनता की उपयोगिता के लिए निश्चित तौर पर उन योजनाओं को पूरा करेंगे। अगर संसाधन न हों और रेल किराये में बढ़ोतरी भी न की जाए, क्योंकि देश का सबसे गरीब आदमी, देश का आम आदमी रेल में सफर करता है, दुनिया में आज भी सबसे सस्ता किराया रेल का है। अगर रेल किराये में बढ़ोतरी की जाती है तो कन्या कुमारी से कश्मीर तक आम आदमी पर जिस तरह का बोझ पड़ता है, उसकी प्रतिक्रिया होती है। एक तरफ हम रेल का किराया भी न बढ़ाएं और दूसरी तरफ रेलवे के संसाधन भी न हों, इसलिए जिस तरह से एफडीआई को लाया गया है मुझे उम्मीद है कि इस बार रेल मंत्री जी ने जिन योजनाओं की घोषणा की है,

निश्चित तौर पर जिस तरह का इनवेस्टमेंट बाहर से आएगा, उस पूंजीनिवेश से अपनी योजनाओं को क्रियान्वित करने में सक्षम होंगे।

जहां तक इस अमेंडमेंट की बात है, मैं निश्चित तौर पर माननीय मंत्री जी की भावना का आदर करता हूं और माननीय मंत्री जी ने कहा कि जिस तरह से मल्टीपल वलेमस हो रहे हैं कि अगर कोई व्यक्ति दुर्घटनाग्रस्त हो रहा है या उसकी मृत्यु हो गई है या उसके जीवन को किसी प्रकार की हानि हुई है तो कई बार मल्टीपल वलेम किया जाता है। जहां से टिकट खरीदा जाता था, वहां वलेम किया जाता है। जिस जगह पर पहुंचता था, वहां वलेम किया जाता है या जिस जगह पर एक्सीडेंट हुआ, उस जगह पर भी वलेम करता था। इस तरह से रेलवे के पास दुर्घटनाओं के इतने दावे हो गए थे जो मल्टीपल थे और एक ही मामले में कई-कई दावे प्रस्तुत किए जा रहे थे। इस हानि से बचने के लिए रेलवे ने ऐसा किया कि जिस जगह पर दुर्घटना हुई है, उसके रेलवे प्रशासन को भी पार्टी बनाना आवश्यक होगा इसलिए इस तरह का संशोधन लेकर आ रहे हैं।

14.55 hrs.

(Shri Ramen Deka *in the Chair*)

आज तो कम्प्यूटर का युग है। मैं मंत्री जी को सुझाव देना चाहता हूं कि अगर कोई व्यक्ति तीन जगह से भी वलेम करता है और हम वलेम के ब्यौरे को कम्प्यूराइज कर दें तो जब भी वलेम रजिस्टर करने के लिए दुर्घटनाग्रस्त व्यक्ति के पार्टिकुलर्स डाले जाएंगे तो विलक करते ही अपने आप पता चल जाएगा कि किसी दूसरी जगह भी इसी सिलसिले में पहले से किसी दूसरी जगह पर वलेम डाला है। मैं समझता हूं कि इस समस्या का समाधान इस तरह से भी किया जा सकता है। सेशन 109 और 123 में जो अमेंडमेंट्स हुए हैं, स्वाभाविक है कि ये बहुत छोटे अमेंडमेंट्स हैं। आपका कहना है कि यात्रियों की सुरक्षा पर ध्यान दिया जा रहा है। जिस वलेम की बात आप कह रहे हैं, मेरा कहना है कि वलेम को टाइम बाउंड भी किया जाए। अगर किसी के जीवन की हानि होती है, तो टाइम बाउंड उस वलेम को दिया जाना चाहिए, इस बारे में अगर आप विचार करेंगे तो स्वाभाविक है कि आम जनता को इससे लाभ होगा। आपने सेशन 123 में अमेंडमेंट करने की बात कही है। जैसा हमारे साथी ने कहा कि एक्सीडेंट होता है, जैसे ट्रेन में बढ़ते समय दुर्घटना हो गई, उसमें मृत्यु हो जाती है। कभी किसी दूसरे कारण से एक्सीडेंट हो गया। जैसा हमने अस्ट्रेलिया में देखा कि ट्रेन में यात्री का पैर आ गया और दूसरे यात्रियों ने ट्रेन को हिलाकर उस यात्री के पैर को निकालने में मदद की। अगर किसी यात्री के जीवन की हानि होती है, तो ह्युमन बींग होने के नाते सहयात्रियों की सहायता करना भी बनता है। लेकिन जो अमेंडमेंट की बात है, मैं सहमत हूं जैसा आपने कहा कि -

"Provided that no compensation shall be payable under this section by the railway administration if the passenger dies or suffers injury due to suicide or attempted suicide by him; self-inflicted injury; his own criminal act; his own carelessness or negligence."

15.00 hrs.

यह तो ठीक है कि कोई आत्महत्या कर रहा हो तो स्वाभाविक है कि उसको कम्पनसेशन नहीं मिलता है लेकिन अगर कोई यात्री कहीं जा रहा है और रास्ते में कहीं किसी दुर्घटना में उसकी डैथ होती है और उसके साथ कोई नहीं है तो उसके आश्रित लोग, उसके परिवार वाले कैसे सिद्ध कर पाएंगे कि यह एक्सीडेंट उसकी लापरवाही से हुआ है या उन्होंने पूरी सावधानियां बरती हैं क्योंकि जो आपने नियम लगाया है जो प्रोवाइडेड है, उसको पढ़ लीजिए:- Provided that for the purposes of this clause, it may be established and proved by the passenger or on his behalf that he had taken reasonable care and precaution to avoid occurrence of such incident.

अगर किसी की डैथ हो गई तो कौन बता सकता है कि उसने पूरी सावधानी बरती थी और इसके बाद भी उसकी मृत्यु हो गई। स्वाभाविक है कि जो आप अमेंडमेंट कर रहे हैं, आप यह देखें कि क्या इस अमेंडमेंट के बाद ऐसा भी हो सकता है कि जो बर्डन ऑफ प्रूफ विविटम के ऊपर डाल रहे हैं कि जिसकी मृत्यु हुई, जिसके जीवन की हानि हुई, वह यह सिद्ध करे कि हमने सारी सावधानियां बरतीं और इसके बावजूद हमारा एक्सीडेंट में जीवन गया। मैं समझता हूं कि शायद जहां आप एक तरफ मल्टीपल वलेम को या फर्जी दावों को रोकना चाहते हैं, इस संबंध में मेरा कहना है कि कहीं उसमें कोई जेनुइन पैसेंजर या उसमें आपका कोई बोनाफाइड पैसेंजर जो टिकट लेकर गया और किसी लापरवाही के कारण दुर्घटना घटी, यह ऊपर भी आपने दिया है और आपने बिल्कुल ठीक ऊपर बताया है:- When in the course of working a railway, an incident of accidental falling occurs, then, whether or not there has been any wrongful act, neglect or default on the part of the railway administration such as would entitle a passenger who has been injured or the dependent of a passenger who has been killed to maintain an action and recover damages in respect thereof...।

आप एक्सप्लेन देते हैं, एक तरफ तो ऊपर की वर्लॉज में मान रहे हैं कि चाहे रेलवे की गलती हो या न हो, लेकिन अगर किसी के जीवन की क्षति हुई है तो उसे वलेम का अधिकार है। कहीं यह कंटाडिवटरी न हो, इस बात को भी माननीय मंत्री जी अपने उत्तर भाषाण में देख लेंगे। यह स्वाभाविक है क्योंकि किसी भी एक्सीडेंट में अगर किसी यात्री के जीवन का नुकसान किसी एक्सीडेंट में होता है, विवलांग होता है, कोई क्षति होती है, हाथ-पैर कट जाते हैं, इस तरह के नुकसान में आप एक तरफ रेलवे की चाहे सावधानी हो या असावधानी हो, के बावजूद वलेम करने का अधिकार दे रहे हैं जबकि दूसरी तरफ आप जो बर्डन ऑफ प्रूफ डाल रहे हैं, मैं समझता हूं कि यह बहुत कठिन काम होगा। आप वलेम को कम करिए, आप बिल्कुल कम्प्यूराइज कराइए, एक जगह से किसी घटना में एक वलेम हो और टाइम बाउंड निश्चित हो जाए। हम अपेक्षा करते हैं कि इस तरह के पैसेंजर्स, ज्यादा ट्रेन के पैसेंजर्स ऐसे हैं कि उनकी मृत्यु के बाद उनका परिवार निराश्रित हो जाता है। बहुत से अपने परिवार के मुखिया हैं, अगर उनकी जान एक्सीडेंट में जाती है तो उनके परिवार का कोई सहारा नहीं रह जाता है। आप एक्सप्लेन देते हैं, एक्सीडेंट के मामले में यूनिफार्मिटी होनी चाहिए। एक स्टैंडर्डाइज होना चाहिए कि पूरे देश में अगर कहीं रेल दुर्घटना होती है, चाहे मैकेनिकल फॉल्ट हो, जैसे पिछले दिनों मध्य में संत कवि नगर में शिंपाटी जी के क्षेत्र में हुआ, हम सब गए, वहां दो लाख एक्सप्लेन एनाउंस किया। कहीं दो लाख रुपये होता है, कहीं पांच लाख रुपये होता है, कहीं तीन लाख होता है। एक्सप्लेन को स्टैंडर्डाइज कीजिए जिससे एकरूपता हो। आपने जो प्रोविजन किया है, इसमें एक तरफ पैसेंजर्स के हित को ध्यान में रखा है वहीं रेलवे के हित को भी रखा है। हमारा परपज़ यह होना चाहिए कि अगर किसी को रेल एक्सीडेंट में कोई क्षति हुई है तो उसे वलेम मिलना चाहिए। माननीय मंत्री जी की देने की नीयत है, इसलिए मैं समझता हूं कि मंत्री जी इस पर बिल्कुल विचार करेंगे।

मैं इन्हीं शब्दों के साथ अपनी बात समाप्त करता हूं और मंत्री जी ने जो संशोधन पेश किया है, उसका समर्थन करता हूं।

*m04

SHRI V. PANNEERSELVAM (SALEM): Thank you Chairman, Sir. I would also like to thank our hon. Amma, the Chief Minister of Tamil Nadu for giving me this opportunity.

Sir, I rise to support the Railways (Amendment) Bill brought forward by the hon. Minister of Railways before the House.

While supporting the Bill, I have some reservations in the proposed amendments and I request the Minister of Railways to ponder over them and correct them, so that genuine people are not put to undue hardship.

The proposed amendment Bill says that the aggrieved or injured passengers or the near and dear ones of the lost, have to make application before the Claims Tribunal of the Railways where the incident occurred, in case of injury and loss. This is because the Railways feel that the injured passengers make false claims, causing loss to the Exchequer. Since the Railways want to prevent this misuse, they are restricting it, so that applications can be filed only in the jurisdiction of the Railways where the incident occurred.

Take the case of long-distance travel. If some injury or some loss occurs mid-way, the Railways, with the present amendment, requires that the claims must be made under the jurisdiction mid-way. In this case, the injured or the near-ones, in case of loss, has to go all the way again and again, to complete inquiries and other formalities, taking all his time, energy and money. The Minister may also admit that one has to go several times for compensation. This may cause undue hardship to the passengers. The Railway Minister may have the good intention to save money of the Railways, but passengers, who are already aggrieved, would be put to severe loss and they would undergo several untold miseries before they get compensation. At times, they would have even spent much more than the compensation amount.

I request the Railway Minister to consider the genuine cases and bring certainty in the rules so that the claimants are not subjected to untold misery. There should be a clear instruction so that the aggrieved would not be required to go again and again. It should be made clear that after the claim is made, the subsequent visits could be done at the 'station of origin' or the 'destination station', convenient to the passengers. With the technological improvements in India, this could be easily handled. The Minister should ponder over this and clarify this.

The second provision in the Bill is that 'accidental falling' due to negligence, carelessness and misadventure, is sought to be excluded from payment of compensation. The Minister of Railways is trying to make a case that in cases of such 'accidental falls', there is no fault on the part of the Railways and therefore, compensation need not be paid.

Here, I would like to ask the hon. Minister that how many such cases of 'accidental falling' had happened and what is the total amount of money that the Railways have paid as compensation during the last five years. When it is going to be very negligible money, why should he indulge himself in this big exercise of bringing in such an amendment to the Act?

Moreover, in such cases, who will decide whether a death has happened due to negligence or carelessness? Here, we have two cases in the recent past, where the TTE had pushed two women in two separate incidents since they did not possess valid tickets. It may be true that the poor women would not have been travelling without proper tickets resulted in their deaths. The TTEs should have allowed the law to take its own course.

I would like to know from the Minister whether, in these two cases, compensation had been paid to the families of these women and what action had been taken by the Railways, apart from issuing memorandums and suspending them.

Coming back to the number of casualties resulting from the train accidents during the year 2013-14, the total number of persons killed was 42 and the number of persons injured was 85. These were the figures of the Railway Ministry. The amount of compensation paid is approximately Rs.2 crore. This amount is just meagre when compared to the revenue being earned by the Railways. I feel that this is not a huge burden on the Railways.

So, the hon. Railway Minister should consider all these in all seriousness that they deserve and rectify some of them. With the hope that the Railway Minister would take care of these things, I support the Bill, and I thank the Chairman for the opportunity given to me to participate in this discussion.

*m05

SHRIMATI APARUPA PODDAR (ARAMBAG): Thank you, Sir, for allowing me to speak on the Bill in this august House. I would like to thank my hon. Chief Minister, Kumari Mamata Banerjee, and also the people of West Bengal who have voted for us and sent 34 Members of Parliament from Bengal.

Sir, I rise to speak on the Railways (Amendment) Bill. The Bill adds a new section 124(B) to the Railway Act, 1989 to empower the Railways to deny compensation claims if it feels that the victim fell down from train due to his own fault. The Ministry has also sought to make the Zonal Railways in whose jurisdiction an accident takes place a party to the claim so that the authenticity of the case can be ascertained. ...(*Interruptions*)

You are all senior Members and I am the junior most. Please allow me to speak.

HON. CHAIRPERSON : Please continue.

SHRIMATI APARUPA PODDAR : I would like to say that accidental death due to falling down from train is not just due to the negligence of the passenger. Most of the passengers who died due to accidental falling from train were economically poor people who could not avail reservation, upper class facilities, and travelled in ordinary second-class compartments. The number of passengers of travelling far exceeds the number of seats. Hence, the passengers have been forced to undertake their journey by sitting or standing near the gates and accidentally fell from trains. Therefore,

I would like to urge upon the Railway Minister to consider paying compensation to the families of the victims who died due to accidental falling from trains.

It will be practically impossible to prove that accidental falling is due to the negligence of the passenger and not the Railways. Hence, I propose that such cases should be considered sympathetically, and the proposed amendment should include this part of compensation process also.

The proposed amendment should include the timeframe during which the claims of compensation should be settled by the Railways. Generally, the inquiry to determine the cause of negligence is made by the Railways. I propose that the Inquiry Committee to determine the case of negligence should include representative from the Railway User Committee, specially the representative of the passengers. This should ensure the transparency and timely completion of the inquiry.

The rationale behind the amendment is the Railways finding 98 per cent of the accidents that reached the Claim Tribunals were due to accidental fallings. The number rose from 136 in 1995 to 8,175 in 2011, as mentioned by the Minister. The average annual payment for such claims has been about Rs. 134 crore, rising from Rs. 26 lakh in 1994-95.

The Railways feels that there is an organised racket and they have brought the Bill to prevent malpractices. But I feel that the Bill is anti-poor people. The Railway officers have been trying to bring the Bill since 2008. But in 2009, the then Railway Minister, Ms. Mamata Banerjee had felt that the Bill was against the poor people. So, the amendment would make it more difficult for the poor people, who were genuine victims of accidental falling from trains, in lodging complaints.

Presently, a victim or surviving relative can register a claim case at the place where the tickets were purchased as well as the final destination. This should not be changed.

The compensation amount should be determined keeping in view the economic condition, asset liabilities and earning capacity of the affected passengers.

Corruption is there in the railway bureaucracy and the law will not change it. The Railways should ensure that all those poor people suffering from railway accidents are compensated adequately.

With these words, I conclude.

*m06

SHRI TATHAGATA SATPATHY (DHENKANAL): Mr. Chairman, Sir, I would simply put forward a few points and try to conclude as quickly as possible.

First of all, let us assume and we all believe, Railways is an institution and the accident victims are individuals. So, the onus always lies on the institutions to rectify things. Here in India, what we see is we keep on changing of the law without putting the responsibilities on anybody.

For example, suppose I am taking a train from New Delhi Railway Station, that is, Northern Railway. When I am on my way from New Delhi to Bangalore, I probably cross four or five zones. I cross Northern Railway; I cross South-Central Railway, Western Railway, Central Railway and may be Southern Railway. Then, there will be jungles and a lot of areas which are uninhabited. It is very difficult for an average passenger to know which jurisdiction the train is passing through. In that situation, suppose there is an accident and I die...(*Interruptions*)

SOME HON. MEMBERS: No. Do not say like this.

SHRI TATHAGATA SATPATHY (DHENKANAL): Okay! It does not matter. 'X' dies. Thank you.

My point is that the distraught family members, the wife or the father or the mother, -- I am an orphan, so this does not apply to me -- are expected to find out exactly which Railway is responsible for the death. In such a situation, what happens is that as you know when there is a murder in a town or in an urban area or even in a rural area, suppose the murder has taken place at a particular point and on one side let us assume the jurisdiction of Parliament Street Police Station comes up to here and on the other side it is the jurisdiction of Connaught Place Police Station, both the SHOs will claim that this is not in their jurisdiction because nobody wants to take the responsibility. I am sure all the hon. MPs encounter this kind of a problem so often. So, are we going to ask the family of the deceased, the murdered person's family to point out which police station, which police officer should investigate the murder? That is physically not possible. So, in this case, what I would suggest is that the hon. Minister and the Railway Ministry should consider that when somebody is filing multiple claims--the incident is one, the accident is singular, the person affected is either one person dead or injured--it is the bounden duty of the institution to collect all the applications, whichever are filled, no matter where, bring them together to the Claims Tribunal and make one Railway Administrative Authority responsible. That onus lies on the Railways.

Now, in this Bill what I understand is that the onus is being put on the affected person. I am dead. My family has to find out. I think this needs re-consideration because you cannot expect the affected person to find out which Railway is or which administrative zone is responsible.

In our State we have a programme called Harishchandra Yojana. In that programme, what happens is, when somebody dies in a village, they have to lodge a complaint at the Block Development Office. It is not a complaint. They have to lodge a report at the Block Development Office, and immediately the Block Development Officer is authorised to dispense with Rs.5,000 for cremation. This is a novel thing. Everybody takes their leader's name. I am not taking the name. But yes, it is an incredible idea, and really and sincerely from my heart I appreciate this. It has benefited people in my constituency and this is an idea that has been brought about by Mr. Naveen Patnaik.

My point is that the Railways should also evolve a mechanism whereby if somebody dies, an immediate *ex gratia* payment is made available within 24 hours for a poor family to carry out the last rites of the deceased person.

My last point, before you ring the bell, is about the accidental injury. When accident happens, the Railways are claiming that they have to also mention where the accident happened. Like other speakers clarified and my colleague from the AIADMK also said that very clearly, who is going to certify whether the negligence is on the part of the travelling commuter or on the part of the Railway officials? It is going to one extreme end to say that the TTEs sometimes push, out of a running train, passengers who are without tickets. There are such frustrated debauched people. We admit it. There is no doubt about it. But let us also understand one thing that our Railways are extremely old fashioned. Simply by having automatic door closing systems, we could avoid many accidents and save precious lives, take the figure also very high. It saves money for the Railways and it also saves headache for the Railways. So, they should think of automating the doors so that the doors do not open before the train stops and the doors close before the train starts. These are the two points which I would like the Minister to look into. Let us not give all the powers to the Railway authorities that they can discard expectations at will. There should be some guidelines in this regard.

*m07

DR. SHRIKANT EKNATH SHINDE (KALYAN): Thank you, hon. Chairman, Sir, for giving me the opportunity to speak in this august House. I take this opportunity to pay my respects and bow my head before hon. Shirsena Pramukh Balasaheb Thackeray and our party Chief, hon. Shri Uddhavji Thackeray, who gave me blessings to represent a constituency in Parliament, which uses Railways on a daily basis and contributes heavily to the revenue of the Railways.

With due consideration of the amendment that has been brought by the hon. Minister for Railways, I would like to emphasize on the following important points to be considered.

Indian Railways have played a significant role in the development of India since its inception, since 1853. Indian Railways today have the largest passenger operation amongst the entire railway network in the world, carrying about 25 million passengers daily.

First and foremost, I would like to draw the attention of the Railway Minister mainly to Mumbai and suburban local railway to the fact that many of the fatal accidents have been caused due to lower heights of the platforms or overcrowding. During the rush hour, due to a very short halt at stations, people have to struggle to get into the train in order that they do not miss their livelihood. While the platform height is not raised, accidents will remain the sole responsibility of the Railways. Lower platform heights have claimed many lives and left hundreds of commuters disabled. To sight a serious case, I would like to shed light on Monica More mishap. Monica lost both her arms at the Ghatkopar station, north-east Mumbai, on January 2011, when she fell off a packed suburban train, into a yawning gap between the platform and the train bogey. The brave girl is currently armed with prosthetic arms and is pursuing her studies. So, I would ask the House, whose fault is it – the Railways or the poor girl?

Already local trains are overloaded four times their carrying capacity per trip. Keeping this in view, the responsibility of accidents to a major extent also lies on the Railways and not the passengers alone.

The railway coaches, which are supposed to carry four persons per square metre are today carrying 16 persons. Lakhs of commuters travel to and fro from Kalyan-Thane region to Mumbai to earn their bread. The overcrowding of bogies and the urgent need to reach office compels passengers to take risks and travel on footboards or to struggle to catch the train at any cost. This is the *krupadrishti* of Railways on the local commuters from Kalyan to Mumbai every day, which has been bestowed by the outgoing Government and we have to undo this at any cost!

Inadequate facilities are another important reason for railway accidents. In the year 2013 alone 3500 people lost their lives on suburban railways and 23,473 people have been killed by Mumbai suburban trains in the last 11 years. The rate of these accidents must be brought down drastically to ensure commuters safety.

I would like to draw your attention to a recent incident in Telangana where 15 school children lost their lives in bus and train mishap in Medak district at an unmanned crossing, which could have been avoided if there was a manned crossing.

The same case has been brought out by a recent incident of deaths at an unmanned crossing, which is at Dativali in my constituency and which always finds someone in the trap and one loses life. Can we not spare some money to convert these unmanned crossings into manned crossings and stop this avoidable death scenario? There are 13000 unmanned crossings across the country. Deaths at unmanned crossings are 39 per cent, which is still higher since 2005.

Apart from this, ROBs are the need of the hour and very much essential at Diva junction and Thakurli in my constituency due to traffic congestion and the rate of accidents. Dangerous level crossings invite unwarranted accidents, which risk the life of commuters. These ROBs should be constructed here at the earliest.

Dombivali and Kalyan, despite being the topmost revenue earners for the Railways by contributing more than Rs.99.34 crore over the last five years, are left empty handed when it comes to commuter facilities. So is the case of the whole Mumbai-Thane region, which gets a raw deal in all development plans.

Through your medium, I would like to request the Government and the hon. Minister of Railways to go through the figures of revenue earned and the amount spent on facilities and conveniences to passengers.

Despite the norms, even basic services like ambulance facilities are not available at many stations.

The passenger rush at peak hours can be effectively reduced by putting into action more 15-car rakes and increased number of trips. Seventy-two such trips were announced by the previous Government on Central Railway Circuit, but sadly, only 32 trips actually materialised. Increased number of rakes and trips will give respite to commuters. Apart from this, a dedicated coach like ladies' coach should be allocated to senior citizens and students.

It is true that an amendment is needed in view of certain people misusing the rules to their advantage and seeking benefits from more than one Railway Department. This is not only malicious but also against the rules of decency. However, at the same time, the Railways also need to pay close attention to at least follow their own norms of facilities to be made available at railway stations. This alone will be a confidence-building step for the commuters and then, the number of complaints will also be reduced.

I hereby request the Government to re-think on the Railway (Amendment) Bill which seeks to amend Section 123 of the principal Act because you cannot gauge the Mumbai and the suburban local trains on similar grounds as of the Indian Railways as it will be injustice to lakhs of commuters travelling through the Mumbai suburban local trains. So, I would request the hon. Railway Minister to exclude this clause from the amendment Bill for the Mumbai and the suburban local trains.

Till the frequency of trains is increased, facilities are increased and platform height is raised, these mishaps are unavoidable, and the injured or deceased should get the compensation.

*m08

DR. RAVINDRA BABU (AMALAPURAM): Sir, I thank you for giving me this opportunity. In India, everyday 2.5 crore people travel by the railways. This means that in every 60 days, the whole of India would have travelled. That means, every individual in India would have travelled by train six times in every year. Unfortunately, the fact is that about 30 to 40 crore of Indians have not seen the railways so far. I, unfortunately, belong to that region where people have not even seen the railway track so far. I come from Vanaseema where Kotipalli-Narsapur railway line has been conceived and granted by the Central Government, but the Railway Minister has been silent on this project though the Prime Minister had promised action. I have chosen this occasion to speak about it because in the amendment Bill, there are some litigation prone sentences.

The Railway Ministry is a peculiar Ministry. It has got its own Budget; it has got its own officers; and it has got a Minister belonging to some State. Our experience so far has been that whenever a Minister comes from a particular State, in that particular State only the Railway develops and no other State gets any attention in the matter of railways. Therefore, my constituency people, in their innocence, ask me as to why the Railway Minister cannot be rotated every year so that the Railway Minister can be there from each State and every State will have representation in the Railways. Otherwise, the rest of the country gets neglected and the railway develops only in the State the Minister belongs to. This has been amply made clear in the successive Railway Budgets. In this year's Railway Budget also, it was very clear.

In my State Andhra Pradesh, oil and natural gas are available in abundance. So, there is a lot of industrial potentiality, but it has been totally neglected. The Railway Minister, in his own words, has admitted that there is a Management Group constituted in order to avoid delays in execution of projects. The delay in execution of projects always leads to delay in project completion, cost escalation and other spiral effects. Therefore, he said that there are 29 projects in Andhra Pradesh and Telangana which require Rs. 20,000 crore, but the sanction is only of Rs. 20 crore. This itself shows how delay is in-built at the time of sanction of the Budget. It should be avoided. Avoidable things should be avoided. I request the hon. Railway Minister to look into this matter.

I would like to draw the attention of the House to the insertion of new section 124B dealing with compensation on account of accidental falling. Here, sub-clause (d) of the proviso reads "his own carelessness or negligence". The words 'carelessness' and 'negligence' have not been defined. It simply says :

"Provided that for the purposes of this clause, it may be established and proved by the passenger or on his behalf that he had taken reasonable care and precaution to avoid occurrence of such incident."

This will lead to a lot of litigation. It is creating a paradise for the lawyers and litigants. Please avoid such litigation-prone sentences, and Act in an innocent or highly uneducated, illiterate country like India.

I would also request the hon. Railway Minister to pay less attention to trains like bullet trains, which require Rs. 900 crore per km. whereas the ordinary train requires only Rs. 9 crore per km. I am saying this because our country cannot afford it. The whole Railway Budget deficit has been projected as Rs. 2,28,000 crore or something, which is actually required and the Railway Minister does not have that much money. Further, a lot of new projects have been announced. If this is the fate of the Railways, then accidents are bound to happen and there is some amount of negligence inbuilt in the policy / Budget itself. So, let us avoid such pitfalls in the Budgets and the amendments of the Acts. Instead of focusing more on amendments, let us focus on the main Act that gives a lot of relief to the

accident victims. This amendment gives only discretionary arbitrariness and bureaucratic vagaries to the Railway Ministry so that they can do away with paying compensation to the poor hapless passengers who are below poverty line and travelling in the Indian Railways.

