

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. DHRUVANARAYANA (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 पृथिवी जाधव (बुलढाणा) : सामाजिक महोदया, मैं सदन का द्यान अपने संसदीय क्षेत्र बुलढाणा, महाराष्ट्र में व्यापक दूर संचार व्यवस्था के बारे में आकर्षित करना चाहता हूँ। मेरे संसदीय क्षेत्र से संबंधित शीएसएनएल मठापृष्ठाक (दूरसंचार) की पोर्ट खाली है जिसे तुरंत भरा जाना आवश्यक है। इस क्षेत्र के कई छजार टेलीफोन एवं ब्रॉडबैंड कनेक्शन स्थापित होने की ओरिंग उनके लिए आवश्यक मैट्रेडियल यांत्रिकीय पर उपलब्ध नहीं हैं। दूसरी ओर दूरसंचार के विकास संबंधी सभी कार्य ठप्प पड़े हैं। इन सरकारी परिणाम यह हो रहा है कि शीएसएनएल टेलीफोन के उपयोगकारी शीएसएनएल के टेलीफोन छोड़कर प्राइवेट टेलीफोन ऑपरेटरों के टेलीफोन एवं ब्रॉडबैंड सेवा तो रहे हैं। जिसे की दूरसंचार कमोटी 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 Kuzhalmandam 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 (वित्तोङ्गन) : मानवीय सभापति मठोदया, मेरे संसदीय क्षेत्र वित्तोङ्गन में न्युविलायर पावर पॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया लिमिटेड (एन.पी.सी.आई.एल.) के द्वारा राजस्थान एटोमिक पावर स्टेशन उपकरण की स्थापना के समय कशर किया था कि 'ए' और 'बी' श्रृंगी की नौकरी को छोड़कर 'सी' और 'डी' श्रृंगी की भर्ती में क्षेत्रीय बेरोजगार युवकों को क्षेत्रीय कार्यालय के द्वारा भर्ती किया जाएगा, तोकिन क्षेत्रीय बेरोजगार युवकों को छोड़कर बाहरी लोगों को नौकरी दी जा रही है।

आते हैं आपके माध्यम से निवेदन करता हूं कि क्षेत्रीय बेरोजगार युवकों को बेरोजगार उपलब्ध कराने हेतु एन.पी.सी.आई.एल. द्वारा किये गये कशर का पाताल करें एवं सी.एस.आर. के अंतर्गत क्षेत्र के विकास पर ध्यान दिया जाये वयोंकि सी.एस.आर. के अंतर्गत भी कोई खास कार्य नहीं हुआ है तथा राजस्थान एटोमिक पावर स्टेशन के आसपास का क्षेत्र वन अध्यारणा होने के कारण सड़क निर्माण में रुकावटें आ रही हैं। इस संबंध में पर्यावरण विभाग द्वारा अनापति प्रमाण पत्र शीघ्र जारी करकर सड़कों का निर्माण कार्य पूरंग किया जाये जिससे क्षेत्र का विकास हो।

*t23

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

श्री सुशील कुमार सिंह (ओंगनाबाद) : मानवीय सभापति मठोदया, राष्ट्रीय राजमार्ग 139 विभार की राजधानी पटना से शुरू होकर दो जिला मुख्यालयों अरराल और ओंगनाबाद (विभार) एवं ठो-ठो अनुमंडल मुख्यालयों दाऊदनगर एवं छतरपुर (आरखण्ड) को जोड़ते हुए आरखण्ड और छतीसगढ़ (जिला-सारगुजा, अनिकापुर) को जाती है अर्थात् यह सड़क तीन-तीन राज्यों तथा बिहार, आरखण्ड और छतीसगढ़ का समर्पक पथ है।

वर्तमान में यह पथ किलोमीटर-15 (नीबतपुर) से लगभग किलोमीटर-33 (पत्तूत, पटना) तक मात्र 10 फीट चौड़ी है। किलोमीटर-33 से किलोमीटर-50 तक इस सड़क की रिथिंग अच्छी नहीं है। किलोमीटर-70 से किलोमीटर-132 तक सड़क लगभग 16 फीट चौड़ी है, जिसकी रिथिंग भी बहुत अच्छी नहीं कही जा सकती और किलोमीटर-132 से किलोमीटर-156 तक यानी बिहार, आरखण्ड की सीमा से आगे आरखण्ड राज्य में भी इसकी रिथिंग अत्यन्त जरूर है, जिसके कारण आम लोगों को यात्रा करने में बहुत परेशानी का सामना पड़ता है साथ ही ठोंशा दुर्घटना की आशंका बढ़ती रहती है।