*m09

डॉ. संजय जायसवाल (पश्चिम चम्पारण) : सभापति महोदय, मैं रेलवे (अमेंडमेंट) बिल, 2014 का पूर्ण रूप से समर्थन करता हूँ। मुझे इस पर ज्यादा नहीं बोलना है, इसलिए सबसे पहले जो तथ्यागत सत्पथी जी ने बोला, मेरे ख्याल से उसके संबंध में माननीय मंत्री जी का कहना है कि वह कहीं भी ट्रिब्यूनल पर अपना वलेम कर सकता है और वह जहां पर वलेम करेगा, रेल प्रशासन वहीं पर जाएगा और वहीं पर उसका वलेम चेक करेगा।

दूसरा, हमारे माननीय वेणुगोपाल जी ने सेवशन-123 के बारे में जो सुझाव दिया, जिस 'सौम्या' की उन्होंने बात की, वह इस सेवशन में कवर नहीं होता है क्योंकि यह चलने और उतरने का मामला है। मैं सत्पथी जी की उस बात से पूर्ण रूप से सहमत हूँ कि ऑटोमेटेड गेट्स लगने चाहिए, तब ही आप इस चीज़ को शेक सकते हैं। मुम्बई में, कोलकाता में हम लोग देखते हैं कि वहां लोकल ट्रेनों में एक साथ बीस-बीस लोग घुसते हैं और अगर किसी का उसमें चढ़ते वक्त एक्सीडेंट हो जाए तो आपका कहना है कि आपने ऐसा क्यों किया, यह थोड़ी-सी नाइंसाफी होगी।

महोदय, मेरा जो असली मुद्दा है, वह सेवशन 124-ख का है। मैंने वर्ष 1989 का भी पूरा बिल पढ़ा है। इसमें बहुत सिम्पल लंग से एक नया वर्लॉज़ 'घ' एड कर दिया गया है। पिछले वाले बिल में बाकी चारों वर्लॉज़ थे। नॉर्मली, प्रोसीज़र यह होता है कि अगर आप फिफ्थ वर्लॉज़ एड कीजिए तो वह पांचवे नम्बर पर लिखाए, लेकिन न जाने किस कारण से इस बार जो लास्ट वर्लॉज़ एड किया गया है, उसे चौथा कर दिया गया है और पांचवे पर दूसरे वर्लॉज़ को कर दिया गया है।

अभी माननीय सांसद ने भी इसे 'अपनी स्वयं की असावधानी और उपेक्षा' बताया है। इसमें यह लिखा है - 'किसी यात्री की जीवन हानि या वैयक्तिक क्षति होने पर वलेम ट्रिब्यूनल के सामने रेल प्रशासन को भी पार्टी बनाया जाएगा।' महोदय, यह मेरी समझ में नहीं आता है। सेवशन 124-घ में मृत्यु के बारे में या यात्री को क्षति पहुंचाने के बारे में यह लिखा है - 'इस खण्ड के प्रयोजनों के लिए किसी यात्री द्वारा, या उसकी ओर से, यह सिद्ध और साबित किया जा सकेगा कि उस ने ऐसी घटना के घटित होने से बचने के लिए सभी सुक्तियुक्त सावधानियां बरती हैं।' मुझे कुछ दिन पहले का एक बलियान का एडवर्टीज़मेंट याद आ गया। उस बलियान का स्लोगन था - 'बड़े आराम से।' उसमें एक नवाब जी मरते हैं और नौ लोगों पर वलेम होता है कि इसने मर्डर किया, इसने मर्डर किया। अन्त में बलियान का जो डीरो है, वह पूछता है कि नवाब जी खुद बताएं कि किस ने मर्डर किया। तभी नवाब जी मृत्यु से एक मिनट के लिए उठते हैं और बताते हैं कि इस माती ने उनका मर्डर किया और वे फिर मर जाते हैं। इस तरह की बातों को आप ने बहुत इन्वैल्युअस लंग से रखा है।

महोदय, मैं आपके इस बिल का पूरा समर्थन करता हूँ, लेकिन मेरा एक सुझाव होगा कि आप पर कितना भी इकोनॉमिक बर्डेन पड़े, आप इस बात पर जरूर सोचिए क्योंकि यह भाजपा की मूल भावना के विपरीत है। जब हम कमज़ोर और अंतिम व्यक्ति की बात करते हैं तो कभी फर्स्ट ए.सी. और सेकेन्ड ए.सी. में यात्रा करने वाले व्यक्ति की इस तरह के एक्सीडेंट में कभी ऐसे अवांनक मृत्यु नहीं होती है। हम जिस भाजपा के सिद्धांत - 'एकान्त मानववाद' और 'अंत्योदय' - पर चलते हैं, उनके जनक पंडित दीन दयाल उपाध्याय जी की मृत्यु तखनऊ से पटना जाते वक्त ट्रेन में हुई। हम चार बार सरकार बना चुके हैं और आज तक हम यह भी नहीं जान सके हैं कि हमारे इस श्रद्धेय पुरुष की मृत्यु किस कारण से हुई थी। अगर एक बादामवाला मुगलसराय स्टेशन पर नहीं होता, जोकि यह बताता कि यह पंडित दीन दयाल उपाध्याय हैं तो शायद उनकी बांटी का भी हमें पता नहीं चलता। मैं मंत्री जी से कहूंगा कि इस पर वह जरूर सोचें। मैं इसके लिए सबसे ज्यादा यू.पी.ए. गवर्नमेंट को ब्लेम करूंगा। माननीय ममता जी ने भी सन् 2010 में कहा था कि हम सारे अनमैन्ड क्राॅसिंग 2015 तक हटा देंगे। यू.पी.ए. के चार-चार मंत्री आए, लेकिन अभी तक केवल 34 परसेंट ही उसमें काम हो सका।

सभापति महोदय, मेरा आपके माध्यम से मंत्री जी से अनुरोध है कि रेलवे अनमैन्ड क्राॅसिंग के बारे में बहुत सीरियसली सोचिए। मेरी स्थिति ओर ज्यादा विधित है, मेरे यहां एक एक्सीडेंट 7 जून को हुआ। एक परिवार के दस सदस्य जा रहे थे और उनकी रेल एक्सीडेंट में मृत्यु हो गई। मैंने कहा कि रेल कम्पेंसेशन में कोई प्रवधान नहीं है। सीनियर ऑफिसर से बात की, मैंने माफी मांग ली। 24 जुलाई को आपके द्वारा इसी सदन में घोषित कर दिया गया कि हम दो-दो लाख रूपए कम्पेंसेशन देंगे, जिसमें 18 बच्चों की मृत्यु हुई। विडम्बना यह है कि जो बस का ड्राइवर पूरे हत्या कांड का जिम्मेदार है, उसको भी दो लाख रूपए मिल गए। हमारे यहां यह हालत हो गई है कि मैं चार दिन की छुट्टी में अपने घर नहीं गया, क्योंकि मेरे यहां लोग पूछ रहे हैं कि हमारे यहां दस व्यक्ति मारे गए, वे सब आपके लोग हैं, आप उनके लिए क्या कर रहे हैं। इसके लिए मैंने माननीय मंत्री जी को भी पत्र लिखा है। मेरा अनुरोध होगा कि इसमें एक वलाज़ यह भी जोड़िए कि आप अनमैन्ड क्राॅसिंग में देंगे या नहीं देंगे और नहीं देंगे तो यह नियम सब के लिए होना चाहिए।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि मेरे यहां गोबरही राजघाट में मानव रहित रेल गुमटी में दस लोगों की मृत्यु हुई। पूरा परिवार एक शादी में जा रहा था, वह पूरा परिवार खत्म हो गया। उसके लिए भी कम्पेंसेशन के लिए जरूर माननीय मंत्री जी विचार करें। इसके अलावा एक और जो दिवक्त हमारी तरफ से होती है, प्रधान मंत्री ग्रामीण सड़क योजना की सड़कें बनती हैं, मेरे यहां एक शीतलपुर ढाला है, 11 पंचायतों को पी.एम.जी.एस.वाई. रोड से उसको जोड़ा गया है। वहां पर अनमैन्ड क्राॅसिंग बना दिया गया है। वहां प्रतिदिन दो हजार से ज्यादा गाड़ियां जाती हैं। इस बात के लिए मैंने जयराम रमेश जी से भी कहा था। आप प्रधान मंत्री ग्रामीण सड़क योजना को किसी परिस्थिति में ऐसा मत बनने दीजिए, जो रेलवे क्राॅसिंग पार करे। अगर रेलवे क्राॅसिंग पार करे तो जो पुल बनने का 25 फीट का नियम है, पी.एम.जी.एस.वाई. में, यह भी इन्वैल्यूड होना चाहिए कि वहां पर एक गैर क्राॅसिंग हो, नहीं तो गलती हमारी है। अगर हम वहां पर पी.एम.जी.एस.वाई. की सड़क बना रहे हैं, उसके बाद हम कहते हैं कि केवल उसी की गलती थी। वया हम उसके लिए दोषी नहीं होते हैं? इसलिए मेरा अनुरोध है कि एक तो जो आपका रेलवे का 2020 विज़न है, जिसमें यह है कि सारे अनमैन्ड क्राॅसिंग खत्म किए जाएं। यू.पी.ए. सरकार तो अपने नकारापन के कारण मशहूर थी, लेकिन हम कम से कम आगे बढ़ कर यह दिखाएं कि ये सारे अनमैन्ड क्राॅसिंग्स खत्म हों।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से बहुत विनम्र शब्दों में अनुरोध करूंगा कि अगर रास्ते में कोई व्यक्ति मरता है तो उसके बारे में आप लिबरल रहिए। अगर उसके रिश्तेदार होंगे तो उस बेवारे की दुर्घटना से मृत्यु ही नहीं होगी, ज्यादातर तभी घटनाएं होती हैं, जब वह अकेले जाता है। इसलिए इसको मानवीय संवेदनाओं के आधार पर देखिए। रेलवे एक सोशल ऑर्गनाइजेशन है, इस बात पर आप जरूर चिन्ता करेंगे, मुझे आप पर पूर्ण विश्वास है।

इस बिल पर मैं आपका पूर्ण रूप से समर्थन करता हूँ।

*m10

SHRI MD. BADARUDDOZA KHAN (MURSHIDABAD): Hon. Chairman, Sir, I convey my gratitude to you for allowing me to participate in the debate on the Railways (Amendment) Bill, 2014. I am happy that the Railway Minister is here and he will take note of our views seriously and do something about it.

I am sorry to say that I do not agree with the theory of multiple claims concerning railway accidents because with the advancement of science and technology, we are using computers and most of the railway systems are linked up with computers. In such a situation, how are multiple claims possible? When we know where the accident has occurred, the number of persons who died, and the number of persons who were injured, then how multiple claims are possible? It is not possible. Therefore, this amendment is not necessary.

Another thing which has to be taken serious note of is that you have inserted clause 124 (b). You have told here that to minimise the compensation due to accident, a new section has been inserted as 124 (b) in which it is written that no compensation shall be payable if the passenger dies or suffers injuries due to his own carelessness and negligence. I want to quote a line from that Bill. It may be established and proved by the passenger or on his behalf that he has taken reasonable care and precaution to avoid occurrence of such incident. It is not possible. I can tell you why it is not possible. If clauses are inserted in this manner, I am sure no passenger or his family will get the compensation in any case especially in case of accidental falling from the passenger train.

Let us discuss why such cases occur. In the last five years, most of the Railway Ministers used railway for their political purposes and cheap publicity. They do not care about the safety and security. Till now, there are thousands of unmanned level crossings. There are so many level crossings in National Highway 34 but no under bridges are there. Who is responsible for this? In these death traps, so many lives have been lost. It is a matter of great regret.

In the 67th year of our Independence, we are discussing about such matters. Some Railway Minister in recent past declared that the Railways will have hospitals, schools, modern markets etc. Many foundation stones are also laid for this purpose. Nothing is done. What has been done to prevent the life of the poor and middle class passengers? If you go to Murshidabad and Sealdah station in peak hours, you will see many local trains running with over-loaded passengers. You will see some passengers are hanging in door-steps like bats. There is no other substitute to those passengers to go to their destination in time. No sufficient trains are there. No sufficient train lines are also there to avoid such incidents. What will you say? Is it their carelessness? Is it their negligence? It is remarkable that in some festival seasons throughout India, almost all trains become over-crowded and the passengers become susceptible to serious physical injury and even to death due to stampede. What will you say in this case?

The Bill does not cover up all these possibilities of accidental injuries and death of the genuine passengers. I do not know why the Government is in a hurry to pass the Bill in this session.

Most of the speakers raised about amendments. They raised their objections. So, I request the hon. Railway Minister that if he is really serious to get this Bill be passed, I suggest that the Bill may be examined by the Standing Committee when it will be formed and valued opinion of the stakeholders may be obtained and then placed before this House. It will be better for all of us.

*m11

SHRI MEKAPATI RAJA MOHAN REDDY (NELLORE): Thank you Sir for giving me an opportunity. This amendment is brought to plug the loopholes in false claims. Hence, I welcome the Bill. At the same time, genuine people should not be deprived of their claims. The Railways should give top priority for the safety of the passengers. Nowadays, we are hearing about the train accidents very frequently. A large number of accidents are occurring due to the negligence of human beings. There is a requirement to make track renewals at many places. The Railways should ensure that nobody take inflammable materials.

In the year 2012, a train, namely, Tamil Nadu Express met with an accident at Nellore. It is my constituency headquarters. Two bogies were burned and a large number of people died. Hence, the Railways should take care of this to prevent such incidents. Many of the train accidents are occurring at unmanned level crossings. Recently, in Medak District, in the State of Telangana, a school bus was hit by a passenger train where more than 20 innocent children were killed. Hence, Railways should take care of this. Wherever it is required, they should build over bridges or under passes, otherwise such incidents will go on occurring.

Nowadays, Railways are going in for 100 per cent FDI. So, it can complete the pending projects. Hon. Railway Minister said in his Budget speech that about Rs. 5 lakh crore are required to complete the pending projects. Now with the FDI, he can complete all the pending projects.

Nowadays, train collisions are also happening. There is a device, we understand, to avoid such train collisions also. They should take care of this to avoid such train collisions. Since the Government is now welcoming the FDI, they can definitely take care of passenger safety, complete all the pending projects and make the railway passengers' travel safe and comfortable. I support this Bill.

*m12

श्री संजय धोत्रे (अकोला) : धन्यवाद, स्पीकर सर। मैं इस संशोधन के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। जब से, मोदी जी के नेतृत्व में एन.डी.ए. की सरकार आई है और सदानंद गौड़ा जी रेलवे मंत्री बने हैं, 10 सालों तक यू.पी.ए. का जो कार्यकाल चला, अगर अभी तक उसी तरह काम चलता तो रेलवे का चक्का जाम हो जाता, लेकिन कई महत्वपूर्ण निर्णय रेलवे मंत्री जी ने लिए हैं। हमें कुछ निर्णय अप्रिय लगते थे, जैसे कि पैसेंजर किसान में 14 परसेंट की बढ़ोतरी हुई है, लेकिन रेलवे को जिंदा रखने के लिए वह अत्यावश्यक था। मैं किसान परिवार से हूँ। हमारे जो किसान हैं, उनके खेत में काम करने वाले जो बैल रहते हैं, वे उनको पहले खाना खिलाते हैं और बाद में खुद खाना खाते हैं। पिछले 10 सालों में रेलवे की हालत बहुत ही खराब थी, उसको सुधारने की कोशिश की जा रही है। यह जो संशोधन है, मैं इसका पूरी तरह से समर्थन करता हूँ। लेकिन, इसमें सशोधित धाराएं 123 और 124(ख) जो हैं, उनमें कहा गया है कि पैसेंजर्स की लापरवाही से अगर उनकी

मृत्यु हो जाती है तो उनको कम्पेन्सेशन नहीं मिलेगा। यह संशोधन सही है, लेकिन जब हम रेल से सफर करते हैं तो वहां की जो सूचना प्रणाली है, उसमें हमने कई बार देखा है कि गाड़ी शीघ्र ही आने वाली है, ऐसी सूचना होती है, जबकि उस समय गाड़ी प्लेटफार्म पर खड़ी होती है। कई बार ऐसी सूचना होती है कि गाड़ी चलने के लिए तैयार हो रही है या गाड़ी चलने के लिए तैयार है तो उस समय गाड़ी चलती रहती है। ऐसी अवस्था में अगर कोई दुर्घटना हो जाती है तो मुझे लगता है कि इसका दोष रेल प्रशासन का है। हमने कई जगह देखा है कि रेल की पटरी को जो कूँस करते हैं, वे स्वयं रेल के कर्मचारी या कुली रहते हैं। अभी हमारे भाई साहब सत्पथी जी ने जो बोला है कि ऑटोमैटिक डोर क्लोजर्स और कई जगह जो अनमैन्ड रेलवे क्राँसिंग्स हैं, वे बंद होने चाहिए।

दूसरा, मुझे ऐसा लगता है कि एक्सीडेंट के बाद कम्पेन्सेशन से भी जरूरी है कि एक्सीडेंट नहीं होना चाहिए। अगर, हम ऐसा मैकेनिज्म डेवलप करेंगे तो रेलवे के लिए और हमारे सभी यात्रियों के लिए बेहतर होगा। मुझे लगता है कि एक्सीडेंट बढ़ने का एक कारण रेलवे की आर्थिक स्थिति खराब होना है। इसके लिए पी.पी.पी. हो, एफ.डी.आर. हो, ऐसे प्रोविजन किए जा रहे हैं। लेकिन हम कई सालों से देखा रहे हैं कि रेलवे हमारी लाइफलाइन है, जीवनदायी है।

पिछले दस सालों में कई नई लाइनें और गेज कन्वर्जन जो सैवण्ड हैं, मुझे लगता है कि उनका शायद ही एक-आध प्रोजेक्ट कम्पलीट हुआ होगा। एक अति महत्वपूर्ण प्रोजेक्ट पवास साल पहले हैदराबाद से जयपुर तक, हैदराबाद, नान्देड़, अकोला, खंडवा, इंदौर जो स्पीकर महोदय का क्षेत्र है, वहां से अजमेर, जयपुर साढ़े चौदह सौ किलोमीटर मीटरगेज की लाइन थी। इतनी बड़ी सभी लाइनें करीब-करीब कम्पलीट हुईं। मैं अकोला से जयपुर 22 घंटे में जाता था। आज मुझे जयपुर जाने के लिए करीब 35 या 40 घंटे लगते हैं। यह बहुत बड़ा अन्याय है कि जो व्यवस्था 30, 40 साल पहले थी, वह भी आज नहीं है। मुझे लगता है कि गेज कन्वर्जन का कोई भी नया काम करेंगे तो एक एंड से शुरू करके दूसरे एंड में समाप्त करेंगे। हमारे यहां जयपुर से रतलाम तक गेज कन्वर्जन का काम हुआ, हैदराबाद से अकोला तक काम हुआ। लेकिन अकोला-खंडवा, खंडवा-इंदौर और इंदौर-रतलाम काम छः साल पहले यानी वर्ष 2008-2009 में सैवण्ड हुआ। रतलाम से खंडवा तक 60 प्रतिशत काम हुआ, लेकिन अकोला-खंडवा काम अभी तक शुरू नहीं हुआ है। यह काम सिर्फ हमने नहीं मांगा था, कैबिनेट कमेटी आन इकोनॉमिक अफेयर्स ने इसे रिकमेंड किया हुआ है। इसका आरओआर 25 प्रतिशत है। मुझे लगता है कि देश में शायद ही कोई आरओआर 25 प्रतिशत होगा। यह काम छः साल से शुरू नहीं हुआ है। हमें इसमें सरकार से खासकर हमारे रेलवे मंत्री सदानंद गौड़ा जी से अपेक्षा है। अगर यह लाइन कम्पलीट होती तो जयपुर-सिकन्दराबाद और जयपुर-बंगलुरु जो रेलवे मंत्री जी की कौन्सिलिट्रेंसी है, का डिस्टेंस 200 किलोमीटर कम हो जाता। ये प्रोजेक्ट्स शीघ्र कम्पलीट किए जाएं क्योंकि अगर इस तरह के प्रोजेक्ट्स कम्पलीट हो गए तो उससे भी एक्सीडेंट्स कम होने वाले हैं।

आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं एक बार फिर आपको धन्यवाद देता हूँ।

*m13

श्री धर्मेन्द्र यादव (बदायूँ) : सभापति महोदय, भारत एक कल्याणकारी देश है। इस संशोधन बिल को देखने के बाद यह महसूस ही नहीं हो रहा है कि यह कल्याणकारी देश का बिल है। यह बिल या तो अधिकारियों से प्रभावित होकर बना है या मंत्री जी, आप देश की मूल भावना से कहीं न कहीं विचलित हो गए हैं। इसलिए मेरा सबसे पहले आपसे निवेदन है कि इस बिल को पास करने की कोई प्रतिष्ठा बनाने की बजाए इसे अभी भी स्टैंडिंग कमेटी के हवाले कर दीजिए, जिससे इसमें संशोधन आ जाएं। हमने ही नहीं, पूरे सदन में आपके दल के सदस्यों ने भी इस बिल के संशोधन पर बहुत सारी आपत्तियां उठाई हैं।...(व्यवधान) आप जो संशोधन लाए हैं, मैं नहीं समझ पा रहा हूँ कि ऐसा कौन सा आर्थिक संकट आ गया है।...(व्यवधान) मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि इस कम्पेन्सेशन से ऐसा कौन सा रेलवे के ऊपर बहुत बड़ा आर्थिक बोझ पड़ गया था। आपने एफ.डी.आई. से लेकर तमाम उपचार किए हैं कि रेलवे को आर्थिक रूप से सुदृढ़ करेंगे। उसमें हम समर्थन करेंगे। लेकिन सवाल यह है कि अगर आप गरीबों के साथ खिलवाड़ करके रेलवे को आर्थिक रूप से सम्पन्न बनाने का प्रयास करेंगे तो हम इसका सदन में विरोध करेंगे और सदन के बाहर भी विरोध करेंगे।

16.00 hrs.

माननीय मंत्री जी, मैं समझ नहीं पा रहा कि केवल 160 करोड़ रुपये का बजट इतना भारी पड़ गया। बहुत सारे साथियों ने यहां पर चर्चा की है। हमारी पार्टी का समय कम है, इसलिए मैं सब बातों को दोहराऊंगा नहीं। आखिर मरने वाला कैसे साबित करेगा कि वह घटना तापरवाही से हुई या रेलवे की गलती से हुई? कैसे आप इसे ठीक करेंगे? इस चीज की जांच के लिए आप जितने वकील लगायेंगे, आयोग बनायेंगे या निकाय बनायेंगे, उससे कम पैसे में आप उन्हें कम्पेन्सेशन दे सकते हैं और यह देने की भी आवश्यकता है। इसलिए हम आपसे निवेदन करना चाहते हैं कि आप इस संशोधन विधेयक को वापस लीजिए। यदि आप वापस नहीं लेंगे, तो मैं पूछना चाहता हूँ कि क्या आपने पूरे फाटक बना दिये या जनरल बोर्नी पूरी कर दी? आप जब जनरल टिकट बांटते हैं, तब आप कोई सीमा नहीं लगाते। जितने लोग भी लाइन लगाकर आते हैं, टिकट लेकर चले जाते हैं। उसके बाद आप पुलिस लगाकर जनरल बोर्नी में लोगों को एंट्री दिलाते हैं। लोग भूसे की तरह भरकर उसमें यात्रा करते हैं। अगर उस भूसे की तरह यात्रा में लोग खतम हो जाते हैं, तो उनके परिवार के लोग यह तय करें कि तापरवाही यात्री की नहीं थी, बल्कि रेलवे की थी। ये सभी गरीब परिवार के लोग होते हैं। अमीर परिवार का कोई भी आदमी आपसे कम्पेन्सेशन नहीं मांगने जाता। जो कम्पेन्सेशन मांगते हैं, वे गरीब परिवार के लोग हैं। वे गरीब परिवार के लोग कैसे सिद्ध करेंगे कि मेरे परिवार का अमुक व्यक्ति जो रेल दुर्घटना में खतम हुआ था, उसमें तापरवाही उसकी थी या रेलवे विभाग की थी?

माननीय मंत्री जी, आपने अच्छे दिन के सपने दिखाये थे। जो गरीब यात्री हैं, उनको अंदाजा नहीं होगा कि सदानन्द गौड़ा जी ऐसा बिल लायेंगे, ऐसे अच्छे दिन लायेंगे कि मरने के बाद भी उसके परिवार वालों को बताना पड़ेगा कि वह तापरवाही किसकी थी? इस बिल की जो मूल भावना है, उस भावना को पढ़ने से यह महसूस होता है कि आदमी अपनी जान कम्पेन्सेशन के लिए गंवा रहा है।...(व्यवधान) अगर मैं गलत कह रहा हूँ तो आप लोग बताइये।...(व्यवधान) क्या कोई आदमी कम्पेन्सेशन के लिए अपनी जान गंवायेगा?

माननीय मंत्री जी, अभी भी कुछ नहीं बिगड़ा है। यह पूरे सदन की भावना है। इसका सम्मान करते हुए आप इस बिल को वापस लीजिए और स्टैंडिंग कमेटी में भेजिये और वहां से सुझाव आने के बाद दोबारा बिल को सदन में लाइये। उसके बाद जो भी सुझाव होंगे, उन पर हम बाद में चर्चा कर लेंगे, लेकिन यह गरीब विरोधी बिल आप वापस लीजिए, यह हमारी आपसे अपील है। अगर आप इसे वापस नहीं लेंगे, तो देश की गरीब जनता टेलीविजन, मीडिया के माध्यम से देख रही है कि अच्छे दिनों का वायदा करने वाले लोग आज क्या कर रहे हैं? अभी जायसवाल जी ने कहा था कि आपके अगूज, आदर्श पुरुष श्री दीन दयाल उपाध्याय जी भी ऐसी ही एक दुर्घटना में खतम हुए थे। चार बार एनडीए की सरकार बनाने के बाद भी उनका पता नहीं कर पाये, तो आप बताइये कि आम आदमी कैसे सिद्ध करेगा कि तापरवाही हमारी न होकर रेलवे विभाग की थी। इसलिए मंत्री जी, हम ज्यादा कुछ न कहकर आपसे बार-बार यही निवेदन करना चाहते हैं कि इस बिल को वापस लेकर स्टैंडिंग कमेटी में भेजा जाये। स्टैंडिंग कमेटी के सुझाव आने के बाद सदन में दोबारा इस पर चर्चा हो जायेगी। इसे लाने के लिए ऐसी कोई इमर्जेंसी नहीं है। अगर आप कहीं भी टैक्स लगा देंगे, तो आप 160 करोड़ रुपये कवर कर लेंगे। उत्तर प्रदेश सरकार ने किसानों के लिए ऐसा करके दिखा दिया है। किसान किसी भी दुर्घटना में मरता है, तो उसे सिद्ध करने का दायित्व किसान के ऊपर नहीं है। उसके लिए कोई जांच नहीं होती है। इसके साथ-साथ अगर किसान किसी दुर्घटना का शिकार होता है, तो उत्तर प्रदेश उसे पांच लाख रुपये दे देती है जिसका खजाना आपकी तुलना में बहुत कम है। आप इतने बड़े खजाने के मालिक होकर गरीबों के साथ अन्याय न कीजिए, यही हमारा आपसे निवेदन है।

)

*m14

श्री कौशलेन्द्र कुमार (नालंदा) : सभापति महोदय, आपने मुझे इस रेल संशोधन विधेयक, 2014 पर बोलने की अनुमति दी, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। सभी माननीय सांसदों की एक ही राय है, इसलिए निश्चित रूप से इस बिल को वापस लेने की जरूरत है।

16.04 hrs.

(Shri Kanakalla Narayana Rao in the Chair)

महोदय, यह बिल गरीब विशेषी है। जो यात्री रेल दुर्घटना में मर जाते हैं या जिनके हाथ-पैर कट जाते हैं, उन्हें ज्यादा पेंशनानी होगी। मैं नातंदा संसदीय क्षेत्र से आता हूँ। इस संबंध में मैं अपने संसदीय क्षेत्र की एक घटना के बारे में बताना चाहता हूँ। वहां ऑंगासीधाम में एक हॉल्ट है, जहां दो साल पहले पांच महिलाएं छठ व्रत के नाम पर आटो से जा रही थी, लेकिन वहां फाटक न लगा होने के कारण रेलगाड़ी की चपेट में आ गयीं। इस घटना में उन पांचों महिलाओं की मौत हो गयी।

आज तक उनको कोई लाभ नहीं मिल पाया। वे तमाम महिलाएँ जहानाबाद की थीं। वे छठ व्रत करने ऑंगासी धाम जा रही थीं। माननीय मंत्री जी, दुर्घटना में चाहे रेल के ड्राइवर की गलती हो चाहे रेलवे ने फाटक नहीं लगाया, वह गलती हो, लेकिन वे महिलाएँ, जो परबैती के रूप में थीं, उनकी तो कोई गलती नहीं थी। मैं समझता हूँ कि वैसे लोग जो गरीब परिवार के हैं, नःसहाय हैं, ऐसे लोग इस बिल से वंचित रह जाएंगे। इसलिए मेरा भी अनुरोध है, जैसा कि अभी भाई धर्मेन्द्र जी ने और सदन के कई साधियों ने कहा कि यह बिल लाने की कोई विशेष जरूरत नहीं थी। यदि इस बिल को वापस करके कमेटी में भेज दिया जाए, तो ज्यादा अच्छा होगा।

महोदय, जहाँ तक दूसरे बिल का संबंध है, मैं उसके बारे में भी कुछ बातें कहना चाहता हूँ। आपने कहा कि कहीं-कहीं लोग दो-दो बार दावा करते हैं। मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि ऐसे कितने लोग हैं, जो रेलवे में दावा करके दो-दो बार पैसे लिये हैं। मैं समझता हूँ कि ऐसे लोगों की गिनती की जाए। यदि ऐसे कुछ लोग हैं या नहीं हैं, तो इसे सदन के अन्य सदस्य भी जानना चाहेंगे। दूसरी बात यह है कि आप अपने तंत्र को ठीक करें ताकि एक आदमी दो बार पैसा न ले पाए, इसे बिल में लाने की वसा जरूरत है? रेलवे के अधिकारियों की गलती से ही कोई व्यक्ति दो बार पैसा ले रहा होगा। अधिकारियों की मिलीभगत से ही कोई व्यक्ति दो बार पैसे ले सकता है। इसलिए मैं समझता हूँ कि इस बिल को वापस लिया जाना चाहिए। भाई धर्मेन्द्र जी ने जो बातें अभी कहीं मैं उनका समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

*m15

SHRI N.K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Thank you very much, Mr. Chairman.

I rise to oppose the Bill strongly. I urge upon the hon. Minister and the NDA Government to kindly review the Bill. I demand that the Bill be sent to the Select Committee for further perusal, detailed discussion and elaborate examination, and even adducing evidence.

If we are going to pass this Bill in this House, then it will be the first anti-people and anti-poor legislation of the 16th Lok Sabha. This is a draconian legislation as far as the common poor people are concerned. So, I would like to urge upon the Treasury Benches or the hon. Members on the other side, to kindly see the definition of 'falling from train', or 'accidental falling'. That itself would go to show that if this Bill becomes an Act of Parliament, then definitely not even a single passenger who falls from the train would get any compensation. For whom the legislation is being enacted? So, my humble submission to the hon. Minister and the Government is that it should be sent to the Select Committee so as to have a detailed discussion on this issue.

Coming to the amendments – I will confine myself to the amendment only – I would say that the very intention of the Bill is to repeal the beneficial legislation which is existing. With the existing provision, some benefits were being accrued to the common poor passengers who were traveling in the ordinary trains. It is seen from the definition and the intention of the legislation that the 'no person who dies in an accidental falling from a train while trying to entrain or detrain the train or while standing near the door is entitled to get compensation.' It is said that if there is an accidental falling while either entrain or detrain or standing near the door, he is not entitled to get the compensation. This is the intention of the Bill.

Clause 124 (a) is to be amended. Also, the definition under section 123 is to be amended. What is the intention of the legislation? I will come to the definition which is there in Clause 123 (a) (a). I would like to draw the attention of the entire House to this definition. If you split the definition, it is like this. In Clause 123 (a) (a), 'accidental falling' means accidental falling of any passenger from a train carrying passengers, but does not include a passenger falling from a train while standing near the door.

Sir, kindly apply your wisdom. It says that if a passenger who is standing near the door falls, it will not come within the definition of passenger which in turn means not even a single passenger is going to get the benefit or the compensation. How could this definition be accepted? We are all very sure that a person who is safely sitting in the seat will never fall. A person who falls from the train, definitely he has to fall from the door. He cannot fall from the window. How could this definition be accepted?

So, I would request the Minister and the Government to look into this aspect. As far as the definition of 'accidental falling' is concerned, it says that a passenger falling from the train while standing near the door will not be a passenger. It means it is denying the right of compensation to the common man and the poor people who travel in the train by standing near the door. They are not the reserved passengers. They are poor passengers. Who is responsible for this?

I would like to ask whose responsibility it is to see that no passenger is on the door. It is the responsibility and duty of the Railway Protection Force. It is the duty of the Train Ticket Examiner to see that none of the passengers is standing near the door so that no accident happens while the train is moving. So, it is the moral as well as legal and tortious responsibility of the Railways to see that if anyone meets with an accident by falling from the train, it is the legal and tortious liability of the Railway authorities to compensate them. You are going to deny them compensation by means of this amendment to this definition.

Secondly, how many tickets are you going to give? A train which is having a carrying capacity of say, 500 seats, you are issuing 1500 tickets and you are allowing people to enter into the train. So after paying the train fare, they are entering into the train. The safety and security of the passengers are to be looked into by the authorities, especially the employer. It is the responsibility of the employer. Unfortunately, you are issuing tickets and you are taking money from them but you are not giving seats to them. There are only 80 seats in a compartment but you are giving tickets for 140 passengers. With the result, they are forced to stand near the door. Suppose anything happens and they fall from the train, they are not entitled for the compensation because they were standing near the door. So, definitely, this has to be looked into.

I would also like to cite a Supreme Court verdict on this issue. In Union of India *verses* Prabhakaran Vijaya Kumar and others case reported in 2008 (2) KLT 700, the Division Bench of the hon. Supreme Court held:

"If we adopt a restrictive meaning to the expression 'accidental falling of a passenger from a train carrying passengers' in Section 123(c) of the Railways Act, we will be depriving a large number of Railway passengers from getting compensation in Railway accidents."

Further the Supreme Court says:

"It is well known that in our country there are crores of people who travel by Railway trains since everybody cannot afford travelling by air or in a private car. By giving a restrictive and narrow meaning to the expression, we will be depriving a large number of victims of train accidents (particularly poor and middle class people) from getting compensation under the Railways Act. Hence, in our opinion, the expression 'accidental falling of a passenger from a train carrying passengers' includes accidents when a *bona fide* passenger, *i.e.*, a passenger travelling with a valid ticket or pass is trying to enter into a Railway train and falls down during the process. In other words, a purposive, and not literal, interpretation should be given to the expression. The hon. Supreme Court is, thus, of the opinion that in interpreting a statute like Railways Act, the object of the Act and for the benefit of the person for whom the Act was made should be preferred."

This is the observation made by the hon. Supreme Court in its 2008 judgement. So, even the Supreme Court is endorsing the views which we have expressed. Therefore, this definition of passenger cannot be accepted.

Third point which I would like to highlight before this House is regarding the burden of proof which has already been mentioned.

Sir, I come next to the question of burden of proof. It is mentioned in Section 124(b). I am not going to read the entire Section. I am only reading the proviso alone. It states, 'provided that for the purpose of this clause it may be established and proved by the passenger or on his behalf that he had taken reasonable care and precaution to avoid occurrence of such an incident.' It is a criminal liability and responsibility that the Government proposes to put on the passenger. It proposes to make changes in the criminal jurisprudence as well. The hon. Law Minister is not present in the House. I would like to seek his opinion also in this respect. The burden of proof lies on the shoulders of the poor ordinary passenger. It is for him or her to prove that he had taken abundant care and caution to travel in the train and that it was beyond his or her control that the accident had taken place. If such a case is proved before the court or the Tribunal, then only he or she is entitled to the compensation. This is a draconian legislation; it is a disastrous legislation. The Government may argue that this Bill was brought by the UPA Government, but whether it is NDA or UPA, whatever it may be, this is anti-poor and anti-people. Therefore, I once again, humbly urge upon the Government either to withdraw this Bill, or to send it to a Select Committee for further discussion.

With these words, I conclude.

*m16

श्री सुखवीर सिंह जौनापुरिया (टोंक -सवाई माधोपुर): सभापति जी, आपको बहुत-बहुत धन्यवाद कि आपने मुझे रेल मंत्रालय के इस संशोधन बिल पर बोलने का मौका दिया। कई सदस्यों ने अपनी-अपनी बातों को यहां रखा है, मैं उन सभी की बातों को सुन रहा था। रेल एक ऐसा विभाग जिसे लोगों की सुविधा के लिए खुले में, लम्बी दूरी तक और जंगलों में ट्रेन चलानी पड़ती है। जहां तक रेल दुर्घटनाओं की बात आती है, मेरे खयाल से हर रेल मंत्री यह चाहेगा कि गरीबों को ज्यादा से ज्यादा मुआवजा मिले, कोई यह नहीं चाहेगा कि मैं कम दूँ, लेकिन समस्या इस बात की है कि जब खुले में और जंगलों से ट्रेन गुजरती है, हम देखते हैं कि जब ट्रेन 100-120 किलोमीटर प्रति घंटा की रफ्तार से चलती है, उसके सामने अगर कुछ आ जाए तो वह नहीं बच पाएगा, ट्रेन का ड्राइवर तो फिर कहां बचेगा।

मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि रेल दुर्घटनाओं में लोगों को जितना ज्यादा से ज्यादा हो सके, मुआवजा देना चाहिए। सबसे बड़ी बात यह है कि रेल में जो लोग यात्रा करते हैं, तो प्रायः देखा गया है कि लोग ट्रेन के डिब्बों के ऊपर बैठकर यात्रा करते हैं। इससे कई जगह करंट लगने से या पेड़ से टकराने से दुर्घटनाएं होती हैं। जब दुर्घटना हो जाती है तो यही कहा जाता है कि रेल मंत्री की जिम्मेदारी है, वह दोषी है, जबकि लोग खुद डिब्बों के ऊपर बैठकर यात्रा करते हैं और कहते हैं कि बड़ा मजा आ रहा है। इसलिए कई बार दुर्घटनाओं की जिम्मेदारी हमारी भी होती है। हम अपनी गलती से ऐसा काम करते हैं, जिससे रेल एक्सीडेंट्स होते हैं। इसलिए जब तक जनता का सहयोग इसमें नहीं मिलेगा, रेल एक्सीडेंट्स नहीं रुक सकते।

सभापति जी, देश की धड़कन भारतीय रेल की दशा और दिशा में परिवर्तन करने के लिए बनाए गए रेल बजट और इस बिल पर मुझे अपनी बात कहने का मौका मिला है। मैं भारत के मतदाताओं की ओर से रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करना चाहता हूँ कि जिस प्रकार उन्होंने अपने रेल बजट में पुरानी लम्बित परियोजनाओं को प्राथमिकता से पूरा करने का प्रावधान किया है, वह मृत्यु की ओर अनुराग भारतीय रेल को जीवन प्रदान करेगा।

मैं रेल मंत्री जी का पुनः धन्यवाद करते हुए कहना चाहता हूँ कि देश में इस बार दशा और दिशा परिवर्तन के लिए माहौल बना है, राजस्थान के मतदाताओं ने बहुत ही उत्साह से माननीय नरेन्द्र मोदी जी के प्रति वोट देकर अपने कर्तव्य का निर्वहन किया है। जैसे हमारे कुछ साथी अपने प्रदेश की मुख्य मंत्री जी का अम्मा का सम्बोधन अपने भाषणों में करते हैं, हमारे प्रदेश की भी एक मजबूत अम्मा है, जिसने प्रदेश की सभी 25 सीट्स जिताकर सरकार को दी है। इसलिए रेल मंत्री जी हमारी अम्मा की तरफ और हमारी तरफ भी थोड़ा ध्यान दें।

राजस्थान एक ऐसा प्रदेश है, जो क्षेत्रफल के हिसाब से काफी बड़ा है। इसमें बिना ट्रेन के लोगों का गुजारा नहीं हो सकता। हमारा राज्य काफी गरीब है। गरीब होने की वजह से लोगों में सुविधापूर्वक यात्रा नहीं कर सकते। मेरा आपसे निवेदन है कि राजस्थान ने जिस तरह से आपको समर्थन और सहयोग दिया है, आप उस पर ध्यान देंगे।

रेल मंत्री जी और रेल राज्य मंत्री जी की जोड़ी राम और लक्ष्मण की तरह है। हम चाहते हैं कि ऐसे मंत्री भगवान सभी को दे, जो इतना बढ़िया काम करने की क्षमता रखते हैं। मैं इन दोनों का हृदय से आभार व्यक्त करता हूँ। हमारे रेल मंत्री जी हंसमुख हैं, सदा मुस्कुराते रहते हैं। वैसे तो अगर देखा जाए तो मनोज सिन्हा जी सीनियर दिखाई देते हैं, लेकिन जोड़ी बहुत अच्छी है। मैं यही कामना करता हूँ कि भगवान करे, इन्हें किसी की नजर न लगे।

आगामी कुछ महीनों बाद पुनः रेल बजट आएगा। हमें विश्वास है कि रेल मंत्री जी तब राजस्थान के साथ न्याय करेंगे। मैं रेल मंत्री जी का धन्यवाद करना चाहता हूँ कि उन्होंने जयपुर से सवाई माधोपुर-कोटा की रेल लाइन का दोहरीकरण करना पहले बजट में ही मंजूर कर दिया। सवाई-माधोपुर से जयपुर तक विद्युतीकरण भी कर दिया, इसके लिए मैं इनका कोटि-कोटि धन्यवाद करना चाहता हूँ। कोई भी रेल मंत्री 60 दिन के अंदर ऐसा बजट नहीं बना सकता था क्योंकि पिछली पांच साल की सरकार में न कोई अधिकारी, न मंत्री, न प्रधान मंत्री, कोई फैसला लेने में सक्षम ही नहीं था। यह किराया जो थोड़ा सा बढ़ा है, यह तो पांच साल पहले बढ़ना चाहिये था। लेकिन पांच साल सरकार ने टाइम-पास करने में टाइम निकाल दिया, किसी काम की तरफ ध्यान नहीं दिया।

सभापति जी, सवाई-माधोपुर एक प्रसिद्ध पर्यटन स्थल है। मैं सारे सदन को अपने शर्त पर एक बार सवाई-माधोपुर लेकर जाना चाहता हूँ। हमारे यहां जब बाधिन आवाज देती है तो बाघों की पंचायत होती है और पूरा शहर उस नजारे को देखता है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से चाहता हूँ कि एक बार वहां का दौरा भी आप करें और वहां पर जिस हिसाब से बाहर से सेनानी आते हैं तो वहां एक फूड

कोर्ट की जरूरत है उसे भी सवाई-माधोपुर रेलवे स्टेशन पर बनाने की कोशिश करें।

मैं अभी मंत्री जी से मिला भी था और अखबार की कटिंग भी उन्हें दिखाई है। मेरे पुतले तक फूंक दिये गये हैं। पिछली सरकार ने टैंक-सवाई-माधोपुर को यह कहकर कि टैंक को रेल दे दी, रेल का बजट सैंवशन हो गया है, और अखबारों में अखबार-बाजी भी हो गयी। मैंने भी चुनाव के दौरान कह दिया कि रेल मंजूर हुई पड़ी है, अब के बजट में शायद पैसा सैंवशन हो जाएगा। लेकिन जब बजट आया तो बड़ी निराशा हाथ लगी। टैंक में इस बात पर पुतले फूँके गये कि आपने जब चुनाव में कहा था तो अब रेल गयी कहाँ? मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि मेरी एक ही मांग है कि टैंक में नयी रेल विखाने का कष्ट करें ताकि मेरी इज्जत बच सके, मेरे पुतले न फूँकें।

सभापति जी, गंगापुर सवाई-माधोपुर जिले में है और वहां पर 1986 में स्टीम का इंजन बनता था और करीब 250 बीघा जमीन और करीब 1500 वर्गट और एक बड़ा वर्क-शॉप शैंड बना हुआ है। अभी पिछली सरकार ने भीलवाड़ा को एक वर्क-शॉप दी है लेकिन जिस हिसाब से भूमि-अधिग्रहण बिल लागू हुआ है, उससे आज की डेट में भूमि-अधिग्रहण नहीं हो सकती। मैं माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि वहां न तो पैसा लगाने की जरूरत है, साथ ही वहां पर करीब 1500 वर्गटर्स हैं, बड़ा शैंड है और 250 बीघा जमीन है, उसका उपयोग करने की कोशिश करें। उस वर्कशॉप को भीलवाड़ा की जगह यहां लागू कर दें तो तुरंत काम शुरू हो सकता है।

पिछले 17 साल से घौलपुर-गंगापुर रेल लाइन का काम चल रहा है। उस परियोजना को जल्द पूरा किया जाए। मेरे यहां पर टैंक में वनस्थली विद्यापीठ है जिसमें करीब 12,000 छात्राएं हैं। आपके क्षेत्र से भी आती हैं, हर प्रदेश से लड़कियां वहां शिक्षा के लिए आती हैं। वहां एक सुपरफास्ट ट्रेन है। वे लड़कियां तीन-तीन स्टेशन बदलती हैं और आजकल जिस परिस्थिति में लड़की कॉलेज से निकलती है, घर तक सुरक्षित पहुंचना बहुत बड़ी बात है तो मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि जो सुपरफास्ट ट्रेन है उसे वनस्थली विद्यापीठ रुकना चाहिए। मान तो कि छात्रा कर्नाटक या मद्रास की है तो वह लड़की वहां से बैठकर सीधा अपने घर तक जाए।

अभी बुलैट ट्रेन का जिक्र किया गया। जयपुर एक ऐसी नगरी है जिसमें दुनिया भर से सैलानी आते हैं, मैं समझता हूँ कि एनएच-8 पर ऐसा हैवी ट्रैफिक है तो बुलैट ट्रेन जयपुर को भी दी जाए, क्योंकि वगैर बुलैट ट्रेन के जयपुर अयुग है। मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद करते हुए इस बिल का समर्थन करता हूँ। आगे जल्दी बजट आयेगा और माननीय मंत्री जी राजस्थान का भी ध्यान रखेंगे।

*m17

श्री शेर सिंह गुबाया (फ़िरोज़पुर) : सभापति जी, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। मैं रेलवे मिनिस्टर को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि जो रेल बजट पेश किया है, उसमें पहली बार पंजाब को तीन ट्रेनों दी गई हैं। यह बिल लाया गया है कि रेल दुर्घटना में किसी को चोट लग जाती है या उसकी जान चली जाती है या किसी अन्य प्रकार का नुकसान होता है, अगर दुर्घटनाग्रस्त यात्री को मुआवजा न मिले तो उनके साथ नाइंसाफी होगी। ऐसा प्रबंध जरूर होना चाहिए कि जो भी शारीरिक नुकसान हुआ है, उसका मुआवजा जरूर मिलना चाहिए। इस अमेंडमेंट बिल में यह जरूर विचार करना चाहिए कि आसानी से दुर्घटनाग्रस्त यात्री को मुआवजा मिल सके क्योंकि कई ऐसी फारमेलिटीज होती हैं, जो गरीब या आम आदमी पूरा नहीं कर पाता है। इस कारण उन्हें मुआवजा प्राप्त करने में बहुत दिक्कत आती है। मुआवजा लेने का प्रोसीज़र सिम्पलीफाई किया जाना चाहिए।

मैं गौडा साहब से विनती करना चाहता हूँ कि मानव रहित फाटक हैं, वैसे तो देश में कहीं भी मानव रहित फाटक नहीं होने चाहिए लेकिन फिर भी जहां जंगल हैं या ऐसी जगह जहां आबादी बहुत कम हो, वहां तो मानव रहित फाटक हो सकते हैं। लेकिन जहां घनी आबादी है, जैसे पंजाब से आता हूँ वहां शहरों के बीच में भी मानव रहित फाटक हैं तो कई बार स्कूल की बसों का, लोगों का, ट्रकों-ट्रालों का एक्सीडेंट हुआ है लेकिन रेलवे की तरफ से उन्हें किसी प्रकार का मुआवजा नहीं दिया गया। उन्हें मुआवजा जरूर दिया जाना चाहिए। आबादी वाले क्षेत्र में फाटक पर ड्यूटी जरूर होनी चाहिए जिससे एक्सीडेंट न हो सकें।

मैं मंत्री जी से एक विनती करना चाहूंगा कि जैसे डीएमयू ट्रेन चलाई हैं, इसमें कई जगह दो सौ या तीन सौ किलोमीटर तक यात्रा होती है लेकिन इसमें शौचालय का कोई प्रबंध नहीं है। कोई मरीज, स्त्री या सामान्य व्यक्ति भी वयों न हो, इतनी देर तक बिना शौच के रहना बहुत मुश्किल होती है। डीएमयू ट्रेन में शौचालय का प्रबंध होना चाहिए। हमारे फ़िरोज़पुर फाजिलका से जालंधर तक डीएमयू ट्रेन चलती है। मैंने डीआरएम साहब से स्पर्श कहा है कि उसमें इतने ज्यादा यात्री होते हैं, लेकिन केवल दो ही डिब्बे हैं। उन दो डिब्बों में चार डिब्बों जितने यात्री यात्रा करते हैं। मेरा कहना है कि इस ट्रेन के लिए कम से कम चार डिब्बे लगाने चाहिए, जिससे कि लोगों को राहत मिल सके।

महोदय, फाजिलका में जब भारत-पाकिस्तान का बंटवारा नहीं हुआ था, आजादी से पहले फाजिलका कूल एशिया की एक मंडी थी। फाजिलका में ट्रेनों को घोने के लिए वाशिंग मशीन लगी हुई थी और वहां ट्रेन वाशिंग के लिए रुकती थीं लेकिन पिछली सरकार ने उस स्टेशन को बंद कर दिया है।

तमिऴी माननीय मंत्री जी से विनती है कि जैसे आज पंजाब में जितने भी जिले हैं, हम चाहते हैं कि वे सारे जिले रेलवे में राजधानी से और शताब्दी से जुड़ने चाहिए ताकि सभी जिले ये महसूस करें कि सभी जिलों की जो ट्रेन्स हैं चाहे इंटरसिटी हो, एक्सप्रेस हो चाहे शताब्दी हो, पूरे जिले में प्रोविजन होना चाहिए। अब दो ट्रेन हमारी चंडीगढ़ से फिरोजपुर तक के लिए चली हैं और हमें वैसे तो मंत्री जी ने हमें विश्वास दिया है कि चंडीगढ़ से चलने वाली फिरोजपुर की बजाए इस बार फ़ाजिलका से चलेगी। ऐसे ही शताब्दी की हालत यह है कि न तो फिरोजपुर में हमें शताब्दी मिली है और न ही फाजिल्का में शताब्दी मिली है। मैं कल ही फाजिलका में एक संघर्ष कमेटी है जिन्होंने वहां भूख हड़ताल की हुई है कि हमें देश की राजधानी से जुड़ने के लिए कोई इंटरसिटी या कोई शताब्दी या कोई एक्सप्रेस ट्रेन मिलनी जरूरी है ताकि फाजिलका जिला जो बॉर्डर की ओर पड़ता है ताकि दिल्ली में जा सकें और लोगों को अपने धार्मिक स्थान हरिद्वार, नंदेड़ साहब, श्री हरमंदर साहब, व्यास इत्यादि धार्मिक स्थानों पर जाने के लिए सुविधा हो सके।

जो पहले छोटे गांव थे, छोटे कस्बे थे, अब वे बड़े शहर का रूप धारण कर गये हैं लेकिन वहां एक्सप्रेस ट्रेन रुकती नहीं है और न ही कोई बड़ी ट्रेन रुकती है। इसलिए सभी स्टेशनों पर जहां की आबादी 10 हजार से या 20 हजार से ऊपर है, तो उन सभी स्टेशनों पर सभी ट्रेन्स के रुकने का प्रोविजन होना चाहिए।

हमारा फिरोजपुर जो सबसे बड़ा और पुराना डिवीजन है। वहां आर्मी की बड़ी छावनी है, वहां पर कोई ऐसी ट्रेन या शताब्दी ट्रेन दिल्ली से नहीं जुड़ी हुई है। इसलिए हम चाहते हैं कि वहां पर टिकट देने के काउंटर भी बहुत कम हैं। हमारा मंत्री जी से निवेदन है कि वहां पर ज्यादा काउंटेर्स की संख्या बढ़ाई जाए ताकि आर्मी वालों को और आम आदमी को टिकट लेने में कोई परेशानी न हो। मुझे विश्वास है कि ये जो छोटी-छोटी मुश्किलें हैं, इनका समाधान सरकार जरूर करेगी। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ। आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

*m18

ADV. JOICE GEORGE (IDUKKI): Mr. Chairman, Sir, I would like to thank you for giving me this opportunity to speak on this Bill.

Sir, I am also having some reservations about the definition of "falling from a train". Some of the hon. Members have dealt with that matter very effectively. So, I do not want to make any comments on that issue. Hence, I will confine my speech only to Section 124B which is the proposed amendment to the Railways Act.

On a reading of this Section, I find there are so many ambiguities in this Section. May I read from this? It says:

"When in the course of working a railway, an incident of accidental falling occurs, then, whether or not there has been any wrongful act, neglect or default on the part of the railway administration such as would entitle a passenger who has been injured or the dependent of a passenger who has been killed—"

May I pause for a moment on the "dependent of a passenger?" It will create a lot of problems, when this matter go before the Tribunal for adjudication. As we all know, the dependents do not include all the legal heirs. All the legal heirs are not dependents of a person. If a person dies and nobody is dependent on him because of many reasons, other legal reasons, there will not be any compensation for the legal heirs also. So, it is a matter to be cleared. We will have to have some further discussion on that issue. That is my opinion.

Then, there is a further issue. I continue from where I left. It says:

"the dependent of a passenger who has been killed to maintain an action and recover damages in respect thereof, the railway administration shall, notwithstanding anything contained in any other law, for the time being in force, be liable to pay compensation to such extent as may be prescribed and to that extent only."

Here, the power is given to the subordinate legislation for fixing the quantum of compensation. In my opinion, it is not fair on our part to give this power to the subordinate legislation for fixing the price of the lives of the persons, the hapless persons who met with an accident, who lost their lives. There should be some mechanism in this enactment itself to fix the quantum of compensation.

The other aspect is that the discretion given to the Tribunal has been taken away by this amendment. It is for the Executive to fix the quantum of compensation, and it is not at all fair or good for the interests of the poor persons who met with accident and lost their lives in the accident.

The other aspect has already been dealt by many hon. Members and that is the proviso to section 124(b). It is a draconian enactment because the burden or the onus of proof is on the persons who met with an accident or the poor victims, who would again be burdened to prove that the entire accident has occurred not because of his fault and it is the fault of the Railways. How can it be proved? That matter has been dealt with here. So, I don't want to explain further.

On a total reading of the proposed amendment, I am of the opinion that this piece of legislation will be against the people; against the poor people; and against the railway commuters and it would have a very drastic impact in the future legislations also. If this enactment is passed, without any amendments, it would set a bad record or precedent and it would create problems. Hence, I urge upon the Government to refer the matter to the Subject Committee; and after having a detailed discussion there, we can proceed further.

With these words, I conclude.

*m19

डॉ. किरीट सोमैया (मुम्बई उत्तर पूर्व) : माननीय सभापति महोदय, मैं सबसे पहले रेलवे मंत्री जी से प्रार्थना करना चाहता हूँ, वह मेरी सहायता करें और जिनको अभी तक घर नहीं मिला उनके लिए एक ट्रेन दें।

श्री प्रहलाद जोशी (धारवाड़) : आप घर दीजिए, ये ट्रेन देंगे।

डॉ. किरीट सोमैया : महोदय, आज जो अमेंडमेंट बिल आया है, मुझे लगता है कि लगभग साल भर से रेलवे प्रशासन इसकी चर्चा कर रहा है। डुप्लीकेट वलेम और डिब्बे से कोई गिरता है, यह इसके दो मुख्य बिंदु हैं। मैं आपके द्वारा माननीय मंत्री जी का ध्यान मुम्बई की तरफ आकर्षित करना चाहता हूँ। यहां गत छः महीने में चार घटनाएं घटी हैं। इसका कर्ण करते हुए मैं माननीय मंत्री जी से प्रार्थना करना चाहता हूँ क्योंकि ये इस अमेंडमेंट से संबंधित है। मेरे सहयोगी श्रीकांत शिंदे जी ने मोनिका मोरे का उल्लेख किया। 16 साल की नौजवान लड़की मेरे घाटकोपर क्षेत्र में कातेज जा रही थी, प्लेटफार्म और ट्रेन के बीच के गैप में गिर गई और दोनों हाथ कट गए। मोनिका मोरे की गलती क्या थी? मोनिका मोरे के दोनों हाथ कट गए, हमने उसे दोनों इलैक्ट्रॉनिक हाथ दिए। कल उन्होंने इलैक्ट्रॉनिक हाथों के साथ वह मुझे राखी बांधने आई थी। मेरे ही क्षेत्र में कुर्ला स्टेशन पर तनवीर शेख 31 साल का नौजवान इसी प्रकार से प्लेटफार्म और ट्रेन के गैप के बीच गिर गया और उसके दोनों पैर कट गए। तनवीर को भी हम अपनी संस्था की ओर से दोनों पैर दे रहे हैं। डबल लोड आया, ठाणे जिले में टिटवाला, आम्बीवली में ट्रेन डीरिलमैन्ट हो गई, उसमें दो ऐसे डिब्बे थे, मार्च, 2014 में यह घटना हुई। डीरिलमैन्ट में से घबल पटरी पर फेंक दिया गया, गिर गया, सामने से आने वाली ट्रेन ने उसे कुचल डाला, उसकी मृत्यु हो गई।

मैं चौथी घटना बताना चाहूंगा कि ठाणे जिले में एक टनल है, उस टनल में से ट्रेन फास्ट जा रही थी, झटका लगा, चार पैसेंजर्स गिर गये, उनकी वहीं मृत्यु हो गई। ये सब निदोष नागरिक थे। मैं मंत्री महोदय से प्रार्थना करना चाहूंगा कि क्या यह सिद्ध करना पड़ेगा कि मैं निदोष था, मैं निदोष हूँ। मंत्री महोदय आप यह बिल पास कर लें, लेकिन इस बिल का एडजुकेशन करते समय रेलवे प्रशासन को वलेम ट्रिब्युनल को थोड़ा इसमें वलेंटिफिकेशन देना पड़ेगा।

मैं आपको दूसरा उदाहरण देना चाहूंगा कि बिल का उद्देश्य अच्छा है। जो बदमाशी करते हैं, उन्हें रोकें, उन्हें रोकना चाहिए। डुप्लीकेट वलेम एक बिजनेस है। Your intention is certainly

good. बिल का हम समर्थन करते हैं कि डुप्लीकेट, बोगस वलेम रूकना चाहिए। लेकिन जो प्रामाणिक निर्दोष प्रवासी हैं, उसके संबंध में समापन करते समय इस संबंध में जो भी योग्य प्रीक्वेंशन लेनी चाहिए, उसके संबंध में आप यह एडमिनिस्ट्रेशन को बतायें, इतनी ही रिवरैस्ट करना चाहता हूँ।

DR. M. THAMBIDURAI (KARUR): He is a Ruling Party Member. He is raising an important point. When the Bill has some lacuna, the Minister should please try to rectify that.

डॉ. किरीट सोमैया : सभापति महोदय, मैं बिल का समर्थन करता हूँ, बिल का इन्टेंशन अच्छा है, बिल को हमने युनानिमसली पास करना है। यह बिल चोर, बदमाशों को रोकने के लिए लाया गया है। यह बहुत अच्छा बिल है। लेकिन इस बिल को छोड़कर मैं इन बातों पर मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। इस बिल के निमित्त से यह मेरा डिस्कशन है। मैंने जो उदाहरण दिये हैं, उनका बिल से संबंध नहीं है। अभी दिल्ली में प्लेटफार्म नम्बर 14 और 15 बने हैं। इस बिल के निमित्त से रेलवे वलेम ट्रिब्युनल में जो मामले आते हैं। अभी आप महीने, दो महीने पहले से रेल मंत्री बने हैं, इसमें आपका कोई दोष नहीं है। लेकिन चर्चा के निमित्त से हम आपसे प्रार्थना करना चाहते हैं कि हमारे सीनियर सहयोगी मित्र, श्री रविशंकर प्रसाद यहां बैठे हैं, डेढ़ साल से मुंबई रेलवे वलेम ट्रिब्युनल में मੈम्बर (ज्युडिशियल) नहीं है। चार हजार केसिज का बैकलॉग है। This has nothing to do with any of us. यह बिल से भी संबंधित नहीं है, यह मैं स्पष्ट करना चाहता हूँ। लेकिन इस निमित्त से मैं प्रार्थना करना चाहूंगा कि रेलवे वलेम ट्रिब्युनल में जो मैम्बर (ज्युडिशियल) है, उसकी जल्दी नियुक्ति हो जाए।

अंत में मैं एक छोटी सी बात के प्रति आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कि मेरे ध्यान में भी यह बात आई है, रेलवे अधिकारियों से भी बात हुई, आपने रेल बजट में जिसका उल्लेख किया है। You have taken an initiative. हम प्रिवेंशन के ऊपर ज्यादा ध्यान देना चाहते हैं, ताकि ऐसी घटनाएं न घटें। आपने रेल बजट में यह बहुत अच्छी शुरुआत की है कि ट्रेन के दरवाजे का आटोमैटिक लॉक बंद हो जाए। यह आपने बजट में कहा है, मैंने उसी समय उसकी प्रशंसा की थी। Please start with Mumbai Suburban Railways or in other suburban railways like Chennai Suburban Railways और जो सबर्बन रेलवेज हैं, उसमें ऑटोमैटिक लॉक सिस्टम, दरवाजे बंद करने का सिस्टम प्रारम्भ हो जायेगा तो इस प्रकार के बिल की चर्चा करने की जरूरत नहीं पड़ेगी।

आखिर में मैं एक बात कहकर अपनी बात समाप्त करूंगा कि जहां पर एविसडेन्ट्स हुए हैं, रेलवे सेफ्टी कमीशन उसकी इंवायरी करता है तो आप उसमें कोई अकाउन्टेबिलिटी वलाज लगाइये। क्योंकि क्या होता है कि सेफ्टी कमीशन इंवायरी करता है, रिपोर्ट रेलवे को सबमिट हो जाती है, महीनों, सालों तक वह रिपोर्ट ऐसे ही दब जाती है।

मार्च महीने में मुंबई के पास जो दुर्घटना हुई थी, रेलवे सेफ्टी कमीशन गए, रिपोर्ट आकर पड़ी है। आंबीवली ट्रेन दुर्घटना के लिए जिम्मेदार कौन हैं? पेशेंट को बचाने लिए प्रयत्न नहीं हुए। भले ही मार्च की घटना हो, लेकिन इस संबंध में भी आप सुधार करेंगे। अंत में बिल का समर्थन करते हुए मैं कहना चाहता हूँ कि बिल का इंटेंशन बहुत अच्छा है। बोगस, डुप्लिकेट्स वलेमस को खत्म करना चाहिए। प्रिवेंशन के लिए आपने रेल बजट में शुरुआत की है, उसको थोड़ी गति दें और साथ में निर्दोष प्रवासियों के जो वलेम हैं, कॉम्पनसेशन हैं, रिक्लीफ, रिहैबिलिटेशन हैं, जैसे किसी का हाथ एविसडेन्ट में कुचल गया है, अगर चार साल वलेम ही पास नहीं होगा तो इसका मतलब यह है कि that compensation you will be giving for medical treatment. आपका दोष नहीं है, लेकिन आगे सुधार करने की दृष्टि से साल भर में आप कर सके हैं। आप कीजिए।

*m20

श्री शैलेश कुमार (भागलपुर): सभापति महोदय, रेलवे (संशोधन) विधेयक, 2014, जो आज पेश किया गया है, मैं उसमें स्पष्ट शब्दों में कहना चाहूंगा कि अगर सरकार की नीति और नीयत दोनों स्पष्ट रहे तो निश्चित यह बढ़िया विधेयक है और जनता के हित में है। लेकिन नीति नीयत दोनों ठीक नहीं है। इसलिए भी ठीक नहीं है कि हाऊस में आज यह विधेयक लाया गया है, उसको स्टैंडिंग कमेटी को भेजा जाना चाहिए। उस पर एक डिटेल्ड बहस होनी चाहिए। उसके बाद इसको हाऊस में लाना चाहिए था। एक ही क्षति या क्षति के अनेक दावों को रोकने के लिए बिल लाया गया है। बहुत अच्छा बिल है। निश्चित रूप से इसको लाना चाहिए। लेकिन साथ ही इस पर पूरी बहस भी होनी चाहिए। दूसरा है अनअपेक्षित घटना। समय-समय पर आए दिन देश में जो इस तरह की घटनाएं होती रहती हैं, उसे चार मुख्य बिंदुओं पर, जो चर्चाएं की जा रही हैं - एक तो उसके द्वारा आत्महत्या या प्रयत्नित-आत्महत्या, उसके द्वारा स्वयं को पटुवाई गई क्षति, स्वयं के आपराधिक कार्य, अपने स्वयं की असावधानी या उपेक्षा।

महोदय, मैं कहना चाहूंगा कि गरीब आदमी रेल में सफर करते वक्त रेल की गलती के चलते अगर दुर्घटनाग्रस्त हो जाए तो उसकी जांच रिपोर्ट जो रेलवे विभाग द्वारा जाएगी, जैसा कि मैंने स्वयं अपनी आंखों से देखा है, उसको कहा जाएगा कि उनकी अपनी गलती के चलते, असावधानी के चलते दुर्घटनाग्रस्त हो गए। मैंने अपनी आंखों से देखा है। मैं ट्रेन में सफर कर रहा था। उसकी सीढ़ी एक तरह से टूटी हुई थी और चढ़ने के क्रम में वह उससे स्लिप हो गया और रेल और प्लेटफार्म के बीच में गिर के पूरी तरह से उसके हाथ, पैर, हैंड इंजर्ड हो गए। लेकिन आज तक उसका दावा, उसका वलेम नहीं किया गया है। इसलिए जो बिल लाया गया है, जो संशोधन हुआ है, निश्चित रूप से आम जनो के हित में है। लेकिन इसमें सबसे बड़ी कमी यह है कि इस पर डिटेल्ड बहस होनी चाहिए। स्टैंडिंग कमेटी को ही दे देना चाहिए। वहां पर रेल के सारे एक्सपर्ट्स को बुला कर इस पर डिटेल्ड बात होनी चाहिए, उसके बाद इसको हाऊस में लाना चाहिए था। खैर जब इस तरह का बिल आ ही गया है, माननीय मंत्री महोदय, यहां पर बैठे हुए हैं, मैं कहना चाहूंगा कि ऐसा न हो कि जब किसी तरह की कोई दुर्घटनाएं हो जाएं और विभाग के द्वारा यह कहा जाए कि आत्महत्या करने के प्रयास से रेल के आगे आ कर अपनी जान दे दी। इस पर किस तरह से अंकुश लगाने का काम होगा, इस पर बहुत सोच-समझकर निर्णय लेने की आवश्यकता पड़ेगी। बहुत सारे गरीब आदमी चलते-चलते दुर्घटना के शिकार हो जाते हैं। उसके पास इतनी हिम्मत नहीं होती है कि वह रेलवे से लड़े या अपना इलाज करायें। गरीब आदमी उसमें फंस जाते हैं और रेलवे का वक्कर छोड़कर किसी तरह अपना इलाज करने के फेर में रह जाते हैं।

महोदय, मैं आपके माध्यम से कहना चाहूंगा कि यह जो संशोधन बिल लाया गया है, इसको स्टैंडिंग कमेटी को भेजा जाना चाहिए और वहाँ पूरी तरह से इस पर बहस होनी चाहिए और उसके बाद ही इस बिल को हाऊस में लाने की बात होनी चाहिए। चूंकि आज रेलवे संशोधन की बात हो रही थी तो उस सन्दर्भ में मैं कहना चाहूंगा कि हम लोगों के क्षेत्र से सम्बन्धित भी कुछ मामले हैं। समय-समय पर वहाँ दुर्घटनाएं होती रहती हैं, जैसे भागलपुर से थोड़ा सा आगे एक लैंक जगह है। भागलपुर भारत के मानचित्र पर है और भागलपुर के आगे लैंक एक स्टेशन है। वहां समुपार की नितान्त आवश्यकता है। सबसे बड़ी बात है कि वहाँ लगभग 25-30 करोड़ रूपए की लागत से पुल बन गया है, लेकिन बिना समुपार के चलते। आज पूरी तरह से वह पुल बेकार है, उस पुल का कोई उपयोग नहीं है।

मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि वहाँ पर एक समुपार बना दिया जाये ताकि आये दिन जो घटनाएं घटती रहती हैं, उससे वहाँ के लोगों को निजात मिल सके। बहुत सारी बातें हैं, मैं मंत्री जी से व्यक्तिगत रूप से मिलकर भी बात कर लूंगा। भागलपुर में मंडल रेल कार्यालय की बहुत आवश्यकता है। वर्ष 2008 में तत्कालीन रेल मंत्री जी ने इसकी घोषणा की थी, ओ.एस.डी. आदि बहाल करके वहाँ की जाँच आदि के लिए निर्देश दिए हुए थे। वह बहुत अच्छी जगह है, चूंकि भागलपुर शहर को सिल्क सिटी के नाम से भी जाना जाता है। बिहार में भागलपुर अपना एक स्थान रखता है। इसलिए मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि भागलपुर में मंडल रेल कार्यालय निश्चित रूप से खोलने की पहल की जाये ताकि भागलपुर, जो सिल्क सिटी के नाम से मशहूर है, उसे हम लोग एक नये अध्याय से जोड़ने का काम करें। भारत के मानचित्र पर भागलपुर को और निखरता हुआ भागलपुर, सुनहरे भागलपुर के रूप में हम लोग देखने का प्रयास कर सकें।

महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

*m21

SHRI A.P. JITHENDER REDDY (MAHABUBNAGAR): Sir, thank you for giving me this opportunity to speak on the Railways (Amendment) Bill. मैं मंत्री जी को याद दिलाना चाह रहा हूँ कि 10-15 दिन पहले मेलक में जो इंसीडेन्ट हुआ था, हमने भी मौका वास्टात पर जाकर देखा था। लोगों ने बोला था कि this is due to negligence of the

driver. ड्राइवर मोबाइल पर बात कर रहा था, बस आगे निकल गयी, लेकिन वहाँ पर हमने जाकर देखा था, वहाँ पर एक बिल्डिंग बनी हुई है। वहाँ हम देखें तो उस बिल्डिंग के कारण ट्रेन आती हुई दिखाई नहीं देती है। This building has totally obstructed the sight of the driver and as a result many accidents took place. मुझे एक चीज आज तक समझ में नहीं आयी है। बचपन में भी मैं सुनता था कि लोग रेलवे बजट, रेलवे बजट कहते रहते थे तो मैं टी.वी. के सामने बैठता था। जब मैं बच्चा था तो मैं रेल बजट को रेडियो पर सुनता था। जब भी मैं रेलवे बजट देखता हूँ तो मुझे एक ही गाना याद आता है-

"दिल के टुकड़े हजार हुए, एक यहाँ गिरा, एक वहाँ गिरा।"

वह कहीं गिरता है, किसे मिलता है, क्या होता है, कुछ भी समझ में नहीं आता है। हमारे देश के 28 राज्यों के अन्दर में यह टुकड़ा कहीं जाकर गिरता है, किसी को नहीं दिखता है, लेकिन कभी-कभी मैंने देखा है कि यह टुकड़ा कभी पश्चिम बंगाल में ज्यादा दिखता है, कभी बिहार में मिलता है और अभी गुजरात में दिखेगा। मंत्री जी, आप अभी रेलवे मंत्री हैं तो दिल का टुकड़ा अबकी बार ऐट लीस्ट कर्नाटक में बड़ा टुकड़ा डालो। महबूब नगर के ऊपर से जो रेल जाती है, वहाँ ऐट लीस्ट डबल ट्रैक बनेगा। मैं आपको एक ही चीज बताना चाह रहा हूँ कि हैदराबाद से महबूब नगर की दूरी केवल 100 किलोमीटर की है। बहुत से आदमी अपने रोजगार के लिए सुबह-शाम महबूब नगर से हैदराबाद अप एंड डाउन करते हैं। आज तक वह सिंगल ट्रैक है और सिंगल ट्रैक पर वह ट्रेन चलती है। आपको मालूम है कि जब लाखों आदमी ट्रेन में चढ़ते-उतरते हैं तो एक्सीडेंट होते रहते हैं। किसने किसको धक्का मारा, कौन किधर गिरा, किसी को पता नहीं है। इसमें आप जो कंपनसेशन देना चाह रहे हैं, you have to identify the person, वह इंपॉसिबल चीज़ है। इसलिए मैं आपको रिकॉर्ड करता हूँ कि इस बिल के अमेंडमेंट के बारे में पुनर्विचार करें और पूरी जाँच करने के बाद इसमें अमेंडमेंट लाएँ और यह बिल पास करें।

*m22

SHRI PREM DAS RAI (SIKKIM): Thank you, Mr. Chairman, Sir, for allowing me to participate in this debate.

Sir, I just want to draw your attention, and, through you, to the attention of the hon. Minister that I have received the news that a young boy from Sikkim, who was allegedly beaten and thrown out of the train on August 5th, near Patna, Bihar. This 22-year old boy, Sonam Gurung, boarded the train at New Jalpaiguri and was moving to Mumbai where he was working in some restaurant.

Now, Sir, this brings us to the central issue as to how do we take this issue in this amendment, and where does it really fall. Does it fall under suicide attempt? Is it self-inflicted injury? Is his own criminal act or his own carelessness or negligence? In the process, how do we actually define, and where this particular accident lie. The entire dream of this young boy, the dream of his parents and the dream of Sikkim has been extinguished in this manner.

Now, the hon. Minister has brought this Amendment Bill. I think, the question that we need to really ask ourselves is, where really the problem is. Is the problem of identification? Is the problem of saying that this particular accident happened and how do we really prove it?

One of the hon. Members, Shri Somaiah, had brought this important issue that in the modernization process, we can reduce the chances of accident. That is number one. Secondly, in the question and in the quest for somebody like this Sonam and his family to actually come and ensure that the claim settlement happens, and if he has to go through a torturous process, then it will never happen. We know that because there are thousands and thousands of people, and lakhs of such cases that are pending. So, where can we modernize and how can we modernize? Perhaps, the answer to this question lies in Information Technology. Will, by sitting in Gangtok, this particular family be able to produce the documents, produce all the papers, through the IT mechanism and, therefore, not have to run from pillar to post and spend much more money in doing so?

I think, the settlement process can also be much more humane. Therefore, I would like to conclude by saying one thing. The thinking behind this, the intention behind this, is perhaps perfect. But, I think, in the process of its rollout there will be many issues that will need to be addressed.

With these words, I thank the Chair for allowing me to speak on this very important issue. Sikkim does not have railways. Sikkim only has travellers. Sikkim exports people to places like Mumbai, Bengaluru and Chennai.

17.00 hrs.

But I think what we need to really understand is how the people in Sikkim and in remote locations also get the benefit that his particular Bill intends to do.

With these few words, I conclude.

*m23

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: Mr. Chairman, Sir, I heard with attention so many Members from every side. They have given some valuable suggestions. A few confusions and concerns have also been expressed during the debate.

There are observations made by various Tribunals for the last many years. Here, I would like to place on record the judgment of a Tribunal, which clearly says:

"It is, in our opinion, not only unfair and unjust but an attempt to adversely affect the system and the law framed for the benefit of the genuine and needy dependents of the deceased or injured in an untoward incident. The provisions about an untoward incident have been incorporated to facilitate the dependents and genuine claimants to have their grievances redressed by the Tribunal and not for persons who approach the Tribunal with ulterior motive, unfair design and with the intention to obtain compensation based on false, fabricated and afterthought facts and evidence."

This is one such observation. I have got several observations with me. But I do not want to take all these things. The purpose of bringing this Amendment is to see the entire Railways; and where the unfair things are being done, I should put an end to it. For that, there are certain areas where we need to have some adjustments. Individuals also should show their responsibilities towards a big organization like the Railways.

About the judgement, a copy of the judgement is sent to the Chairman, Railway Board, Ministry of Railways, New Delhi, to be ensured by him that necessary and effective steps are being taken in this regard. Several observations of this type made by various Tribunals are also with me.

Sir, I do not want to politicize any argument at this juncture. My friends sitting on the other side, who were in the Treasury Benches in the last 10 years, have themselves mooted this Amendment...(*Interruptions*)

SHRI K.C. VENUGOPAL (ALAPPUZHA): That is not the point...(*Interruptions*)

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: Please hear me...(*Interruptions*)

Mr. Chairman, Sir, just because it was mooted by them, it does not mean that there should not be a debate or there should not be any discussion...(*Interruptions*) It needs to be debated.

MR. CHAIRMAN: Hon. Members, please have order in the House.

...(*Interruptions*)

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: Please hear me. About the Amendment, the Cabinet approval was taken as early as in January, 2014. This Government has given a clear approval for the whole Amendment. And now, while sitting on the other side, they say that they are totally against this Amendment. This should not be the case...(*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Let the hon. Minister speak.

SHRI K.C. VENUGOPAL : We have the right to express our own view. This is a law making process...(*Interruptions*)

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: There is one more thing which I would like to bring it to your notice. Many confusions have been expressed in this debate and I want to clarify them.

They were talking about unmanned level-crossings and some other incidents that took place in the railways. But practically, this Amendment pertains to the passengers traveling in the trains alone. These Sections and Amendments will apply only for those persons who are traveling in the trains. Practically, unmanned level-crossing accidents are governed by the Motor Vehicles Act and not under this Act. That should be clarified. Then, there would be an end to all these sorts of arguments.

Sir, I would like to place on record that the definition only tries to make the 'accidental falling' more clear.

That is the only intention of this amendment. The Railways will be responsible for the passengers falling while the train is in the station but the Railways cannot be held responsible for the passengers falling from a train when it is moving. This should be understood by all my friends. The whole intention of this amendment is that whenever a passenger standing near the door falls down when the train moves, automatically, that cannot be taken into consideration....(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON : Order please.

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: When the train is not in the station, these provisions will not apply. So, they should understand that when the train is on the move or when the train is not in the station, these provisions will not apply for that. That should be understood by my friends. Hence, the definition only tries to avoid the claims of death when the train is moving....(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Let him finish. Afterwards, I will allow.

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: So, my friends have misunderstood the definition of this one. That is one thing. ...(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Please take your seat.

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: My friends have expressed great concern. ...(*Interruptions*) I will come to that. If negligence is on the part of the RPF, what are the Railways doing? My friend, Mr. Venugopal raised another issue. He said that a rape occurred on a train and the RPF police was asked to be held responsible. If the fault is on the part of the RPF, certainly, the Railways will be held responsible. So, we cannot run away from that responsibility....(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Please take your seat. Let him finish. Let the Minister speak.

...(*Interruptions*)

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: Please sit down. I will come to you.

Of course, I do concede the concerns of the friends from Mumbai that there are accidents in the suburban areas of Mumbai. Of course, raising the height of the platform is certainly a thing that I should take care of and I have already begun my move. I have said it in my Budget speech that raising of the height of the platforms and automatic door experiment will be taken care of. Certainly, they will be taken care of. In future, we are going to do it to avoid all these incidents....(*Interruptions*).

Mr. Chairman, Sir, I would like to draw your attention to one more thing....(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Please take your seat.

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: With regard to the Judicial Members, of course, in Mumbai the Judicial Member Vice-Chairman's post is vacant. DPC has already been held and a suitable person will be selected. After receipt of the IB report, it will be sent to the ACC to consider their request and certainly, immediately a Judicial Member will be given to Mumbai as early as possible. Already, the papers are on the move....(*Interruptions*)

SHRI ARVIND SAWANT : I have a point of order....(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: There is no point of order. The Minister will continue.

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: Sir, I would like to draw your attention with regard to their concerns and say that I do concede that there are certain small, small confusions during drawing the rolls and the matter will be looked into within the purview of the Act that is placed before this House....(*Interruptions*) Sir, what is this? I cannot answer him if they are not willing to listen to this....(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Please take your seat.

...(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: First, you take your seat. I am standing on my legs. The Chair is on its legs please. Please listen to me. Let the Minister finish his reply. Then, I will allow one Member from each party to seek a clarification. Please wait.

...(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: I told you just now to take your seat. Let the Minister finish his speech.

(*Interruptions*) अहो!

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA: Hon. Chairman, Sir, I said that the whole purpose of the amendment is to curtail false claims and multiplicity of claims across the country. Of course, even today the right of a passenger, who can file his claim application in three places, has not been taken away. At any of these places – where he purchased a ticket, where the accident took place or at the destination – he is at liberty to file a claim. Of course, they have got a little bit confusion with regard to Section 124 B, wherein they say with whom the burden of proof lies. Usually, in legal jurisprudence the burden of proof lies on the part of the claimant, who goes to the court to seek some relief.

Similarly, here also, in the event of attempting suicide, self-inflicting injury or one's own criminal act, the medical reports reveal all the facts. That right will be available to each and every passenger. Passengers' rights are not denied. No problem is caused to individuals or commuters. So, the amendment is brought to see that such malpractices in Railways Claims Tribunal should not be done. This amendment is in the larger interest of the Railways. Therefore, I pray that the amendments may be adopted.

HON. CHAIRPERSON: Shri Kharge ji, please seek your clarification.

...(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: I have asked that only one person from each party can seek clarification. When your leader is speaking, let him represent.

...(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: He represents your interest. He was a Minister also.

...(*Interruptions*)

श्री मलिकार्जुन खड्गे (गुलबर्गा) : सभापति महोदय, जो भी बिल बार-बार आता है तो ये कहते हैं कि उधर जो बैठे हैं, उन्होंने ही ऐसा किया, इसीलिए हम लाए। हर चीज को हमने जो किया है, वही अगर आप ला रहे हैं तो आपकी कोई जरूरत ही नहीं, सीधे हर चीज को इम्प्लीमेंट करते जाइए, चर्चा करने की भी आवश्यकता नहीं है। दूसरी चीज यह है कि रूल्स के मुताबिक बिल तो लाते हैं, फॉर्मूलेट करते हैं, एनैटमेंट करने के पहले ही हम सभी मिल कर, सोच कर उसको स्टैंडिंग कमेटी या सलैट कमेटी को भेजते हैं। आप सब को मालूम है कि स्टैंडिंग कमेटी इसीलिए बनाई, इसीलिए ज्वाइंट सलैट कमेटी होती है। जब चर्चा हो रही थी तो मैंने पहली बार देखा कि हमारे बी.जे.पी. के नेता, डॉ. किरीट सोमैया जी थोड़ा गड़बड़ा रहे थे, क्योंकि वे कह रहे थे कि इधर बोलूँ या उधर बोलूँ, मुंबई में गए तो क्या होने वाला है, यहां रहे तो क्या होगा, इस तरह से बोल रहे थे। अब सब की राय यह है, चर्चा तो हो गई, लेकिन उसमें थोड़े डिफेक्ट्स हैं, इसलिए इसको स्टैंडिंग कमेटी को भेजने में क्या दिक्कत है? Everybody agrees on it. When all parties - Shivsena, AIADMK, TRS, Congress – are insisting for it, you are not going to lose anything. It is not an urgent matter. It will take hardly 15 days or one month. The rule says that within three months any Bill should come before the House after Select Committee's scrutiny. So, I request you not to always refer to averment. We never said that it should not be sent to the Standing Committee; we never said that it should not be sent to the Select Committee. We never said that it should not be scrutinized. We might have drafted it. It might have been approved by the Cabinet. But, if anything is found wrong, the House has every right to rectify it.

Therefore, I request the Government, through you, that it should be referred to the Standing Committee and you scrutinise and bring it to the House as early as possible. Then, the House will take a decision on it.

SHRI ARVIND SAWANT : Sir, our Members from Mumbai have already said that local trains should be excluded from the purview of this Bill. I am not going to describe a lot of things because Shri Somaiya has said elaborately about them. The very reason for this is that if the Bill is passed right now, the platform gap is not going to be filled tomorrow. If an accident takes place, who is going to take the responsibility for this?

Secondly, in the definition, the word used is 'dependent' and not the 'legal heirs' of the passenger. The word 'dependent' means anybody. In that case, they will say that somebody is not dependent. What does a dependent mean? When you are earning, when your wife is working, when your child is working, when your child is 25 years old, they will say that he is not dependent on you. In such a case, the family will not be compensated. Who is going to take that responsibility? That is to be clarified.

Please also look at the aspect of density of passengers. In one square metre, four passengers are supposed to travel. Dr. Shrikant Shinde has said about it elaborately. Today in our local trains, 16 passengers are traveling in one square metre. You are talking about the DMUs and you are talking of closing of the doors. Is it possible? How lakhs or millions of passengers are going to travel in Mumbai? Therefore, I would request the hon. Minister to come and stand on the platform some day and see how people are travelling. People are putting their lives at stake and travelling in the local trains. The hon. Minister has brought a Bill which is common for everybody. Therefore, we request him to exclude the local suburban trains from the purview of the Bill so that their rights are protected.

We have accepted his point about the judiciary. I thank him for mentioning that a judicial representative will be there on the tribunal. There again, I will tell him that even in the case of an accident, the compensation is not there, for people who go in coma or suffer head injury, for years together. Very few people come to the Claims Tribunal.

These things are to be clarified. If the Bill comes into existence tomorrow, what will happen to the passengers who meet with an accident? I would like to have an answer to that.

SHRI KALYAN BANERJEE (SREERAMPUR): Sir, by this definition, the scope of the Act is being narrowed down. I tell you that when a train is having 14 or 16 compartments – I take an example of the Coalfield Express or Black Diamond Express – even on Howrah Station, people stand beyond the station. Take the case of small stations and see where a train stands. Take the case of Rajdhani Express when it stands at Dhanbad or Gaya stations. The compartments are beyond the station. In that case, this definition would narrow down the scope of the Act, this definition would curtail the scope of the Act. I do not know whether the Railway Minister has ever travelled in a train or not and whether he is having the experience of travelling in a train. He may come and see any passenger train like Howrah-Sealdah EMU local. The train is so crowded that people are hanging.

Then, my learned friend has mentioned about the definition of 'dependent' used in the Bill. I adopt that. Kindly send it to the Select Committee or the Standing Committee. Otherwise, it will be curtailing the rights of the people.

SHRI P. KARUNAKARAN (KASARGOD): Sir, I am not against the intention of the Bill, but at the same time, the deliberations and the suggestions that have come from the Treasury Benches and also from the Opposition side conclude that there are many lacunae in the Bill and they have to be corrected. There is no doubt that if the Bill goes to the Rajya Sabha, it would be sent to the Standing Committee, but the hon. Minister can take the credit if from the Lok Sabha itself, it is sent to the Standing Committee.

With regard to the clarification, it is said by the Minister that in Kerala, some accidents took place in the trains. One accident took place at Shornur in Kerala.

I want to make it clear that one incident happened from the moving train where a lady was attacked and thrown out of the train. She was raped and she came to a doctor. So, it happened in a moving train. My strong submission is that this Bill has to be sent to the Standing Committee.

SHRI N.K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Sir, once again, I would like to urge upon the hon. Minister as well as the Government one point. Hon. Minister Shri Ravi Shankar Prasad is also sitting here and I would request him to enlighten this House as to what would be the fate of the Bill if it is passed by this House insofar as passengers who fall from the train are concerned.

I am not going to repeat the definition. Accidental falling means a passenger who falls from the train only through the door. A person who stands on the door will only fall. A person who is safely seated in his seat never falls. So, the entire definition of 'accidental fall' is absurd. We will support you, and the entire House will support you, but please enlighten the House in respect of the definition of 'accidental fall'. ...(*Interruptions*)

Secondly, the hon. Minister, in his reply has also admitted the fact that there is confusion and that confusion cannot be clarified through rules. He has made a suggestion that all those confusions that are within the piece of legislation can be cleared at the time of making the rules. No, it can never be done because an entirely different scenario will be created. So, please have a re-look into this issue.

THE MINISTER OF URBAN DEVELOPMENT, MINISTER OF HOUSING AND URBAN POVERTY ALLEVIATION AND MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI M. VENKAIAH NAIDU): Sir, I was keenly hearing the opinion of the Congress Party Leader. The Minister has only mentioned the fact that this amendment was drafted by the then Government just for information. This is information, and nobody should have any objection to it. ...(*Interruptions*) You might have changed your opinion or you might have realized that it is not a good thing. There is nothing wrong in that also. What I am saying is that if Members from different sides -- our friends from Mumbai were talking about suburban trains, and our friends from West Bengal were mentioning about Kolkata and Howrah stations, etc. -- and if there are apprehensions and if there are some sort of doubts in the minds of people, then there is no problem for us because firstly, it is not an ideological issue; secondly, it is not a question of prestige issue also; and

thirdly, we were only keen because the other day I heard the Leader of the Congress Party -- who is an experienced person and also former Railway Minister -- himself saying that this Railway Bill is a simple Bill, so there would not be any problem. ...(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Please let him finish.

...(*Interruptions*)

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: This is not to make fun of anybody. My point was that when I heard this, I thought that if it is simple, let the House discuss it; come to a conclusion; and let the Bill be passed. This was the view of the Government. Now, if people have some apprehensions and if there are some genuine concerns to be addressed, then I would suggest to the Minister that Okay, let the Bill go to the Parliamentary Standing Committee and the Parliamentary Standing Committee can come back on this issue.

HON. CHAIRPERSON: Okay.

SHRI D.V. SADANANDA GOWDA : Sir, I want to set-right a few things. My friend, Shri Kharge, said that I am politicizing the issue. Even in the preliminary submission, I never said that this was mooted by the Congress Party or the earlier Government. But because later on there were submissions from the other side stating that this was not necessary and that this was unconstitutional, etc., then I said that practically it was approved by the Cabinet as early as in January 2014. ...(*Interruptions*) I never said it. I do not have any ego problem. When the whole House feels that if certain confusions are there and that it needs to be sent to the Standing Committee, then certainly I do concede to the request of my friends and there is no ego problem as far as I am concerned.

HON. CHAIRPERSON: Okay, thank you.

The discussion on this Bill is over. At this stage, it would not be proper to send it to the Committee. There cannot be any discussion on the same Bill twice.

...(*Interruptions*)

SHRI M. VENKAIAH NAIDU : Sir, the normal practice is that once the discussion is completed and the Minister has replied, then the Bill is not referred to the Standing Committee. But going by the general mood of the Members, the House can take a view and the Government is willing to go along with the view of the House. We can refer it to the Standing Committee.

HON. CHAIRPERSON: Let the Bill go to the Standing Committee.

*t25

Title: Introduction of the National Judicial Appointments Commission Bill, 2014.

HON. CHAIRPERSON: Now, Shri Ravi Shankar Prasad to introduce the Bill.

THE MINISTER OF COMMUNICATIONS AND INFORMATION TECHNOLOGY AND MINISTER OF LAW AND JUSTICE (SHRI RAVI SHANKAR PRASAD): I beg to move for leave to introduce a Bill to regulate the procedure to be followed by the National Judicial Appointments Commission for recommending persons for appointment as the Chief Justice of India and other Judges of the Supreme Court and Chief Justices and other Judges of High Courts and for their transfers and for matters connected therewith or incidental thereto.

HON. CHAIRPERSON: The question is:

"That leave be granted to introduce a Bill to regulate the procedure to be followed by the National Judicial Appointments Commission for recommending persons for appointment as the Chief Justice of India and other Judges of the Supreme Court and Chief Justices and other Judges of High Courts and for their transfers and for matters connected therewith or incidental thereto."

The motion was adopted.

SHRI RAVI SHANKAR PRASAD : I introduce the Bill.

-

*t26

Title: Introduction of the Constitution (One Hundred and Twenty-First) Amendment Bill, 2014 (Insertion of new articles 124A, 124B and 124C).

THE MINISTER OF COMMUNICATIONS AND INFORMATION TECHNOLOGY AND MINISTER OF LAW AND JUSTICE (SHRI RAVI SHANKAR PRASAD):

Sir, I beg to move for leave to introduce a Bill further to amend the Constitution of India.

HON. CHAIRPERSON: The question is:

"That leave be granted to introduce a Bill further to amend the Constitution of India."

The motion was adopted.

SHRI RAVI SHANKAR PRASAD: Sir, I introduce the Bill.

SHRI KALYAN BANERJEE (SREERAMPUR): Sir, please bring it before the House as early as possible so that we will discuss and pass it.

HON. CHAIRPERSON: It is only introduction of the Bill.

THE MINISTER OF URBAN DEVELOPMENT, MINISTER OF HOUSING AND URBAN POVERTY ALLEVIATION AND MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI M. VENKAIAH NAIDU): Sir, we will consult the Chair and have it listed at the earliest.

SHRI RAVI SHANKAR PRASAD: I quite appreciate the sentiments of the senior hon. Member. We will certainly consider it. ...(*Interruptions*)

*t27

Title: Discussion on the motion for consideration of the Apprentices (Amendment) Bill, 2014 (Discussion not concluded).

स्वामि मंत्री, इस्पात मंत्री तथा श्रम और योजना मंत्री (श्री नरेन्द्र सिंह तोमर): सभापति महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूँ :

"कि शिक्षा अधिनियम, 1961 का और संशोधन करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।"

महोदय, शिक्षा अधिनियम, 1961 में संशोधन लाने की अत्यधिक आवश्यकता महसूस हो रही थी क्योंकि हम सब इस बात को भली-भांति जानते हैं कि आज देश में स्किल बढ़ाने की आवश्यकता है। नई सरकार जब से बनी है, तब से सारे देश में यह अपेक्षा भी बढ़ी है। शिक्षा अधिनियम में बहुत सारे ऐसे प्रावधान थे जो इस मामले में कठिनाई उत्पन्न करते थे। आज जिस प्रकार से एप्रींटिसशिप की आवश्यकता है, उसका दायरा बढ़ाने की जरूरत है, नियमों में सरलीकरण करने की जरूरत है, पाठ्यक्रमों में बदलाव की जरूरत है। यह आवश्यक लगता है कि इस अधिनियम में संशोधन किया जाए। इसलिए यह संशोधन विधेयक सरकार ने प्रस्तुत किया है।

मैं आपके माध्यम से सभी सदस्यों से प्रार्थना करना चाहता हूँ कि यह संशोधन विधेयक युवाओं की दृष्टि से बहुत महत्वपूर्ण है, स्किल बनाने की दृष्टि से बहुत महत्वपूर्ण है, स्केल को बढ़ाने की दृष्टि से बहुत महत्वपूर्ण है और देश को इसकी आज महती आवश्यकता है। सभी सदस्यों के सकरात्मक विचार इस पर आएँ और इस विधेयक को पारित करने की दिशा में आगे बढ़ा जाए। सभी सदस्य अपने विचार व्यक्त करेंगे, उसके बाद मैं उनका उत्तर दूंगा। ...(*Interruptions*)

SHRI KODIKUNNIL SURESH (MAVELIKKARA): Sir, I have one point to make. Before we start the discussion on this Bill, let this Bill also be sent to the Standing Committee.

HON. CHAIRPERSON: Please take your seat. Hon. Members, as you are aware, under the Rules, the Speaker is empowered to decide which Bills should go to the Standing Committees. The practice in this regard has been that almost every Bill, except a few categories of Bills, should go to the Standing Committee. While the hon. Speaker wished to refer some of the important Bills introduced during the Session to the Standing Committees, she permitted the Apprentices (Amendment) Bill, 2014 to be included in today's agenda for consideration and passing, in view of the request of the Minister in-charge for not referring the Bill to the Standing Committee.

Now, the House will take up Half-an-Hour Discussion.

... (Interruptions)

SHRI MALLIKARJUN KHARGE (GULBARGA): Sir, I have written a letter on 8th August stating that this Bill should be referred to the Standing Committee because this Bill is not important, urgent as also there are a number inconsistencies in that Apprentices (Amendment) Bill. Even when the hon. Minister contacted me, at that time also, I told him that there were a few inconsistencies which should be looked into.

HON. CHAIRPERSON: That is all right, but I have made an observation based on the Speaker's decision. I have informed the House the decision that she has taken.

SHRI MALLIKARJUN KHARGE : If everything is bulldozed like this, then why should there be this Parliament? There should not be any Parliament. You do not want to discuss and you also do not want to take it to the standing Committee.

SHRI M. VENKAIAH NAIDU: Mr. Chairman Sir, when we are saying that we are ready for discussion, then you have objection, using such words every time frequently as bulldozing and all. Where is the question of bulldozing? Who is trying to bulldoze?

Sir, in a democracy, it is the House which is supreme. It is the majority who decides the things also. Keeping that in mind, Shri Kharge ji has written a letter to hon. Speaker and also marked a copy to our Minister. We have discussed it among ourselves and we are of the opinion that there

is a larger public interest involved in this. That is why, we have brought this Bill. Let the House discuss it and come to a conclusion either way.

HON. CHAIRPERSON: This discussion will continue tomorrow. Now, we will take Half an Hour Discussion. Shri Virendra Singh to speak.

*t28

Title: Discussion on points arising out of the answer given by the Minister of Agriculture on 05.08.2014 to Starred Question No. 383 regarding "Rise in Prices of Milk" .

श्री वीरेंद्र सिंह (भदोही) : सभापति जी, बहुत गौरव की बात है कि भारत की संसद में देवपूत भोज्य पदार्थ दूध के बारे में चर्चा शुरू हो रही है। पिछले दिनों दूध के दाम में वृद्धि के बारे में एक सवाल आया था, जो अधूरा रह गया था। मैं समझता हूँ कि आज की चर्चा उसी संदर्भ में है। यह देश बहुत प्राचीन है और इसका प्राचीनता का इतिहास है। हमारे देश के ऋषियों ने दूध को इस देश की परम्परा, संस्कृति और सभ्यता से जोड़ कर रखा है। ... (व्यवधान) दूध केवल व्यापार का ही भोज्य पदार्थ नहीं होता। दूध का संबंध इस देश की सभ्यता, परम्परा और संस्कृति के भोज्य पदार्थों से भी है। ... (व्यवधान)

सभापति महोदय, प्राचीन काल से ऋषियों ने उत्तम भोज्य के तौर पर दूध को निर्दिष्ट किया है। आज भी हमारे देश के बहुसंख्यक लोग दूध पीते हैं और उसके कारण बलिष्ठ होते हैं। दूध इस देश के जरूरी भोज्य पदार्थ में आता है। दूध के दाम में वृद्धि के विषय में पिछले दिनों भी चर्चा हुई थी। एक किसान होने के नाते मुझे चिंता होती है कि कृषि में उत्पादित होने वाली चीजों का जब दाम बढ़ता है तो देश में हल्ला मच जाता है, चाहे खेत में उत्पादित होने वाला अनाज हो या किसान द्वारा पैदा किये जाने वाली चीजें हों। जब भी उनके दाम बढ़ते हैं तो देश में मंहगाई का हल्ला मच जाता है।

सभापति जी, मुझे चिंता तब होती है जब कारखाने में बनने वाला सामान, जिसे किसान उपभोग में लाता है, चाहे वह कपड़ा, कागज, बिजली, पानी, टवाई आदि हो, ये सब चीजें जब मंहगी होती हैं, तो कानों-कान खबर नहीं होती। लेकिन किसान द्वारा उत्पादित की जाने वाली चीजें जब मंहगी होती हैं तो देश में मंहगाई का हल्ला मच जाता है और लोग कहते हैं कि सरकार मंहगाई क्यों नहीं रोक पाती? मैं इस बात को बहुत चिंतापूर्वक कह सकता हूँ कि दाम तय करना हो, तो संसद सर्वसम्मति से दाम तय कर ले कि कृषि में जो लागत होती है, उस लागत पर वया लाभ होना और कारखाने में बनने वाली चीजों पर जो लागत होती है, उस पर वया लाभ होना? मैं समझता हूँ कि संसद इसे सर्वसम्मति से तय कर सकती है, लेकिन मुझे हैरानी इस बात की होती है कि जब खेती में पैदा होने वाली चीजों का दाम बढ़ता है, तो सब लोग माथा पीटकर कहने लगते हैं कि दूध, गेहूँ, दाल, सब्जी आदि के दाम बढ़ गये।

लेकिन चिन्ता इस बात की है कि जो परिश्रम के पसीने से खेत में पैदा करता है, उसको उसका लाभ नहीं मिलता है। सदन में यह कानून बनना चाहिए कि जो परिश्रम के पसीने से खेती में पैदा करता है, उसको उसका लाभ मिलना चाहिए। जहाँ तक दूध की बात है, अपने देश में 37 करोड़ लीटर योज दूध पैदा होता है। 125 करोड़ की आबादी में 37 करोड़ लीटर दूध होता है। दूध की कितनी खपत है? एक आदमी को कितने दूध की जरूरत है? इस बात को भी हम प्रामाणिकता से कह सकते हैं कि 37 करोड़ लीटर दूध में देश की 125 करोड़ आबादी को दूध उपलब्ध नहीं हो सकता है। इसका कारण है। इसका कारण यह है कि दुधारू पशुओं को भारी मात्रा में कटान के लिए भेजा जाता है। देश से भारी मात्रा में मांस निर्यात होता है। भैंसों के दूध हमें आज भी इसलिए कम उपलब्ध होते हैं क्योंकि भैंसों के मांस की उपयोगिता कई देशों में है। हमारे देश से भैंसों का निर्यात उसे काटने के लिए हो रहा है। यह बात सरकार की जानकारी में होनी चाहिए और इस पर रोक लगायी जानी चाहिए। एक किसान होने के नाते मैं यह बात कह सकता हूँ, लेकिन इस बात को बहुत-से लोग नहीं समझते हैं। बहुत-से लोग इसलिए नहीं समझते हैं क्योंकि वे दूध का उत्पादन नहीं करते हैं, बहुत-से लोग इसलिए नहीं समझते हैं क्योंकि वे खेती के बारे में नहीं जानते हैं, बहुत-से लोग इसलिए नहीं जानते हैं क्योंकि वे खेत में परिश्रम की कीमत नहीं समझते हैं, लेकिन हम इस बात को जानते हैं। यहाँ बहुत सारे लोग कृषि क्षेत्र से जुड़े हुए हैं, वे सभी लोग इस बात को जानते हैं। मैं इसलिए कहता हूँ कि यह कृषि और ऋषि परम्परा का देश है क्योंकि ऋषियों ने हमें वैदिक काल में बताया था कि कहीं किस तरह की खेती होनी चाहिए। वैदिक काल में हमें ऋषियों ने बताया था कि गाय और भैंस का दूध पीने वाले लोग कैसे स्वस्थ रह सकते हैं।

सभापति जी, आज भी हमारे देश में गंगा-यमुना के मैदान में खेती की बहुत बड़ी संभावना है। प्लानिंग कमिशन की रिपोर्ट देख लीजिए, दुनिया में सबसे ज्यादा उपजाऊ जमीन गंगा-यमुना और घाघरा का मैदान है। उस उपजाऊ जमीन में केवल अनाज ही नहीं पैदा होता है, बल्कि दूध की भी भारी मात्रा में उत्पादन होने की संभावना है। यदि दूध का उत्पादन होगा, तो गंगा-यमुना के मैदान में पैदा होने वाले अनाज और दूध से हम दुनिया का पेट भर सकते हैं। यह मैं नहीं कहता हूँ, प्लानिंग कमिशन की रिपोर्ट को देखकर आप समझ सकते हैं।

सभापति महोदय, मैं काशी हिन्दू विश्वविद्यालय का छात्र रहा हूँ। श्री महेन्द्र जी यहाँ पर बैठे हैं, वे चन्दौली से सांसद हैं, वे भी काशी हिन्दू विश्वविद्यालय के छात्र रहे हैं। श्री मालवीय जी कहते थे- "ग्रामे-ग्रामे पाठशाला, व्यायामशाला गृहे-गृहे।" गाँव-गाँव में पाठशाला होनी चाहिए और घर-घर में व्यायामशाला होनी चाहिए। इस अवधारणा के आधार पर काशी हिन्दू विश्वविद्यालय की स्थापना हुई थी, वहाँ कुलपति कौन होता था? जो दस हजार छात्रों को शिक्षा देता था, हजारों गाय रखता था, छात्रों को दूध पिलाता था, उन्हें बलिष्ठ बनाता था, वह कुलपति होता था। आज के जैसे कुलपति नहीं होते थे कि कोई सतारूढ़ पार्टी होगी, तो उसके सांसदों के सामने परिक्रमा करेंगे और कुलपति की कुर्सी पर बैठ जाएंगे। हम काशी हिन्दू विश्वविद्यालय के छात्र रहे हैं, कुलपति को गुरुजी कहते रहे हैं। आज बाजारीकरण ने हमारे देश की सारी परिस्थितियों पर प्रभाव डाल दिया है। जिसने देश की परिस्थितियों पर प्रभाव डाला है, वह बाजारीकरण है। बाजारीकरण ने ही हमारे देश को मांस के निर्यात के लिए विवश किया है। हमारे देश में, गंगा के किनारे रहने वाले लोग, नदियों के किनारे रहने वाले लोग, आज भी सम्मान के साथ इस बात को कहते हैं कि हम दूध पीकर अपना जीवनयापन कर सकते हैं। जहाँ तक दूध के दाम की बात है, तो दूध के दाम बढ़ते कैसे हैं? दूध के दाम आर्थिक उदासीकरण की नीतियों के बाद बढ़ते हैं। सहकारी संस्थाएँ टूट गयीं और उस पर निजी कंपनियों का कब्जा हो गया, ये 40-50 रुपए कितने दूध लोगों को बेचते हैं और जो किसान दूध का उत्पादन करता है, उससे वे 20-25 रुपए कितने दूध खरीदते हैं। यह कानून बनना चाहिए। हमारे कृषिमंत्री जी यहाँ बैठे हैं, जब खेती के उत्पादन के दाम की बात आती है, तो चाहे इधर बैठे हुए लोग हों, चाहे उधर बैठे हुए लोग हों।... (व्यवधान) सभापति जी, यह बात विस्तार से होनी चाहिए। मेरी प्रार्थना है कि इस बात को आपको सुनना भी चाहिए।

HON. CHAIRPERSON : This is half an hour discussion.

श्री वीरेंद्र सिंह : यह दूध का विषय है। जब दाम तय करने की बात आती है, तो कहा जाता है कि उचित मूल्य मिलेगा, समर्थन मूल्य मिलेगा। मैं भी किसान हूँ, आज तक मैं इस उचित मूल्य और समर्थन मूल्य की परिभाषा नहीं समझ पाया कि उचित मूल्य क्या होता है और समर्थन मूल्य क्या होता है। आप क्यों नहीं "लाभकारी" शब्द का इस्तेमाल करते हैं कि खेती के उत्पादों में, चाहे दूध हो, चाहे अनाज हो, सब्जी हो, फल हो, हर चीज की लाभकारी कीमत देंगे और लाभकारी कीमत के लिए सदन में कानून बनाएंगे।... (व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: You ask the question that you want to ask.

श्री वीरेंद्र सिंह : सभापति जी, मेरी बात सुन लीजिए। आप घण्टी बजाते हैं, वह आपका अधिकार है, लेकिन अपनी बात कहने का मेरा अधिकार है। ... (व्यवधान) आप यदि चाहें तो उसे रिकॉर्ड से बाहर निकाल दीजिएगा, लेकिन मुझे अपनी बात कहनी है।... (व्यवधान)

उसको लाभकारी कीमत बनाने के लिए कानून बना लीजिए। मैं समझता हूँ कि पूरा सदन सर्वसम्मति से लाभकारी कीमत देने के लिए कानून बनाने पर सहमत हो सकता है। किसान को जब 20

रूपये प्रति कितो दूध बेचना पड़ता है और उसी को जब खरीदना होता है, तब 40 रूपये प्रति कितो खरीदना पड़ता है, यह देश में किसकी व्यवस्था हो सकती है और कौन इसकी व्यवस्था करेगा? इसलिए मैं कह सकता हूँ कि दूध के निर्यात की बात अपने देश में होनी चाहिए। बंगल के देशों में दूध का अभाव है, चाहे चाइना हो, पाकिस्तान पहले सबसे बड़ा उत्पादक देश था, बांग्लादेश में दूध का अभाव है। हम दूध के उत्पादन को बढ़ावा दे सकते हैं, दूसरे देश में निर्यात कर सकते हैं और अपने देश की जनता को दूध उपलब्ध कर सकते हैं, लेकिन सवाल एक ही है कि दूध उत्पादन करने वाले किसानों को लाभकारी कीमत मिले, समर्थन मूल्य और उचित मूल्य जैसे शब्द सदन में न प्रयोग हो, यही मेरा निवेदन है। मैं पुनः कहना चाहता हूँ, हमारे बहुत से साथी बैठे हैं, बृजभूषण जी हैं, महेन्द्र जी हैं।...(व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: You have already completed.

Shri Rajeev Satav.

श्री वीरेंद्र सिंह : सभापति जी, लोग कहते हैं कि अच्छे दिन नहीं आने वाले हैं, मैं कहना चाहता हूँ कि दूध संप्रदाय के लोगों के अच्छे दिन आने वाले हैं।...(व्यवधान) लोगों के लिए अच्छे दिन नहीं आने वाले हैं। इसलिए मैं कह सकता हूँ कि हम लोग दूध संप्रदाय के लोग हैं।...(व्यवधान) मैं यही बात कहना चाहता हूँ।...(व्यवधान)

*m02

श्री राजीव सातव (हिंगोली) : सभापति महोदय, हमारे वरिष्ठ सांसद ने अच्छे दिनों की बात की, मैं उसी बात से शुरूआत करते हुए कहना चाहता हूँ कि विश्व में अगर कहीं सबसे ज्यादा पशु हैं, तो भारतवर्ष में हैं, लेकिन दूध इंडस्ट्री पर जिस प्रकार से ध्यान देने की जरूरत है, सरकार ने उस प्रकार से ध्यान अभी तक नहीं दिया है। ...(व्यवधान) आम ग्रामीण युवा इसकी ओर इसलिए नहीं बढ़ना चाह रहा है क्योंकि इसके लिए जो इंसेंटिव और सब्सिडी सरकार की तरफ से मिलनी चाहिए, वह इंसेंटिव और सब्सिडी नहीं मिल रही है। मेरा आग्रह है कि युवाओं को 50 प्रतिशत से ज्यादा रोजगार दूध इंडस्ट्री से मिल सकता है। ...(व्यवधान) जो युवा रोजगार मांगेगा, वया उसको बैंक कर्ज देगी और उस पर सब्सिडी में बढ़ोतरी सरकार द्वारा दी जाएगी? यही मैं सरकार से जानना चाहता हूँ।

*m03

श्री बृजभूषण शरण सिंह (कैसरगंज) : सभापति महोदय, कबीरदास की उल्टी बानी, बरसे कमबल भीने पानी। पानी का डाम और दूध का डाम बराबर है, बल्कि पानी का डाम ज्यादा है। जो लोग दूध खरीदते हैं, उनका दूध सस्ता पड़ता है और जो लोग दूध का उत्पादन करते हैं, उनका दूध महंगा पड़ता है। सरकार ने सुप्रीम कोर्ट में माना है। लगभग 70 प्रतिशत नकली दूध बाजार में बिक रहा है। "टाइम्स ऑफ इंडिया" समाचार पत्र में दूध पर हुए सर्वे पर यह खबर छपी कि बाजार में 76 प्रतिशत दूध मिलावटी है। आज हम दूध उत्पादन के क्षेत्र में अपने आपको भले ही गौरवान्वित महसूस करते हों, लेकिन यह जो 70 प्रतिशत और 76 प्रतिशत कि रिपोर्ट है, अगर इस नकली दूध को मार्केट से निकाल दें तो क्या स्थिति होगी, यह आप समझ सकते हैं। आज इसी कारण नकली दूध, नकली पनीर, नकली घी बाजार में बिक रहा है। आज कोई भी व्यक्ति पनीर और घी पर विश्वास नहीं कर सकता। हमारे गांव के किसानों के लड़के शहरों में 3,000 रुपए के लिए शिक्का चताने के लिए तैयार हैं। माननीय वीरेंद्र सिंह जी ने जो सवाल खड़ा किया कि जो हमारी लागत है, क्या इस पर आप सब्सिडी देंगे, क्योंकि खरीदना सस्ता है और पैदा करना महंगा है, इस बात से पूरा सदन सहमत है। इसलिए मंत्री जी बताएं कि क्या वह सब्सिडी देंगे? मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि दूध का अगर आप उचित मूल्य दे दें, लाभकारी मूल्य दे दें, तो गांवों के नौजवानों की बेरोजगारी दूर हो सकती है। क्या इस दिशा में सरकार कुछ काम करेगी?

*m04

श्री गजेन्द्र सिंह शेखावत (जोधपुर): सभापति जी, मैं आपका आभार व्यक्त करना चाहता हूँ कि आपने सदन में इस महत्वपूर्ण विषय पर चर्चा करने की अनुमति प्रदान की। मैं वीरेंद्र सिंह जी और अन्य सदस्यों का भी धन्यवाद करना चाहता हूँ, जिन्होंने इस अत्यावश्यक विषय को चर्चा के लिए सदन में रखा। भारत विश्व में सबसे ज्यादा दूध उत्पादन करने वाला देश है। आज की तारीख में हमारे यहां 100 मिलियन टन से ज्यादा दूध का उत्पादन होता है; यदि इस दूध के मूल्य की बात की जाए तो देश में जितना गेहूं या चावल का कुल उत्पादन होता है, उसके समग्र मूल्य से ज्यादा दूध का उत्पादन होता है। जिस तरह की आवश्यकता वर्तमान में दूध की इस देश में है, जैसे आंकड़े बताए जा रहे हैं कि 2022 तक हमारी यह मांग 100 मिलियन टन से बढ़कर 180 मिलियन टन हो जाएगी। इतनी चिंताजनक स्थिति देश में होने वाली है कि अगले 15 साल में प्रति वर्ष पांच मिलियन टन से ज्यादा की वृद्धि दूध उत्पादन में करनी पड़ेगी। यह इतना महत्वपूर्ण विषय है कि जहां एक ओर विश्व में दूध की कीमत गिर रही है, वहीं दूसरी ओर हमारे देश में बढ़ रही है। इसकी वजह यह है कि इस उद्योग को, इस व्यवस्था को सरकार की ओर से जिस तरह का संरक्षण दिया जाना चाहिए, जिस तरह का संरक्षण पशुपालकों को दिया जाना चाहिए, जिस तरह की ऋण सुविधा उन्हें दी जानी चाहिए, वह नहीं दी जा रही है। चारे का उत्पादन यदि कोआपरेटिव सेक्टर में नहीं किया जाएगा, यदि ऑयलसेक का और पशु आहार का उत्पादन नहीं किया जाएगा, यदि पशु बीमा को ढंग से लागू नहीं किया जाएगा, तो निश्चित रूप से देश में दूध की कमी बहुत अधिक बढ़ने वाली है। इसके साथ ही यह जो कीमत बढ़ रही है, किसान या पशुपालक को इसका जो फायदा मिलना चाहिए, वह नहीं मिल रहा है, इससे स्थिति और अधिक गंभीर होने वाली है। इसलिए सरकार इस विषय में निश्चित रूप से चिंता करे, इस बात में सरकार से आग्रह करता हूँ।

*m05

श्री राम कृपाल यादव (पाटलीपुत्र): सभापति जी, मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करना चाहता हूँ कि आपने एक महत्वपूर्ण विषय पर हो रही चर्चा में पूंछ पूछने का मौका दिया।

श्री बृजभूषण शरण सिंह : हम लोग चिंतित थे कि सब राजपूत बोल रहे हैं, लेकिन बहुत खुशी हुई कि यादव भी बोल रहे हैं। हम आपका स्वागत करते हैं।

श्री राम कृपाल यादव : मेरा सौभाग्य है कि मैं एक दूध बेचने वाले का बेटा हूँ। मेरा खानदानी पेशा दूध बेचने का है। आज भी हमारे घर में दूध बेचा जाता है। उसके दर्ट को और पीड़ा को किसान श्री वीरेंद्र सिंह जानते हैं, उनसे कहीं अधिक एक दूध बेचने वाला जानता है।

जैसा माननीय सदस्य ने कहा कि हम में दूध उत्पादन करने की क्षमता है और हम दूध का उत्पादन कर भी रहे हैं। पहले कहा जाता था कि डेनमार्क में दूध की नदियां बहती हैं, मगर अब भारत में दूध की नदियां बह रही हैं लेकिन दूध का उचित मूल्य नहीं मिल रहा है। गौ-पालकों में निराशा का भाव आ रहा है और गौ-पालक दूध बेचने का व्यवसाय बंद करते जा रहे हैं। चारे की कीमत, दाने की कीमत और मजदूरी की कीमत बढ़ती जा रही है। सभापति जी, आप भी किसान परिवार से आते होंगे और आपने देखा होगा कि सवैरे-सवैरे गौ-पालक उठता है और 11 से 12 बजे तक मेहनत करके दूध बेचता है लेकिन उस दूध की कीमत क्या है? हमारे मित्र ने सही कहा और मैं अपनी पीड़ा यहां व्यक्त कर रहा हूँ, मैं खुद दूध बेचने वाले परिवार से आता हूँ। करोड़ों लोग इस व्यवसाय से जुड़े हैं और इसी से अपना पेट पालते हैं। आप शहरों में देखिये, गौ-पालक देहात से आकर खुले आकाश में रहते हैं, उन्हें पुलिस की प्रताड़ना सहनी पड़ती है, इसके बावजूद वे दूध के रूप में अमृत पिलाने का कार्य करते हैं। गाय-भैंस की कीमत बढ़ती जा रही है लेकिन उसकी एवज में क्या दूध की कीमत बढ़ाई जा रही है? पानी ज्यादा कीमत पर बोलतल में मिल रहा है, शराब की कीमत बढ़ रही है और दूध जिससे हम मजबूत बनते हैं उसकी कीमत नहीं बढ़ रही है।

HON. CHAIRPERSON : You may ask a question. Please put a question. What do you want to ask?

...(Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: Please take your seats.

...(Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: Please take your seats. This is Half-an-Hour discussion. The hon. Member has already explained everything. Four other hon. Members are allowed to put further questions. They have already put their questions.

Now, the hon. Minister has to reply.

...(Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: That is all. You put your question. What do you want?

...(Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: Okay, you put your question now. What is the question?

श्री राम कृपाल यादव : मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि आप गौ-पालकों के लिए कौन से ऐसे उपाय कर रहे हैं जिससे उनकी इस व्यवसाय के प्रति जो मनोवृत्ति घटती जा रही है उस पर लगाम लगे। साथ ही क्योंकि उन्हें दूध की कीमत नहीं मिलती है, उन्हें संरक्षण देने का आप कौनसा उपाय कर रहे हैं, मैं केवल यही पूछना चाहता हूँ।

...(Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: That is why, we have taken up the Half-an-Hour discussion.

...(Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: Nothing will go on record, except what the hon. Minister says.

(Interruptions) â€

HON. CHAIRPERSON: Hon. Minister, please start your reply and address the Chair.

...(Interruptions)

*m06

कृषि मंत्री (श्री यथा मोहन सिंह) : महोदय, पांच अगस्त के पूजन संख्या 383 के तहत से उत्पन्न तीन मुख्य बातों के लिए सूचना माननीय सदस्य वीरेंद्र जी के द्वारा दी गयी थी। उसके अलावा भी माननीय सदस्यों ने बहुत सारी बातें विस्तार से रखी हैं। मैं निश्चित रूप से माननीय वीरेंद्र जी को और बाकी जिन सदस्यों ने अपनी राय दी है, बताना चाहता हूँ कि तीन महत्वपूर्ण बिंदुओं पर चर्चा हुई है। उसमें पहला विषय था, पशुओं की संख्या में कमी होना और दूध उत्पादन में कमी। यह पहला सूचना का विषय था। मैं यह बताना चाहूँगा कि विश्व में दूध उत्पादन में भारत 1998 से पहले नम्बर पर है। माननीय वीरेंद्र जी लोक सभा में थे जब माननीय अटल जी की सरकार थी। भारत वर्ष में दूध के उत्पादन में लगातार वृद्धि हो रही है। पिछले वर्ष दूध उत्पादन 137.97 मिलियन टन हुआ था। दुधारू पशुओं की संख्या में भी गिरावट नहीं हुई है। दुधारू पशुओं की अनुमानित संख्या वर्ष 2010-11 में 7.98 करोड़ से बढ़कर वर्ष 2012-13 में 8.31 करोड़ हो गई। अलग-अलग वैश्वी के विषय में बताएं तो वर्ष 2010-11 में विदेशी गाय 1 करोड़ 18 लाख थीं। देशी गाय 3 करोड़ 9 लाख, भैंस 3 करोड़ 71 लाख कुल 7 करोड़ 78 लाख दुधारू पशु देश में थे। आज स्थिति यह है कि विदेशी गाय 1 करोड़ 26 लाख, देशी गाय 3 करोड़ 19 लाख, भैंस 3 करोड़ 86 लाख और कुल 8 करोड़ 31 लाख हैं। वर्ष 2010-11 की तुलना में हमारे पास 1 करोड़ 31 लाख ज्यादा दुधारू पशु हैं। इसी तरह से अभी चर्चा हुई कि प्रति व्यक्ति दूध की उपलब्धता। दूध ही एक ऐसा क्षेत्र है, जहां वर्ष 1950-51 से लेकर आज तक हमारा ग्राफ लगातार ऊपर बढ़ता जा रहा है। मार्च, 1950 से फरवरी, 1951 में दूध उत्पादन 17 मिलियन टन था और प्रति व्यक्ति उपलब्धता 120 ग्राम की थी। इसी प्रकार वर्ष 2003-04 में दूध उत्पादन 88 मिलियन टन और प्रति व्यक्ति उपलब्धता 225 प्रति ग्राम थी। वर्ष 2011-12 में दूध उत्पादन 187.9 मिलियन टन और प्रति व्यक्ति उपलब्धता 290 ग्राम प्रति व्यक्ति थी और वर्ष 2013-14 में कुल दूध उत्पादन 137.97 मिलियन टन और प्रति व्यक्ति उपलब्धता 305 ग्राम है। हम इसमें बढ़ रहे हैं, लेकिन यह बात सही है कि जहां दूध की नदियां बहती थीं, उस दूध में प्रगति की रफ्तार पर्याप्त नहीं है, मैं इससे सहमत हूँ।...(व्यवधान)

महोदय, दूसरा विषय दूध की कीमत के निर्धारण का है। मैं इस बारे में बताना चाहूँगा कि देश के कुल दूध उत्पादन का 52 प्रतिशत कृषक अपने ही गांव में उपभोग करता है। मिल्क के उत्पादन का 50 परसेंट से ज्यादा हम खुद अपने घरों में इस्तेमाल करते हैं। उत्पादन का लगभग दस प्रतिशत शहरी उपभोक्ताओं को प्रायः सहकारी संस्थाओं द्वारा सुधा, अमूल, मदर डेयरी के द्वारा शहरों में उपलब्ध कराया जाता है। देश में भारतीय उपभोक्ता के लिए कृषक द्वारा दूध की खरीद का जो मूल्य तय होता है, वह भारत सरकार तय नहीं करती है। यह सहकारी क्षेत्र का मामला है। अमूल मॉडल पर आधारित सहकारी संगठनों एवं यूनियन द्वारा की जाती है। इस मॉडल के तहत सहकारी संगठन में दुग्ध को-ऑपरेटिव से जुड़े प्रत्येक कृषक लाभ का भागीदार है एवं दूध की बिक्री के प्रत्येक रुपये पर तकरीबन 80 पैसे किसान को ही मिलते हैं। मैं आपके ध्यान में लाना चाहता हूँ कि जब भी कभी दूध की दरें बढ़ती हैं तो उसका मूलतः कारण किसान द्वारा पशु-मवेशी पर दूध उत्पादन में की गयी लागत है, जैसे कि इस वर्ष में मई, 2013 से मई, 2014 तक तीन-चार बार दूध के दाम बढ़े हैं। यह दाम 14.50 प्रतिशत उपभोक्ता के लिए बढ़े हैं, लेकिन किसान का लाभ 17.88 परसेंट बढ़ा है, मतलब मार्फिट में जो दाम बढ़ा है सहकारी समितियों के द्वारा किसान का जो लागत मूल्य बढ़ाया जाता है, उसके कारण दूध के दाम बढ़ते हैं।

18.00 hrs.

HON. CHAIRPERSON : Hon. Members, it is now 6

o'clock. If the House agrees, then we can extend the time of House till the reply of the hon. Minister and Zero Hour is over.

SEVERAL HON. MEMBERS: Sir, yes.

श्री यथा मोहन सिंह : सभापति जी, जो उपभोक्ता मूल्य बढ़ता है, उससे ज्यादा खरीद मूल्य बढ़ता है। सहकारी संस्थाएं दाम तय करती हैं, उसी दाम को सबको मानना आवश्यक है। लेकिन जो प्राइवेट डेयरी है क्योंकि, अभी 52 प्रतिशत हम खुद उत्पादन करते हैं, उसमें 10 प्रतिशत सहकारी संस्थाओं का भी होता है, इसलिए यह कुल 62 प्रतिशत बनता है और शेष जो बचता है, जो प्राइवेट डेयरी वाले हैं, वे निर्धारित दर पर नहीं खरीदते होंगे। सबसे ज्यादा परेशानी पूर्वी उत्तर प्रदेश में है, जहां सहकारी दुग्ध उत्पादन संस्थाओं का विकास-विस्तार नहीं हुआ है। बिहार का जो पश्चिमी बिहार है,...(व्यवधान) निश्चित रूप से जो 52 प्रतिशत अपना उत्पादन करते हैं, 10 प्रतिशत सहकारी संगठनों से आता है और जो मूल्य तय होता है, उस आधार पर दस प्रतिशत प्राइवेट डेयरी वाले खरीदते

हैं। इसके अलावा 28 प्रतिशत असंगठित क्षेत्रों में खरीदारी होती है। असंगठित क्षेत्रों में यानी आपके गांवों के लोग बाजार में ले जाते हैं या समकृपात जी जैसे लोग दूध खरीदकर बाजार में ले जाते हैं। अब वे किस दाम पर खरीदते हैं? खरीद का दाम वह होना चाहिए जो सहकारी संगठन खरीदता है।

कृषि एवं संबद्ध कार्यकलापों में डेयरी में वे सारे विषय शामिल हैं लेकिन यह विषय राज्यों का है, यह बात हम सभी जानते हैं। इसके बावजूद भी पशु-पालन, डेयरी, और मत्स्य पालन विभाग, जो भारत सरकार का विभाग है, वह राज्यों को तकनीकी और वित्तीय सहायता उपलब्ध कराता है। हमारी ड्यूटी उसको वित्तीय और तकनीकी सहायता उपलब्ध करना है, ताकि पशुओं के दूध के उत्पादन और उत्पादकता में बढ़ोतरी हो सके। दूध उत्पादन की बढ़ोतरी का मार्केट पर सकारात्मक असर होना स्वाभाविक है। यह मंत्रालय डेयरी किसानों को सहायता भी प्रदान करता है।

सहायता की बात आई तो मैं उसकी चर्चा करना चाहूंगा। केवल किसानों को आयोजित मार्केट तक पर्याप्त दर पर दूध बेचने हेतु पहुंचाने में भी मदद करता है। इसके अतिरिक्त दूध की जो प्रोसेसिंग और मार्केटिंग होती है, इसके लिए भी सरकारी संस्थाओं को हमारा मंत्रालय सहायता प्रदान करता है। देश में दूध के उत्पादन को बढ़ाने के लिए 12वीं योजना के दौरान निम्नलिखित विभागीय योजनाएं कार्यान्वित की जा रही हैं। इससे दूध की कीमतों को स्थिर करने में योगदान मिलेगा, जो भारत सरकार का कार्यक्रम है। उसमें पहला कार्यक्रम राष्ट्रीय बोबाइन और डेयरी विकास कार्यक्रम है। इसमें 12वीं योजना के अंतर्गत 1800 करोड़ रुपये का प्रावधान रखा गया है। इसमें से विदेशी नरल के दुधारु पशुओं के बारे में तो सबको पता है कि इस देश के अंदर 17 प्रतिशत विदेशी नरल की गाय हैं और 83 प्रतिशत देशी नरल की गाय हैं। हम अपनी योजना के अंतर्गत इस पर काफी खर्च कर रहे हैं। 17 प्रतिशत गायों के दूध के उत्पादन को बढ़ाने के लिए हम बड़े पैमाने पर पैसा खर्च करते हैं। उसमें हम कहीं भी कंजूसी नहीं करने वाले हैं, लेकिन 83 प्रतिशत गायों का दूध बढ़े, उनके प्रजनन में सुधार हो, इसके लिए हमारी सरकार ने एक नया मिशन भी चलाया है जिसका नाम राष्ट्रीय गोकुल मिशन है। इसके लिए 500 करोड़ रुपए की राशि अलग से निकाली गई है ताकि मुख्य रूप से देशी पशुओं के नरल सुधार और दूध के उत्पादन में बढ़ोतरी की जाए। इसी प्रकार से राष्ट्रीय डेयरी योजना के अंतर्गत 2242 करोड़ रुपए का प्रावधान रखा गया है। तीसरी योजना डेयरी उद्यमीयता विकास योजना है जिसमें 1200 करोड़ रुपए का प्रावधान रखा गया है। इसके अलावा मैं सदन को बताना चाहता हूं कि दुग्ध उत्पादन देश में और बढ़े, यह जिस तेजी से बढ़ना चाहिए, इसकी गति वैसी नहीं है। आपको जानकर आश्चर्य होगा कि बहुत से देशों के अंदर नेशनल व्रीडिंग सेंटर है, जो अब्बेला का काम करता है और उसके नीचे बाकी सारे केंद्र हैं। इस देश में व्रीडिंग सेंटर हैं लेकिन अब्बेला नहीं है। इस देश में नेशनल व्रीडिंग सेंटर नाम की कोई चीड़िया नहीं है। अभी जब यह सरकार आई है तो हमने अलग से इस वित्तीय वर्ष के लिए इसमें 50 करोड़ रुपए का आबंटन किया है। हम कोशिश कर रहे हैं कि नेशनल व्रीडिंग सेंटर की स्थापना की जाए।

महोदय, कुछ और विषय आए हैं। मैं बताना चाहता हूं कि चारे के उत्पादन के लिए भी पंचवर्षीय योजना में इस बार 400 करोड़ रुपए का प्रावधान है। यह भी दुग्ध उत्पादन में राज्य सहायता का विषय है। फीड प्लांट लगाने के लिए एन.पी.वी.बी., डी.डी.पी. स्कीम में आर.के.वी.वाई. (राष्ट्रीय कृषि विकास योजना) के तहत हम राज्य सरकारों के माध्यम से ब्लॉक स्तर पर सहायता देते हैं। डेयरी उद्यमीयता योजना के अंतर्गत 25 प्रतिशत सामान्य वर्ग के लिए, 33 प्रतिशत अनुसूचित जाति तथा अनुसूचित जनजाति के लिए सब्सिडी का प्रावधान रखा है। मैंने बताया कि यह राज्य का विषय है और हम राज्य के माध्यम से इसे करते हैं। एक दूसरा विषय है कि यहां से पैसे जाते हैं, ठीक है कि उसका बहुत असर नहीं पड़ता होगा, लेकिन कुछ असर पड़ता है। दूध ऐसा क्षेत्र है, जिसमें हम देश में निरंतर आगे बढ़ रहे हैं। हमारे एक मित्र ने कहा कि सरकार ने दुग्ध उत्पादन के लिए कोई प्रयास नहीं किया। मैं समझता हूं कि आप जिस पक्ष में बैठे हैं...(व्यवधान)

श्री राजीव सातव : मैंने ऐसा नहीं कहा, आप रिकॉर्ड चैक कर कीजिए...(व्यवधान)

श्री राधा मोहन सिंह: राजीव जी, आपने कहा दूध इंडस्ट्री पर सरकार ने ध्यान नहीं दिया। यह आपके शब्द

हैं कि दूध इंडस्ट्री पर सरकार ने ध्यान नहीं दिया।...(व्यवधान)

श्री वीरेंद्र सिंह : सभापति महोदय, दूध इंडस्ट्री नहीं है। ...(व्यवधान)

श्री राधा मोहन सिंह: वीरेंद्र जी, आप तीसरा विषय क्यों लाते हैं?...(व्यवधान)

श्री वीरेंद्र सिंह : मैं एक बात और पूछूंगा। आपके पास दुधारु पशुओं का जो आंकड़ा अधिकारियों ने दिया है उसे चैक कर लें।...(व्यवधान)

श्री राधा मोहन सिंह: जब मेरा भाषण समाप्त होगा तब पूछिएगा। मेरे मित्र ने कहा है, अब मैं नाम नहीं लूंगा।

SHRI RAJEEV SATAV: Please do not change my words. I have not used that word....(*Interruptions*)

श्री राधा मोहन सिंह: सभापति महोदय, दूध के मित्र ने कहा कि दूध इंडस्ट्री पर सरकार ने ध्यान नहीं दिया। मैं सहमत हूं कि जितना ध्यान देना चाहिए, उतना ध्यान नहीं दिया। यदि ध्यान न दिया होता तो लगातार दूध के क्षेत्र में देश में बढ़ोतरी हो रही है, वह नहीं होती। पिछले वर्षों में, भले शासन किसी का रखा हो, उस दरम्यान भी बढ़ोतरी हुई है, चाहे स्पीड 100 किलोमीटर की न रही हो, 40 किलोमीटर रही हो, सरकार ने ध्यान दिया होगा। भले ही हमारी विरोधी सरकार थी। सरकार ने यदि काम किया है तो उसे इग्नोर नहीं करना चाहिए। यदि सरकार ने कोई प्रयत्न किया है तो उसे इग्नोर नहीं करना चाहिए।...(व्यवधान) हमारे पास जितनी बड़ी संख्या में पशुधन है, इस मामले में हमारे पास जितनी आधारभूत संरचना है, दूध उत्पादन करने वाले पशु हैं, मैं इससे सहमत हूं कि जिस स्पीड में उत्पादन बढ़ना चाहिए था, इसलिए मैंने चर्चा की कि 83 प्रतिशत गायों की उपेक्षा की गई। सरकार के ध्यान में है कि इस देश की लाइफ लाइन दुधारु पशु हैं, देश की जीवन रेखा है इसलिए इस देश को तेजी से बढ़ाने का सरकार का संकल्प है।

जहां तक मिलावटी, नकली दूध की बात है, मैं उसके संबंध में बताना चाहता हूं कि नकली दूध का जो विषय है, वह फूड सेफ्टी एंड स्टैंडर्ड अथॉरिटी ऑफ इंडिया का विषय है। ...(व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON : Mr. Minister, you please address the Chair.

श्री राधा मोहन सिंह : यह फूड सेफ्टी एंड स्टैंडर्ड अथॉरिटी ऑफ इंडिया का मामला है, मैं बात करूंगा, लेकिन इसका सीधा संबंध हमारे मंत्रालय से नहीं है। मैं सदस्यों की इस भावना से सहमत हूं और सरकार भी सहमत है कि दूध उत्पादन में तेजी आनी चाहिए और इसीलिए सरकार ने राष्ट्रीय गोकुल मिशन लांच किया है और इसके लिए काफी धनराशि भी आबंटित की है।

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

*t29

Title: Regarding Indian youths migrating to Middle-East countries and allegedly involved in terrorist activities.

श्री राजीव प्रताप रूडी (सारण) : महोदय, आजकल अखबारों में आ रहा है कि आई.एस.आई.एस. की कूरात सीमा पार कर चुकी है। उसे पूरी दुनिया देख रही है, सुन रही है और पढ़ रही है। इस्लामिक स्टेट ऑफ इराक एंड सीरिया, आई.एस.आई.एस. करके जो आतंकवादी संस्था है, इसने अपना अड़्डा इराक में बनाया है और समय-समय पर हमें सूचना मिल रही है कि दुनिया भर से बहुत से लोग आई.एस.आई.एस. के साथ जुड़ रहे हैं, चाहे वह इराक के भीतर हो या सीरिया के भीतर हो। जो लोग स्मार्ट फोन्स रखते हैं, जो इंटरनेट देखते हैं, यदि इस अत्याचार को आप देखेंगे तो शायद सामान्य व्यक्ति उस अत्याचार को देखने में अक्षम रहेगा, क्योंकि, जिस प्रकार के जघन्य अपराध और जघन्य रूप से हत्याएं की जाती हैं, जिस प्रकार से लोगों को मारकर उनका कलेजा बाहर निकाला जाता है। बच्चों के सामने दस-दस, बीस-बीस गोलियां एक-एक इंसान को मारी जाती हैं, ये कूरात की सीमा पार कर चुकी है, जो आई.एस.आई.एस. आज सीरिया या इराक में घटनाएं कर रहा है।

महोदय, लेकिन उससे बड़ी चिंता का विषय यह है कि तमिलनाडु में कुछ दिन पहले 26 नौजवान एक तटीय जिले में आई.एस.आई.एस. की टी शर्ट पहनकर वहां एक त्यौहार के बाद जन्म मना रहे थे। यह भारत सरकार के संज्ञान में आया, क्योंकि आई.एस.आई.एस. के नाम पर यदि भारत में टी शर्ट पहन कर कोई नारे लगा रहा हो और जन्म मना रहा हो तो यह चिंता का विषय है। उसी प्रकार से ऐसी जानकारी मिली है कि तमिलनाडु से लगभग 80 नौजवान इराक और सीरिया में आई.एस.आई.एस. में शामिल हो गये। मैं एक घटना नहीं बता रहा हूं, मैं आपको कई ऐसी घटनाएं बता रहा हूं। मुम्बई में एक नौजवान जो इंजीनियरिंग का स्टूडेंट था, वह अपने घर में पत्र लिखकर गया और उसने कई तरह की बातें लिखीं कि मैं क्यों जा रहा हूं और मेरे मरने के बाद स्वर्ग में मिलेंगे। अपने परिवार वालों के पास वह ऐसा संवाद लिखकर गया। इसी प्रकार से कल्याण, मुम्बई के पास महाराष्ट्र से छः नौजवान आई.एस.आई.एस. के पास चले गये। यह सिलसिला इसी प्रकार से बढ़ रहा है।

HON. CHAIRPERSON: You raise the particular point as to what you want from the Government.

SHRI RAJIV PRATAP RUDY: I am trying to come to the point. I just want to explain the threat that is being posed today by these elements. Recruitment is taking place from India for the ISIS. There are any number of reports about this. Unfortunately the House could not take up this issue. In the last four months, newspapers after newspapers are reporting these things. If there is a blast in Pune, it is being reported. There are people going from Pune to ISIS. There are people from Jammu and Kashmir joining and fighting the battle in Iraq or in Syria. There are people from Bangalore who are doing this. There was an engineering student who was found there.

This particular organisation is spreading on the basis of internet, smart phones, etc. They are asking the people to get involved in this. This is spreading like fire in India. The children may be going or the youngsters may be going for adventurism. But actually they are waging a war across the world. Recruitment is taking place in very high numbers from India. This will not just affect the world situation but within India, when these youngsters come back, they may get involved in similar things.

My humble request to the Government is, seeing the situation which is existing world over, especially in the Middle East and further down, that it is important for the Government now to ban and decide to ban any activity of the ISIS in India. It is my request to the Government and it should take cognizance of that.

HON. CHAIRPERSON:

*m02 Shri P.P. Chaudhary may be allowed to associate with the matter raised by Shri Rajiv Pratap Rudy.

*t30

Title: Regarding construction of a bye-pass on National Highway passing through Raipur and Bastar in Chhattisgarh.

श्री चंद्रलाल साहू (महासमन्त) : सभापति महोदय, आपने मुझे ज़ीरो आवर में बोलने का अवसर दिया, उसके लिए धन्यवाद। मैं अपने क्षेत्र के धमतरी जिले में बायपास के संबंध में निवेदन करना चाहता हूँ। यह बहुप्रतीक्षित और बहुत महत्वपूर्ण मांग है।

सभापति महोदय, छत्तीसगढ़ की राजधानी रायपुर से बस्तर के सुदूर क्षेत्रों को जोड़ने वाला एकमात्र राष्ट्रीय राजमार्ग है, जो धमतरी शहर के मध्य के व्यावसायिक एवं व्यस्ततम मार्गों से हो कर गुजरता है। जिसके कारण आए दिन दुर्घटनाएं होती रहती हैं। इससे भारी जान-माल की क्षति भी होती है। विगत दो माह के अंतराल में इस तरह की घटनाओं में 9 से 10 व्यक्ति अपनी जान गंवा चुके हैं, जिस कारण से क्षेत्र के लोग बड़े आक्रोशित हैं। यहां तक कि वहां के व्यापारी संगठन, छात्र और सामाजिक संगठन द्वारा एक माह तक वहां धरना-प्रदर्शन किया गया।

सभापति महोदय, राष्ट्रीय मार्ग संबलपुर से श्यामतलाई तक लगभग 12 कि.मी. की दूरी पर यह बाईपास बनाया जाना है, जिसका सर्वे भी हो चुका है और राज्य सरकार की तरफ से प्रस्ताव भी केंद्र सरकार को भेजा जा चुका है।

आपके माध्यम से सड़क एवं परिवहन मंत्री जी से मांग है कि इस बायपास की मांग अतिशीघ्र पूरी की जाए और इसके साथ-साथ महासमुंद और बागबहरा शहर में भी बायपास का निर्माण कराया जाए।

18.16 hrs.

(Shri Pralhad Joshi *in the Chair*)

*t31

Title: Need to take steps for cleaning river Tavi in Jammu.

श्री जुगत किशोर (जम्मू) : आदरणीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान एक बहुत ही महत्वपूर्ण विषय की ओर दिलाना चाहता हूँ। मेरा लोक सभा क्षेत्र जम्मू है जो कि जम्मू-कश्मीर प्रदेश की राजधानी है, इसके बीचों-बीच तवी नदी बहती है जो कि बहुत ही पवित्र नदी है। इसका विकास बहुत ही मंद गति से चल रहा है। वहां पर बनने वाली झील के लिए जो फण्ड्स

उपलब्ध करवाए गए हैं, वे बहुत ही कम हैं और उस झील का काम रूक गया है। इसके दोनों तटों को सुंदर बनाने के लिए जितने धन की जरूरत है, वह धन भी उपलब्ध नहीं करवाया जा रहा है। यहां पर प्रदूषण को रोकने के लिए जो कदम उठाने चाहिए, वे भी नहीं उठाए जा रहे हैं। मेरा आपके माध्यम से सरकार से यह कहना है कि इस नदी को सुंदर बनाने के साथ-साथ झील के निर्माण का कार्य भी तेज गति से आगे बढ़े, इसके लिए धन उपलब्ध करवाने की जरूरत है। लाखों ऐसे यात्री जो वैष्णों देवी जी के दर्शन करने के लिए जाते हैं, जो कश्मीर में घूमने के लिए जाते हैं, जो पुंछ-शजौरी तक जाते हैं, जम्मू शहर की सुंदरता बढ़ेगी, तभी वे लोग जम्मू शहर में रुक पाएंगे और वहां के नौजवानों को भी इससे योजना मिल सकेगा।

मेरा आपके माध्यम से कहना है कि सरकार इस ओर ध्यान दे और तवी नदी की सुंदरता को बढ़ाने के लिए जरूरी कदम उठाए जाएं।

*t32

Title: Regarding non-implementation of provision of 74th Constitutional Amendment in governance of local bodies in Uttar Pradesh.

श्री राजेन्द्र अग्रवाल (मेरठ): आदरणीय सभापति जी, आपका धन्यवाद कि आपने मुझे शून्य काल में बोलने का अवसर दिया। वर्ष 1992 में 74वां संविधान संशोधन इस उद्देश्य से पारित किया गया था कि सत्ता का विकेंद्रीकरण करते हुए स्थानीय निकायों को संवैधानिक दर्जा तथा अधिकार दे कर निकायों में समस्याओं का निराकरण व निकायों का विकास निर्वाचित जनप्रतिनिधियों द्वारा जनकांक्षाओं के अनुरूप किया जा सके।

इस हेतु 18 विषयों के निकायों को स्थानान्तरित किया जाना था। इन विषयों का उल्लेख संविधान की नई 12वीं अनुसूची में किया गया है। मैं इनका समयाभाव के कारण यहां उल्लेख नहीं करना चाहता हूँ। इसका उद्देश्य प्रदेश सरकारों को अपने निकायों को संवाहित करने वाले नियमों में तदनुसार संशोधन करना था।

महोदय, जे.एन.एन.यू.आर.एम. के अंतर्गत जब नगरीय निकायों की केंद्रीय स्तर पर विकास की योजना बनी, तब उसके लागू किए जाने की शर्त के रूप में विभिन्न प्रदेश सरकारों द्वारा निकायों के नियमों में 74वें संविधान संशोधन के अनुरूप परिवर्तन अनिवार्य रूप से किया जाना था, यह मैडैमी था।

महोदय, कुछ प्रदेश सरकारों ने यह काम किया, उदाहरणार्थ राजस्थान सरकार द्वारा वर्ष 2008 में

Rajasthan Municipalities Ordinance-2008 द्वारा अपेक्षित संशोधन किए गए। परन्तु उत्तर प्रदेश में यह नहीं हुआ, और मेरा कहना है कि यह षड्यन्त्रपूर्वक नहीं हुआ। स्थिति यह है कि निकायों के निर्वाचित प्रतिनिधियों, अध्यक्षों, तथा महापौरों की अपने-अपने निकायों में कोई प्रभावी भूमिका नहीं है। अधिकारियों के माध्यम से प्रदेश सरकार ने इन निर्वाचित प्रतिनिधियों के अधिकारों का हनन एवं अपहरण कर लिया है। योजनाओं के निर्माण एवं विमान्यन में प्रदेश सरकार के संरक्षण में अधिकारियों की मनमानी चल रही है। योजनाओं का कोई सोशल ऑडिट सम्भव नहीं हो पा रहा है। जे.एन.एन.यू.आर.एम. में तो विशेष रूप से व्यापक स्तर पर भ्रष्टाचार है, जिसे पहले भी मैंने इस सदन में उठाया है तथा उच्च स्तरीय जाँच की माँग की है।

मेरा आपके माध्यम से सरकार से अनुरोध है कि उत्तर प्रदेश में स्थानीय निकायों को स्वावलम्बी बनाने तथा जनहित से जुड़े विषयों पर त्वरित कार्यवाही के लिए 74वें संविधान संशोधन के सभी 18 विषय तत्काल स्थानीय निकायों को हस्तान्तरित कसये जायें ताकि उत्तर प्रदेश की जनता को उनके अधिकार मिल सकें तथा वह एक बेहतर जीवन की ओर अग्रसरित हो सकें।

महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

*t33

Title: Need to formulate a policy to stop erosion of river banks during floods.

श्री राम कृपाल यादव (पाटलीपुत्र) : महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। मैं आपके माध्यम से माननीय जल संसाधन मंत्री जी का ध्यान बिहार की तरफ दिलाना चाहता हूँ। जो बाढ़ और सुखाड़ से ग्रसित बिहार है, जहाँ लगातार एक तरफ कटाव हो रहे हैं और दूसरी तरफ सूखे की स्थिति है, मैं उसकी तरफ माननीय मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। लगभग 534 प्रखंडों में से 127 प्रखंड जो दियारा या तात क्षेत्र हैं, वहाँ के लोग कटाव एवं विस्थापन से पूरी तरह पीड़ित हैं।

मेरे संसदीय क्षेत्र पाटलिपुत्र में गंगा नदी से मनेर और दानापुर दियारा बुरी तरह कटाव से पीड़ित हैं। यहाँ अनेकों लोग विस्थापित हो गये हैं, अनेकों गाँव कट गये हैं। इस बार भी बड़े पैमाने पर गाँव कट रहे हैं, मगर राज्य सरकार की तरफ से कोई ठोस उपाय नहीं किये जा रहे हैं। कटाव की स्थिति यह है कि लोकनायक जय प्रकाश जी का पैतृक गाँव सिताब दियारा का सरयू नदी से कटाव के कारण नामो निशान मिटने की स्थिति में है। गंडक नदी से पूर्वी चंपारण, पश्चिमी चंपारण और गोपालगंज तथा गंगा नदी से बक्सर से लेकर भागलपुर तक सैकड़ों गाँव कटाव से बुरी तरह से प्रभावित हैं। बिहार की अन्य नदियों से भी विभिन्न इलाकों में कटाव हो रहा है। यहां प्रत्येक साल यह समस्या बनी हुयी है। बिहार के लोग इस समस्या का स्थाई समाधान चाहते हैं। इन इलाकों में गरीब लोग रहते हैं और वे हर साल विस्थापन का दर्श झेलते हैं। बिहार सरकार कटाव पीड़ितों के रहत एवं पुनर्वास में सक्षम साबित नहीं हो रही है। लोग दर-दर भटक रहे हैं और वहां के लोग केंद्र सरकार की तरफ टकटकी लगाये हुए हैं। बिहार का जल-प्रबंधन बिना केंद्र सरकार के सहयोग से संभव नहीं है। बिहार के जल-प्रबंधन के लिए एक विशेष नीति बने और भविष्य की जरूरतों को ध्यान में रखकर समुचित राशि का इंतजाम किया जाए।

मैं माननीय जल संसाधन मंत्री से मांग करता हूँ कि कटाव के स्थाई समाधान के लिए अविलम्ब केन्द्रीय टीम भेजकर विशेष योजना बनायी जाए और राशि आबंटन कार्य शुरू कराया जाए। तत्काल रहत और पुनर्वास के लिए अलग से राशि आबंटित की जाए ताकि वहां जो बहुत मजबूर लोग हैं, वे परेशानी की हालत में हैं, उनका निपटारा हो सके। यह मेरा माननीय मंत्री जी से आग्रह होगा।

माननीय सभापति :

*m02 श्री अश्विनी कुमार चौबे अपने आपको श्री राम कृपाल यादव जी के विषय के साथ सम्बद्ध करते हैं।

*t34

Title: Regarding damage of crops by wild animals in Gujarat.

श्री पी.पी.चौहान (पंचमहल): महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे शून्य काल के अन्तर्गत एक महत्वपूर्ण विषय पर बोलने का मौका दिया।

महोदय, हमारे संसदीय क्षेत्र पंचमहल जिले में किसानों के लिए जंगली सुअर सबसे बड़ी समस्या बने हुए हैं। महंगे बीजासेपण के कारण किसान साढ़ूकारों अथवा निजी बैंकों से कर्ज लेकर बीज की बुआई करते हैं। वे दिन भर खेत में पसीना बहाकर काम करते हैं। आश्चर्य की बात यह है कि जब वे अपनी फसल की रक्षा के लिए रात में फसल की निगरानी करते हैं तो वे जंगली सुअर मानव पर हमला करके उसे मार देते हैं, उसे काट देते हैं। जंगली सूअर हमला भी बोल देते हैं। किसान महंगी खाद और कीटनाशक दवाइयों डालकर फसल को तैयार करता है और अंत में जब इन जानवरों द्वारा बीज को नष्ट कर दिया जाता है तो किसान बड़े कर्ज में डूब जाता है। नीलगाय और जंगली सूअर, जिसको भुंड भी कहते हैं, वे जानवर सौ-सौ का एक झुंड बनाकर पॉत-पॉत एकड़ ज़मीन पर अटैक करते हैं और एक रात में सारी फसल ख़तास कर देते हैं।

महोदय, एक ओर किसान की फसल बरबाद हो जाती है और दूसरी ओर वे कर्ज़ में डूबे रहते हैं। वे अपने जीवन में अत्यधिक कठिनाइयों से जूझते हुए अंत में मजबूर होकर आत्महत्या कर लेते हैं। उक्त समस्या के निपटारे के लिए मैं इस सदन के माध्यम से पुरज़ोर मांग करता हूँ कि इस प्रकार की समस्या के समाधान के लिए केन्द्र सरकार एक नीति का निर्धारण करे, जिसके अंतर्गत उक्त समस्या के लिए आर्थिक मदद का प्रावधान हो। यह समस्या सिर्फ गुजरात ही नहीं, पूरे देश की है और हर राज्य में किसी न किसी जानवर के द्वारा फसलों की बरबादी होती है।

मैं मांग करता हूँ कि हमारे संसदीय क्षेत्र में जंगली सूअरों द्वारा किसानों को हो रही समस्या को स्थायी रूप से समाप्त करने के लिए आवश्यक कदम उठाए जाएँ।

माननीय सभापति : श्री कारादी सनगन्ना अमरप्पा, आपका इश्यू तो स्टेट गवर्नमेंट का है। आप कहिये।

*t35

Title: Regarding situation arising due to shortage of doctors in Public Health Centres and other hospitals in Koppal, Karnataka.

SHRI KARADI SANGANNA AMARAPPA (KOPPAL): Mr. Chairman, Sir, I thank you very much for giving me this opportunity to raise a matter of urgent public importance relating to the need to establish an ESI Hospital in my constituency.

Sir, Koppal is having more than 40 industrial units of steel, sponge iron, pellets, sugar and power plants and is having more than 200 Rice Mills. Those who work in these units are more prone to diseases. Thousands of employees are working here. There is a huge deficit of doctors in our country. Almost every Primary Health Centre and hospital is facing the shortage of doctors which results in disappointment of patients when they go to these hospitals. These poor workers do not have enough money to get proper treatment done and they cannot afford expensive treatment in branded hospitals.

Therefore, I request the Minister of Labour and the Minister of Health and Family Welfare to establish an ESI Hospital in Koppal. It will prove to be a boon to thousands of employees working in these 40 industrial units.

माननीय सभापति : श्रीमती प्रिंका सिंह रावत। आपका भी स्टेट गवर्नमेंट का इश्यू है।

*t36

Title: Need to set up a Government College/Women's College in Barabanki Parliamentary Constituency of Uttar Pradesh.

श्रीमती प्रिंका सिंह रावत (बाराबंकी) : सभापति महोदय, मैं आपका धन्यवाद करती हूँ कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। मैं दो बिन्दु शिक्षा के संदर्भ में रखना चाहती हूँ।

मेरा बाराबंकी क्षेत्र शिक्षा के क्षेत्र में काफी पिछड़ा हुआ है। यहाँ उच्च शिक्षा हेतु कोई भी राजकीय महाविद्यालय नहीं है। विवश होकर बालक-बालिकाओं को लखनऊ व अन्य जनपदों में प्रवेश लेना पड़ता है, जिस कारण छात्रों के परिजनों को काफी बड़ी मात्रा में आर्थिक बोझ उठाना पड़ता है। इस विसंगति के कारण और छात्रों की सुरक्षा को ध्यान में रखते हुए बालिकाओं को प्रायः बीच में ही अपनी शिक्षा छोड़नी पड़ती है। उच्च शिक्षा संस्थान खोले जाने की मांग को लेकर काफी समय से अनेक संगठनों द्वारा जनपद में आंदोलन भी किये जाते रहे हैं, परन्तु आज तक इस समस्या का स्थायी निदान नहीं हो सका है, जिस कारण यहाँ के युवा छात्र-छात्राओं में आवेग व्यक्त रहता है।

दूसरा बिन्दु यह है कि केन्द्रीय विद्यालय में सैंकेन्ड शिफ्ट को शुरू किया जाए। छात्र-छात्राएँ देश का भविष्य हैं, देश की ताकत हैं और देश तभी मज़बूत होगा, जब शिक्षा के क्षेत्र में ये छात्र-छात्राएँ मज़बूत होंगे। अतः मेरा सदन के माध्यम से सरकार से निवेदन है कि मेरे जनपद में एक राजकीय महाविद्यालय और एक राजकीय बालिका महाविद्यालय स्थापित कराए जाने की कृपा करें।

*t37

Title: Need to allocate Rs. 50,000 crore during next 5 years to develop Mumbai city.

श्री अरविंद सावंत (मुम्बई दक्षिण) : सभापति महोदय, आपने मुझे इस गम्भीर विषय पर ज़ीरो ऑवर में बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ।

महोदय, आप जानते हैं कि मुम्बई शहर इस देश की आर्थिक राजधानी है। इस शहर की आबादी डेढ़ करोड़ से ज्यादा है। हमारी सरकार ने सौ स्मार्ट सिटी बनाने की बात कही है और हमें उस पर बहुत खुशी है। लेकिन यह बात भी जानने की आवश्यकता है कि हम सौ स्मार्ट सिटी बनाने की तो बात कर रहे हैं लेकिन जो पुराने शहर हैं जैसे कि मुम्बई, चेन्नई, कोलकाता और बेंगलुरु इत्यादि में जो झुग्गी-झोपड़ियों की आबादी बढ़ रही है, खास कर के जो अर्बनाइजेशन का माहौल पैदा हुआ है और मुम्बई की आबादी डेढ़ करोड़ है, जिसमें से 62 परसेंट लोग, 90 लाख लोग झुग्गी-झोपड़ियों में रहते हैं। उसमें से 25 लाख लोग पुरानी इमारतों में रहते हैं। कुछ इमारतें सौ साल तक पुरानी हैं। हमारे प्रधानमंत्री आदरणीय नरेन्द्र मोदी जी ने कहा था कि हर परिवार को पक्का घर देंगे। लेकिन मैंने यह देखा कि इसके लिए बजट में कोई प्रावधान नहीं किया गया है। अभी-अभी सदन में लैण्ड सीटिंग एक्ट और जेएनएनयूआरएम की बात कही गयी थी। सरकार ने जेएनएनयूआरएम की सहायता लेने के लिए राज्य सरकार से कहा कि वह लैण्ड सीटिंग एक्ट को निकाल दे और उन्होंने कहा कि लैण्ड सीटिंग एक्ट निकाल देने से घरों की कीमतें कम हो जाएंगी, घर और बनाए जा सकेंगे, लेकिन वह स्थिति नहीं आयी। सरकार ने जो निर्णय लिया, उससे मुम्बई के लोगों को और भी तकलीफ़ हो रही है। सारे आतंकवादी ऐसी ही झुग्गी-झोपड़ियों या जो एक्सट्रीमिस्ट हैं, उनका सहारा लेते हैं। आप यह जानते होंगे कि मुम्बई शहर पर किस प्रकार से हमले हुए हैं।... (व्यवधान)

माननीय सभापति : आप सिर्फ अपनी डिमांड बोलिए।

श्री अरविंद सावंत : महोदय, मैं एक मिनट में समाप्त कर दूंगा।

यहां झुग्गी-झोपड़ियां समुद्र के किनारों पर बनी हैं। इसलिए मैं सरकार से मांग करता हूँ कि राज्य सरकार ने कलस्टर डेवलपमेंट की नीति तो अपनायी है, लेकिन उन्होंने केवल नीति अपनायी है, कानून नहीं बनाया है, इसलिए मैं अपनी सरकार और माननीय प्रधानमंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि अगर हर एक को पक्का घर देना है तो मुम्बई शहर को ढर्र वर्ष पचास हजार करोड़ रुपये दिए जाएं और यह पैसा अगले पांच वर्ष के लिए दिया जाए। कलस्टर डेवलपमेंट का एक कानून बना कर और राज्य सरकार से समन्वय बना कर मुम्बई शहर को निश्चित रूप से एक आधार देने की आवश्यकता है और सरकार यह काम करेगी, ऐसी मैं आशा रखता हूँ। धन्यवाद।

*t38

Title: Situation arising due to infiltration in the tribal areas in Manipur.

SHRI THANGSO BAITE (OUTER MANIPUR): Thank you, hon. Chairman, Sir. I am very happy to participate in the 'Zero Hour'. I represent Outer Manipur Parliamentary Constituency. I am representing 28 Assembly Constituencies.

Every day in Manipur there are bandhs, blockades, dharnas and different types of agitations going on because the people are dissatisfied due to non-existence of Inner Line Permit System in Manipur, whereas in the neighbouring States this system still exists. That dissatisfaction is expressed by people from time to time.

Secondly, 90 per cent of total geographical area of Manipur is hilly region and is predominantly inhabited by tribals. It is because of that, if Inner Line Permit System is extended to Manipur, then it will ensure protection of tribal people of Manipur too. That demand is Constitutionally valid; it is clearly indicated and inscribed in the Constitution of India under Article 19 (5), sub-clauses (d) and (e).

Once this Inner Line Permit is extended, I think, both valley and tribal people will be happy. It is because, as Manipur boundes with foreign countries i.e. Myanmar specially, some influx of immigrants from foreign countries is also imminent.

HON. CHAIRPERSON : Place your demand, please.

SHRI THANGSO BAITE : I would like to demand that Inner Line Permit System should be extended to Manipur. I would like to specially draw the attention of the Home Ministry to this demand. Thank you very much.

HON. CHAIRPERSON:

*m02 Dr. Thokchom Meinya is allowed to associate with the issue raised by Shri Thangso Baite.

*t39

Title: Need to provide 5 % reservation to Gujjar Community in Rajasthan.

श्री सुखवीर सिंह जौनापुरिया (टोंक -सवाई माधोपुर): सभापति महोदय, मैं बहुत महत्वपूर्ण मुद्दे पर बोलना चाहता था। आपने मुझे जीसे आवर में बोलने का समय दिया है, इसके लिए आपको धन्यवाद। माननीय रवि शंकर प्रसाद जी लॉ मिनिस्टर हैं, वे यहां नहीं हैं, मैं चाहता था कि वे भी इसे सुनते। यह उनके मतलब की बात है।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय प्रधान मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि चुनाव के दौरान राजस्थान सरकार ने, भारतीय जनता पार्टी ने अपने घोषणा-पत्र में गुर्जरों को 5औं आरक्षण देने की घोषणा की थी। इस आरक्षण की मांग को लेकर पूरे देश में बहुत बड़ा आंदोलन हुआ था। इसमें 72 लोग शहीद हो गए थे, लेकिन पिछली कांग्रेस की सरकार ने पांच सालों तक इसे ऐसे ही रखा और असत्य बोल-बोल कर अपना समय निकालती रही और एक दिन भी इस पर गौर नहीं किया।

महोदय, मैं खुद गुर्जर जाति से राजस्थान से अकेला सांसद हूं और मेरे लिए यह बहुत ही महत्वपूर्ण मुद्दा है। पूरे देश के गुर्जरों ने रोड पर आकर अपना आंदोलन किया था। यह हमारी पार्टी के घोषणा-पत्र में भी है और हमारी सरकार भी है। इसलिए मेरा आपके माध्यम से अनुरोध है कि यह मांग जल्द-से-जल्द पूरी की जाए ताकि समाज के लोग आगे कोई आंदोलन जैसा कदम न उठाएं और देश में शांति बनी रहे।

महोदय, मैं जो लॉ मिनिस्टर से कह रहा था, अगर वे यहां होते या फिर वे अपने कमरे में सुन रहे होंगे, मैं उन से इसे संविधान की नौवीं अनुसूची में डलवाने की प्रार्थना करता हूं। उस समय पूरे देश के अंदर जो केस दर्ज हुए थे, उसमें बहुत-से लोग ऐसे हैं जो वकील हैं, डॉक्टर हैं एवं अन्य किसान हैं, उन लोगों के खिलाफ केस दर्ज हुए थे। उन्होंने ऐसा कोई नुकसान नहीं किया था, लेकिन आज तक वे बेवजह कोर्टों में तारीख भुगत रहे हैं।

महोदय, मेरा आपके माध्यम से अनुरोध है कि उस केस को वापस ले लिया जाए क्योंकि वे लोग सात-आठ सालों से बेमतलब में परेशान हो रहे हैं।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपको धन्यवाद देता हूं और निवेदन करता हूं कि मेरी मांग को जल्द-से-जल्द पूरा किया जाए।

माननीय सभापति : श्री सुखवीर सिंह जौनापुरिया द्वारा उठाए गए विषय से

*m02 श्री पी.पी.चौहान अपने आपको सम्बद्ध करते हैं।

*t40

Title: Need to set up a C.G.H.S. Dispensary in Jodhpur, Rajasthan.

श्री गजेन्द्र सिंह शेखावत (जोधपुर) : सभापति महोदय, चिकित्सा की सुविधाओं की कीमत पूरे विश्व भर में और उसी प्रकार भारत में भी बढ़ती जा रही है। भारत सरकार ने अपने कर्मचारियों को सुविधा प्रदान करने के लिए केन्द्र सरकार चिकित्सा योजना (सी.जी.एच.एस.) वर्ष 1954 में प्रारम्भ की। दिल्ली से प्रारम्भ हुई इस योजना में भारत भर में 254 एलोपैथिक और लगभग 500 अलग-अलग विधाओं के केन्द्र चलते हैं। राजस्थान के जयपुर में इस तरह के छः केन्द्र हैं और लगभग 32 हॉस्पिटल इस सुविधा से इम्पैनेल्ड हैं।

महोदय, मैं जोधपुर से आता हूं और जोधपुर पूरे पश्चिमी राजस्थान का सिंहद्वार है, पूरे थार के मरुस्थल का सिंहद्वार है। वर्तमान में जोधपुर में भारत सरकार की जो आर्म्ड फोर्सेज़ हैं, उसकी चार विंग्स - बी.एस.एफ., सी.आर.पी.एफ., सी.आई.एस.एफ. और आई.टी.बी.पी. - इन चारों की तैनाती है। केन्द्र सरकार के ए.एफ.आर.आई., सी.ए.ज़ेड.आर.आई., सी.बी.आई., आई.बी., पी. एण्ड टी., इन्कम टैक्स और कई सारे महकमे जैसे सी.पी.डब्ल्यू.डी., सर्वे ऑफ इंडिया के अलावा बहुत सारे महकमे के हजारों कार्यरत लोग या उन से सेवा निवृत्त होकर यहां निवास करते हैं। लेकिन यह बहुत दुर्भाग्यपूर्ण है कि इस योजना के शुरू होने के 60 सालों के बाद भी आज जोधपुर में, जो कि पूरे पश्चिमी राजस्थान का केन्द्र है, सी.जी.एच.एस. का एक भी वेलनेस सेंटर नहीं है।

महोदय, इस कारण हमारे यहां के लोगों को इतनी तकलीफ है कि उन्हें दो सौ रुपये की दवा लेने के लिए 350 किलो मीटर जाना पड़ता है। मैं आपके माध्यम से सरकार से यह आग्रह करता हूं कि

जोधपुर में शीघ्र वेलनेस सेंटर खोले जाएं। जब तक वे नहीं खोले जाते, तब तक टेम्पोरेरी अरेंजमेंट के रूप में जयपुर से दो सेंटर्स जोधपुर में स्थानांतरित किए जाएं ताकि लोगों को शीघ्र इसकी सुविधा मिल सके।

*t41

Title: Regarding thriving business of human organs in the country.

SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY (BAHARAMPUR): Sir, more often than not we used to come to learn that kidney racket has been going on across the country with impunity. In spite of a slew of legislation, these kinds of kidney racket have not been stopped in our country.

In recent times, we are observing that Kolkata, in West Bengal, has become a hub of kidney market. Kidney donation law differs from State to State. Insofar as West Bengal is concerned, the law that both the donor and the recipient are to be either related or to be from the Same State is being followed. But the law is being violated by cocking a snook to the authorities, and under the glare of the authorities, illegal transaction of kidney market has been going on.

Sir, the gullible people of our country are being duped to sell their kidney, and only the middlemen are garnering more than 80 per cent of the profit from these financial transactions.

In Kolkata, it has been found that 40 per cent of transplant is being done through financial transaction. It is a grave situation. We know that the demand of kidney has been increasing by leaps and bounds, and so far as supply of kidney is concerned, there is a severe constraint. To regulate this matter, the Government has brought various legislations. But still, these nefarious activities are going on with impunity. That is why, I would like to draw the attention of the Ministry of Health that stringent laws which are very much in existence should be implemented in a manner that is befitting. Furthermore, at least, more and more mechanism should be imposed on the private hospitals because, as is reported, the private hospitals have become the den of the kidney racket.

HON. CHAIRPERSON : The hon. Member,

*m02 Shri P.K. Biju is permitted to associate with the matter raised by Shri Adhir Ranjan Chowdhury.

*t42

Title: Regarding increasing number of cancer patients in the country.

SHRI P. KARUNAKARAN (KASARGOD): Sir, I stand to place before this House a very serious situation, that is, spreading of cancer irrespective of States, place and age. It has become a threat not only to the patients but also to the nation as a whole.

In an answer given by the then Minister of State in the Ministry of Health in 2012 in the House, it was mentioned that there were about 28 lakh cancer patients, and in 2012, 6,83,000 deaths were registered due to cancer.

Over one million cases are registered every year.

There are number of reasons which have been cited. The absence of trained Oncologists is the main reason. There are 1,000 trained Oncologists only in India. The ratio of doctors and patients is only one per 2000.

When a person is affected with cancer, he and his family are upset financially, mentally and physically. The main reason is lack of medical facilities. We have a number of excellent centres like the Tata Institute of Mumbai, the Vellore hospital in Chennai, AIIMS in Delhi, RCC in Trivandrum and also in Bengaluru and Manipal. But, at the same time, these hospitals are insufficient to meet the increased demands of cancer patients.

Cancer treatment facilities should be extended to all district hospitals throughout India.

Palliative care centres should be started in all Panchayats. Kerala is a good example for that.

Early detection cancer centres should be started throughout the Panchayats, the Municipalities and the Corporations. If it is done, we could save lakhs of lives.

Now-a-days, even the life saving medicine for cancer is costlier. There should be strict restrictions on the price of cancer medicine, and it should be cheaper and made available in all places.

There should be a comprehensive health plan to combat cancer, and such treatment should be made free especially for the people who become the victims.

The Prime Minister's National Relief Fund is really a relief but, at the same time, the norms prescribed create much hardship and difficulties. In the case of cancer and other major diseases, there should be relaxation in the norms. Due to the emergency nature of the disease, the patients may not be able to submit the documents before the operation takes place. Such cases are not considered now-a-days. So, irrespective of the submissions of the documents, it should be considered and accounted.

A multi-disciplinary approach to cancer treatment is essential and this has to be made available in all cancer centres. The services of a trained

surgeon and a clinical oncologist are needed to plan a most appropriate treatment.

HON. CHAIRPERSON : Karunakaranji, taking into account, the seriousness of the issue, I have given you enough time. Please conclude now.

SHRI P. KARUNAKARAN : I am just concluding.

Radiotherapy services are still the mainstay of treatment. It is not possible for the patients to travel for a long distance to take these facilities.

An essential drugs list has to be prepared for cancer chemotherapy and chemotherapy services should be available in all centres.

Considering the gravity of the situation, I would request the Government to take all necessary steps. Thank you.

HON. CHAIRPERSON:

*m02 Shri P.K.Biju is associated on this issue raised by Shri Karunakaran.

*t43

Title: Regarding construction of a sub-way at level crossing No. 45 between Thirukalukkundram and Chengalpattu in Tamil Nadu.

SHRIMATI K. MARAGATHAM (KANCHEEPURAM): Mr. Chairman, Sir, I wish to raise urgent and important issue pertaining to my Kancheepuram Constituency.

In Kancheepuram Constituency, at level crossing No. 45 between Thirukalukkundram and Chengalpattu, an over bridge was constructed by the Railway Authorities. Limited Use Subway work was also sanctioned by the Railways in this area. Although it has been sanctioned, yet the work relating to Limited Use Subway has not been started. The school going children, senior citizens and women find it very difficult to use the over bridge. As the project relating to Limited Use Subway had already been approved by the Railway Authorities, the work should have been started by now. But it is still pending.

I, therefore, urge upon the hon. Railway Minister to look into this matter and instruct the officials concerned to expedite the work of constructing Limited Use Subway at level crossing No. 45 between Thirukalukkundram and Chengalpattu.

I would once again thank my leader hon. Puratchi Thalaivi Amma for giving me an opportunity to speak in this august House. Thank you.

*t44

Title: Need to bring Border Development Division under Ministry of Road Transport.

श्रीमती नीलम सोनकर (लातगंज) : आदरणीय सभापति महोदय, आपने हमें बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देती हूँ। मैं सदन के माध्यम से माननीय प्रधानमंत्री जी का ध्यान आकर्षित करते हुए कहना चाहती हूँ कि राष्ट्रीय हित में सड़क विकास मंडल का गठन वर्ष 1960 में हुआ था, जिसका फंड परिवहन मंत्रालय से प्रशासनिक नियंत्रण रक्षा मंत्रालय के अधीन था और इसके अध्यक्ष आदरणीय प्रधानमंत्री जी हुआ करते थे। इसके अन्तर्गत जनरल रिजर्व इंजीनियर फोर्स (जी.आर.ई.एफ.) का गठन हुआ था, जिसे बार्डर रोड आर्गनाइजेशन यानी कि बी.आर.ओ. कहा जाता है। सीमा सड़क संगठन का स्थाई विभाग वर्ष 1970 में बनाया गया था। आज भी यह दो मंत्रालयों के अधीन होने के कारण अपनी क्षमता का बेहतर प्रदर्शन नहीं कर पा रहा है। इंजीनियर्स अपने को ठगा और कुंठित महसूस कर रहे हैं। यहाँ पर समय से प्रमोशन नहीं मिल पाता है। वे जो कठिन परिश्रम करते हैं, उनको प्रोत्साहन नहीं मिल पाता है। इस डिपार्टमेंट में 95 परसेंट सिविलियन हैं और 5 परसेंट आर्मी के लोग बाहर से आये हैं। ... (व्यवधान) वे सीमावर्ती क्षेत्रों में नक्सल प्रभावित क्षेत्रों में अपनी जान जोखिम में डालकर दुर्गम से दुर्गम स्थानों में कार्य करते हैं।

महोदय, बी.आर.ओ. का दो मंत्रालयों के बीच में होने के कारण सुचारू रूप से काम नहीं हो पाता है। हमेशा दुविधा की स्थिति होती है और सही कार्य नहीं हो पाता है। इससे देश की सड़क निर्माण में, विकास और उसकी पूर्णता में अवरोध उत्पन्न होता है। इसलिए मैं आपके माध्यम से माननीय प्रधानमंत्री जी से आग्रह करती हूँ सीमा विकास मंडल को पूर्ण रूप से परिवहन मंत्रालय के अधीन किया जाये, जिससे इसकी कार्यकुशलता और क्षमता का लाभ देश को मिले। सामरिक दृष्टि को ध्यान में रखते हुए बाहर के लोगों को सेना में वापस भेजा जाये। आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

*t45

Title: Regarding cleaning of river Vrishabhavathi in Karnataka.

SHRI D.K. SURESH (BANGALORE RURAL): Mr. Chairman, Sir, Vrishabhavathi river which originates in Bangalore was once a great living river. This river flows through my parliamentary constituency, Bangalore Rural, and Ramanagara district. The waters of Vrishabhavathi were the lifeline for lakhs of people who lived on the banks of the river.

Unfortunately, the river is now dead due to pollution. The banks of the river are heavily urbanized and industrialized. All of Bangalore city's sewage and industrial waste has polluted the river.

Vrishabhavathi river passes through several Sewage Treatment Plants but the cleanup effort has been a total failure. The cleanup is a costly affair

and it fails to deliver due to insufficient monitoring and lack of accountability.

The Vrishabhavathi fills up several lakes on its route. The Byramangala lake, Chowkahalli lake, Gopahalli lake and several other lakes, which were once fresh water lakes, are now cesspools.

The water in the entire region where the river flows is contaminated with fluoride and other toxins. Even water from bore-wells is highly toxic. The water along the river is unfit for human consumption.

As a result, environmental and health issues have risen alarmingly. Asthma, skin and heart disease have become common. Therefore, there is an urgent need to rejuvenate the river.

I am sure this problem exists in many other States in the country as well. Rejuvenation of rivers has to be taken up as a national matter and not just be a State related matter.

To rejuvenate rivers, there has to be coordination among the Ministries of Urban Development, Environment, Drinking Water and Sanitation, Water Resources and the State Governments.

I would request the Government of India to take urgent steps to rejuvenate the Vrishabhavathi river and release adequate funds for the revival of this river.

HON. CHAIRPERSON :

*m02 Shri K.H. Muniyappa is allowed to associate with the matter raised by Shri D.K. Suresh.

*t46

Title: Need to take necessary steps for bringing back the persons of Indian origin from African Nations affected by Ebola Virus.

श्री पी.पी.चौधरी (पाती) : आदरणीय सभापति महोदय, मैं आपका आभारी हूँ कि आपने मुझे एक अत्यंत महत्वपूर्ण विषय पर बोलने का मौका प्रदान किया है। पश्चिमी अफ्रीकी देशों में "इबोला" नामक महामारी फैल रही है। हमारे देश के लोगों के मन में भी इस प्रकार की गंभीर बीमारी को ले कर भय बैठ गया है। "इबोला" को संसार का सबसे घातक वायरस माना जा रहा है जिसके इलाज और टीके की खोज अभी तक नहीं की जा सकी है। यूनिसेफ द्वारा भी कहा जा चुका है कि संक्रमण से दूर रहने के अतिरिक्त "इबोला" जैसी घातक बीमारी को मिटाने या रोकने का कोई इलाज नहीं है। अपुष्ट सूचनाओं के अनुसार, अब तक कुछ हजार लोगों की मौत हो चुकी है। मैं सदन को बताना चाहूँगा कि पश्चिमी अफ्रीकी देशों में भारतीय मूल के लगभग 45 हजार लोग मौजूद हैं, जो इस भयानक बीमारी के बीच में फंसे हैं। वे भारतीय लोग अपने वतन आना चाहते हैं, लेकिन उनके सामने कुछ समस्याएँ हैं। डब्ल्यू.एच.ओ. की चेतावनी के बाद लगभग सभी विमानन कंपनियों द्वारा इन देशों में हवाई यात्रा अनिश्चित काल के लिए स्थगित कर दी गई है। इसके अलावा, जिन कंपनियों में भारतीय लोग काम कर रहे हैं, वे कंपनियाँ उन्हें पासपोर्ट नहीं तौल रही हैं, ऐसी स्थिति में उनके पास इस भयानक बीमारी से मरने के अलावा और कोई रास्ता नहीं है।

अतः मेरा आपके माध्यम से सरकार से अनुरोध कि "इबोला" वायरस से प्रभावित देशों से भारतीय मूल के लोगों को संक्रमण से बचाने से संबंधित आवश्यक कदम जल्द से जल्द उठाए जाएं।

*t47

Title: Need for early approval of Anoopgarh-Bikaner new railway line project in Rajasthan.

श्री अर्जुन राम मेघवाल (बीकानेर): सभापति जी, आज आपने शून्य काल के दौरान मुझे लोक महत्व का विषय उठाने का अवसर दिया है, इसके लिए धन्यवाद। मैं बीकानेर संसदीय क्षेत्र से चुन कर आया हूँ। बीकानेर के पास अनूपगढ़ विधान सभा क्षेत्र है। वह अंतरराष्ट्रीय सीमा पर स्थित है। अनूपगढ़ से बीकानेर रेल लाइन के निर्माण की मांग जनता लंबे समय से कर रही है। मैं इसलिए यह विषय उठा रहा हूँ कि पाकिस्तान से हमारी अंतरराष्ट्रीय सीमा सटी हुई है और अनूपगढ़ बीकानेर रेल लाइन से जुड़ना चाहिए, यह सेना की भी डिमाण्ड है। मैंने कई बार इस विषय को 15वीं लोक सभा में भी उठाया है। मैं रेल मंत्री जी से भी मिला। मेरा यह कहना है कि जब आर्मी यह कह रही है कि This project is very important from the strategic point of view, और प्लानिंग कमीशन ने भी इसको अप्रूव कर दिया है। 13 प्रोजेक्ट्स जो सामरिक दृष्टि से महत्वपूर्ण माने गए हैं, उनको प्लानिंग कमीशन ने रेलवे मुख्यालय को प्रेषित कर दिया है। उसमें अनूपगढ़ से बीकानेर रेल लाइन का प्रोजेक्ट भी सम्मिलित है। वर्ष 2014-15 के बजट में इस प्रोजेक्ट को सम्मिलित नहीं किया गया। इसलिए मेरी आपके माध्यम से भारत सरकार के रेल मंत्री से मांग है कि रेल मंत्रालय समीक्षा के दौरान अनूपगढ़-बीकानेर नई रेल लाइन के प्रोजेक्ट को सम्मिलित करने की व्यवस्था करे जिससे भारतीय सेना की मांग को पूरा किया जा सके और अनूपगढ़ विधान सभा क्षेत्र में रहने वाले नागरिकों को भी रेल यात्रा की सुविधा उपलब्ध हो सके। आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, उसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।...(व्यवधान)

माननीय सभापति :

*m02 श्री पी.पी. चौधरी अपने आपको श्री अर्जुन राम मेघवाल के विषय से सम्बद्ध करते हैं।

*t48

Title: Need to give wages to laboures working under MNREGA.

श्री स्वीन्द्र कुमार पाण्डेय (गिरिडीह) : सभापति महोदय, हम झारखंड प्रदेश के गिरिडीह लोक सभा क्षेत्र से आते हैं। हमारे संसदीय क्षेत्र में बोकारो और धनबाद में मनरेगा के अंतर्गत कार्य कर रहे मजदूरों को डाकघर से मजदूरी का भुगतान नहीं हो रहा है। अभी हाल में हमारे क्षेत्र में बेरमों प्रखंड के कुपनिया पंचायत में मनरेगा के अंतर्गत पथ निर्माण विभाग का कार्य सम्पन्न हुआ। परन्तु एक माह से अधिक समय के पश्चात् भी उक्त मजदूरों की मजदूरी का भुगतान नहीं हुआ। इस संबंध में प्रखंड और जिला प्रशासन के संबंधित पदाधिकारियों से शिकायत की गई परन्तु आज तक इस संबंध में समुचित कार्रवाई नहीं की गई।

अतः हम भारत सरकार से आग्रह करते हैं कि एक कानून बनाकर मनरेगा के अंतर्गत कार्य करने वाले मजदूरों को एक समय सीमा के अंतर्गत मजदूरी का भुगतान किया जाए और इस कानून का

उत्तंगन करने वाले अधिकारियों के विरुद्ध समुचित कार्रवाई की जाए।

*t49

Title: Need to set up a 2000MW Power House in Sandila Nagar in District Hardoi, Uttar Pradesh.

श्रीमती अंजू बाता (मिश्र) : सभापति महोदय, 67 वर्ष की स्वतंत्रता के बाद इक्कीसवीं सदी में हमारा देश विकास के लिए प्रयासरत है। हम सब देशवासी सोचते हैं कि हम भी सुखी हों और हमारे जीवन के लिए आवश्यक सभी सुविधाएं हमें मिल जाएं जिसके लिए आज पहली आवश्यकता बिजली है। उसकी उपलब्धता उत्तर प्रदेश में नहीं के बराबर है। अभी बीते अप्रैल, मई, जून, जुलाई के महीनों में प्रदेश भर में बिजली के लिए आंदोलन हुए। जनता की मांग थी कि कुछ घंटे ही सही लेकिन बिजली आए, क्योंकि गरीब लोगों को टीवी नहीं देखना होता, लेकिन वे चाहते हैं कि कम से कम रात को एक बल्ब की रोशनी में हम खाना तो खा सकें। हमने उत्तर प्रदेश में आंदोलन किए, लेकिन बिजली तब भी नहीं मिली। उस आंदोलन के नाम पर हमें उपहार के रूप में पुलिस के डण्डे, मुकदमे और कोर्ट-कचहरी के चक्कर मिले जिसमें लोगों पर तरह-तरह के इल्जाम लगा दिए गए...(व्यवधान)

माननीय सभापति : यह जीसे आवर है। आप अपनी डिमांड बता दीजिए।

â€!(व्यवधान)

श्रीमती अंजू बाता : मैं बिजली की इस अति गंभीर समस्या से जुड़े जनहित में लोक महत्व के पून पर आपके माध्यम से सरकार से मांग करती हूं कि जनपद हरदोई के सन्डीला नगर के पास उत्तर प्रदेश राज्य औद्योगिक विकास निगम की भूमि पर दो हजार मेगावाट के पावर हाउस का निर्माण कराया जाए।

*t50

Title: Need to widen Railway Bridge No. 360 K at Salem-Bangluru route.

SHRI K. ASHOK KUMAR (KRISHNAGIRI): Thank you, Chairman, Sir, for giving me this opportunity to speak on the subject of widening of Railway Bridge no.360-K at Salem-Bengaluru route. I also thank our hon. Chief Minister of Tamil Nadu 'Amma' for giving me an opportunity to be a parliamentarian.

There is a small railway bridge on Salem-Bengaluru railway route. The people of Krishnagiri district, Denganikottai taluk, Kelamangalam Union Thimjepalli and Thottathil Manapalli panchayat use this bridge to reach Dharmapuri. Due to congestion on the bridge the people cover extra 30 kilometres to reach Dharmapuri. Similarly, the people living in Dharmapuri, Palacode, Marandalli and Panjapalli villages have to cover 30 kilometres to reach Hosur. As the small bridge is not suitable for vehicular traffic, the farmers cannot take their farm products to the market for sale.

Sir, I request you to allocate funds for widening of this small bridge so that the people of above mentioned villages could travel between Dharmapuri and Hosur easily and in time.

19.00 hrs.

*t51

Title: Need to release a special financial package to repair national highways in Kerala.

SHRIMATI P.K. SHREEMATHI TEACHER (KANNUR): Sir, I thank you for permitting me to raise this serious issue.

Due to heavy and continuous rain, Kerala is facing devastation and destruction. A number of people have died throughout Kerala. Many families are facing hardships due to damage to property and destruction of crops. Many families in the hilly regions are facing starvation. In northern Malabar, a

lot of houses have been destroyed due to felling of trees and landslides. Road and rail transport are badly affected. Many houses on the banks of the rivers are facing threat of flood.

The hilly areas of district Kannur, which is my constituency, are facing threat of landslides. National highways in Kerala, especially those in Kannur, are in a bad shape due to incessant rain. Therefore, I urge upon the Central Government to repair the national highways and to release a special financial package to the State of Kerala to tide over these difficulties. Thank you.

*t52

Title: Issue regarding danger of extinction of many regional languages of the country.

श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज): अधिष्ठाता महोदय, आपने मुझे एक अत्यंत महत्वपूर्ण विषय जो देश की संस्कृति और भाषा से जुड़ा हुआ है, पर बोलने का अवसर दिया, उसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। यूनेस्को की रिपोर्ट है कि देश के 14 राज्यों की 42 भाषाएं विलुप्त के कगार पर हैं। इस संबंध में भारत सरकार खुद चिंतित है। उसने इसके संवर्धन करने के लिए भारतीय भाषा संस्थान मैसूर का भी गठन किया है। लेकिन अभी तक कोई सर्वेक्षण नहीं हुआ। इन 14 राज्यों की भाषाओं पर संकट है, तो यह रिपोर्ट हमारी न होकर यूनेस्को की है। इसमें अंडमान-निकोबार की 11 भाषाएं संकट में हैं। मणिपुर राज्य की 7 भाषाएं संकट में हैं और पर्वतीय क्षेत्र सबसे ज्यादा भाषाएं संकट में हैं। उतराखंड की बंगाली, हिमाचल प्रदेश की बंगाली, ह्रदुसी, पंगवली तथा सिरमौड़ी भाषा है। इसी तरह से झारखंड की बिरहोर, पश्चिम बंगाल में टोटे, अंडमान-निकोबार की तमोन्से, तकहनिलंग, ओगे, सनेन्चो, सेंटली तथा तंगम आदि भाषाएं हैं। मणिपुर की एमोल, अका, पुरम तथा तरोरा आदि भाषाएं हैं। किसी देश की भाषा जो वहां की स्थानीय संस्कृति, परम्परा और लिपि को प्रतिबिंबित करती है, वे अगर आज विलुप्त होने के कगार पर हैं, तो निश्चित तौर पर भारतीय संस्कृति की पहचान पर कहीं न कहीं पूर्ण विद्रुह लगेगा। इस देश में केन्द्र सरकार द्वारा एक प्रयास शुरू हुआ है, लेकिन अभी तक कितनी भाषाएं विलुप्त हो रही हैं, इसका कोई सर्वेक्षण नहीं हुआ।

अतः मैं आपके माध्यम से केन्द्र सरकार से मांग करना चाहता हूँ कि भारत के उन 14 राज्यों में जो भाषाएं विलुप्त हो रही हैं, उन्हें आप सबसे पहले आईडेंटिफाई और सर्वेक्षण करने का काम करें। उसके बाद भारतीय भाषा संस्थान मैसूर में उन भाषाओं के रख-रखाव, दस्तावेज और संवर्धन के लिए कार्य करें।... (व्यवधान) मैं एक मिनट में अपनी बात समाप्त कर रहा हूँ। संविधान की आठवीं अनुसूची में हम मांग करते हैं, तो मुझे लगता है कि ऐसी भाषाओं को संविधान की आठवीं अनुसूची में डालना चाहिए। पिछले दिनों हमने भोजपुरी भाषा को भी संविधान की आठवीं अनुसूची में शामिल किया था। राजस्थान की भी भाषा थी।... (व्यवधान)

माननीय सभापति : जगदम्बिका पाल जी, आपने अपनी डिमांड रख दी है।

â€¦ (व्यवधान)

श्री जगदम्बिका पाल : अधिष्ठाता महोदय, यह बहुत महत्वपूर्ण विषय है। आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। मैं चाहता हूँ कि इन भाषाओं का सर्वेक्षण करके संवर्धन और रख-रखाव किया जाये।

माननीय सभापति : श्री जगदम्बिका पाल द्वारा उठाये गये विषय के साथ श्री शरद त्रिपाठी, श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय और श्री गजेन्द्र सिंह श्रेयावत अपने आपको सम्बद्ध करते हैं।

*t53

Title: Issue regarding gas leakage from chlorination plant of KMML at Chavara in Kollam Parliamentary Constituency.

SHRI N.K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Sir, my 'Zero Hour' submission is in respect of leakage from a chlorination plant in my constituency.

The coastal areas of Kollam and Alappuzha are blessed with rich deposits of heavy sand minerals containing rare earth strategic elements like monazite, limonite, rutile, zircon etc. The Department of Atomic Energy, Government of India, is having control over these beach sand minerals. IRE and KMML located at Chavara in my constituency are the two prestigious public sector undertakings working in this field.

Last week on 6th and 7th of August, it was reported that a gas leakage emanated from a Chlorination Plant of KMML causing suffocation to the children of a nearby school and they had been hospitalized. This incident has created a reasonable apprehension of fear of safety in the minds of people of that locality.

It is also being reported in the media that the incident was a pre-planned one with a *mala fide* intention to destabilise and weaken the PSUs like KMML and IRE. A huge quantity of unauthorized smuggling of mineral sand from the coastal areas of Kollam and Allapuzha is also being reported. There were so many attempts to privatise mining of mineral sand since 1990, but the Government has not conceded it considering the large public interest.

It is the prime responsibility of the Government of India and also the State Government to protect the health and safety of the public at-large and ensure the survival of PSU companies. Therefore, I would urge upon the Government of India to have urgent intervention in this matter because it is the Department of Atomic Energy having control over the beach sand minerals. So, the intervention of the Government of India in this matter is highly solicited.

With these words, I conclude and I thank you for giving me this opportunity.

HON. CHAIRPERSON: The House stands adjourned to meet tomorrow, the 12th August, 2014 at 11 am.

19.06 hrs

The Lok Sabha then adjourned till Eleven of the Clock

on Tuesday, August 12, 2014 / Shravana 21, 1936 (Saka).

* ଏକଟ ମନ୍ତ୍ର ଅ ଶୁଦ୍ଧତ୍ବଦତ୍ତ କୁଜାଧିକଟ ଏକଟ ଦଶକର୍ତ୍ତ ରତ ହୁ ଗୁଣବିଶିଷ୍ଟତ୍ବ ଲକ୍ଷଣବିଶିଷ୍ଟତ୍ବମ୍ ଏକାଦୟ ଏକଟ ଦର୍ଶକଦୟତ୍ବଦ ଶୁଭ ଗୁଣବିଶିଷ୍ଟତ୍ବମ୍ ଗୁଣବିଶିଷ୍ଟତ୍ବ ରଦ ଏକଟ ଉଦ୍ୟୋଗ ରଦ ଏକଟ ଶିବବିଶିଷ୍ଟତ୍ବ ଗୁଣବିଶିଷ୍ଟତ୍ବମ୍ ଏକାଦୟ ଗୁଣବିଶିଷ୍ଟତ୍ବମ୍

* गृहदय छडडहदछडडडडडड.

* गृहदयं क्षुब्धहृद्क्षुब्धुत्तु.

* गृह्य सूत्रम्

* गृहदय छडडहदछडडडडडड.

* गृहदयं क्षुब्धहृदक्षुब्धक्षुब्ध.