ऐसी जानकारी है कि वर्तमान में इस पथ को रिथ बैंक के संबोग से टू-लेन किया जाने वाला है तोकिन इस सड़क पर छोटी-छोटी सवारी और मालवाहक गाड़ियों की आवाजाही को देखते हुए टू-लेन करना समस्या का समाधान नहीं है। मठोदया, यह राष्ट्रीय राजमार्ग विभार, छतीसगढ़ एवं आरखण्ड को जोड़ने वाला मुख्य पथ ही नहीं वरन् उत्तर प्रदेश के सोनभद्र तथा मध्य प्रदेश के ओपाल को जोड़ने वाला मुख्य मार्ग होने के कारण पांच राज्यों बिहार, आरखण्ड छतीसगढ़, उत्तर प्रदेश तथा मध्य प्रदेश को सड़क मार्ग से जोड़ती है। इस पथ पर छोटे-बड़े, निजी और व्यावसायिक गाड़ियाँ काफ़ी

संख्या में चलती हैं। इसलिए आग्रह करना चाहूँगा कि राष्ट्रीय राजमार्ग-139 के महत्व को देखते हुए जनरिता में इसे वारपथीय सड़क (फोर लैन) 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 sometimes 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 given 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 जगदमिका पाल (डुमरियानंजः): अधिष्ठाता मण्डोदरा, माननीय रेत मंत्री जी द्वारा जो रेतपे का अमेंडमेंट एवट - 2014 प्रस्तुत किया है, उसके समर्थन में मुझे बोलने की आपने अनुमति दी है, उसके लिए मैं आपका बहुत आशारी हूं। माननीय मंत्री जी ने संशोधन प्रस्तुत करते समय काफी विस्तार से बातें कही हैं और इंडियन रेतपे एवट 1979 जो बहुत पुराना था, इसमें अमेंडमेंट की वर्णना आवश्यकता पड़ी, उस अमेंडमेंट को उन्होंने ऐतांकित और परिभाषित किया। आज देश में रेतपे लाइफ-टाइम 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 द्वेषे तीन करोड़ यात्रियों को लेकर रात-ठिन वर्तारी रखती है। इस रेतपे में जो कोई अवकाश है जो कोई त्वारिहार है, वहाँके रेत निर्बाध गति से पैसेंजर्स को एक जगह से दूसरी जगह गंतव्य स्थान पर तो जाने का काम करती है। यात्राविहार कैसे किया जाता है कि रेतपे के ऊपर छग गर्व भी करते हैं और माननीय मंत्री जी ने अपने बजट में बड़े प्रियतार से कहा था कि छग 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 छग रेतपे में ये तीजों करेंगे, इतनी द्वेषे इंट्रोड्यूस करेंगे, जरी रेत लाइन बनाएंगे, कंरार्जन करेंगे, बुलैट ट्रेन लाएंगे, उसके संसाधन के लिए भी इस बार उन्होंने अपना संकल्प घोषणा की है। मैं सरदन के माध्यम से माननीय मंत्री जी को धन्याद देता हूं। जब योजनाओं की घोषणाएं हुईं, इसी सदन में कहा गया कि छग इसे पीपीपी गोड में करेंगे। रेतपे स्टेशन के जो परिसर हैं, वहाँ मेडिकल कालेज बनाएंगे, वहाँ रेतपे कर्मवाहियों के बच्चों को एडमिशन देंगे, बहुत अच्छी मार्केट्स बनाने की बात कही गई है, मेडिकल कालेज बनाने की बात कही गई है, इंजीनियरिंग कालेज बनाने की बात कही गई है तेहिन पूरे देश में जो पीपीपी गोड के बारे में कहा गया, वे संसाधन रेतपे के समक्ष नहीं आए हैं। तामां योजनाओं के लिए घोषणाएं की गई हैं, देश की जनता को अपेक्षा दुर्भ कि जिस तरह से कोई भी रेत मंत्री जब अपनी योजनाओं को सदन में प्रस्तुत करता है तो उसकी उम्मीद होती है कि निश्चित तौर पर रेत मंत्री अपनी योजनाओं का फिरान्वयन करेंगे और वार्ताविकाता के ध्यान पर जनता की उपयोगिता के लिए निश्चित तौर पर उन योजनाओं को पूरा करेंगे। अगर संसाधन न हों और रेत कियाये में बढ़ोतारी भी न की जाए, वर्षोंपर देश का सबसे गरीब आदमी, देश का आम आदमी रेत में सफर करता है। दुनिया में आज भी सबसे सर्वता किया रेत का है। अगर रेत कियाये में बढ़ोतारी की जाती है तो कन्या कुमारी से कम्भीर तक आम आदमी पर जिस तरह का बोड़ा पड़ता है, उसकी प्रतिष्ठिया होती है। एक तरफ छग रेत का किया गया है और दूसरी तरफ रेतपे के संसाधन भी न हों, इसलिए जिस तरह से एफीआई को लाया गया है मुझे उम्मीद है कि इस बार रेत मंत्री जी ने जिन योजनाओं की घोषणा की है,

निखित तौर पर जिस तरफ का इनप्रेस्टमेंट बाहर से आएगा, उस पूँजीनिवेश से अपनी योजनाओं को किस्यानिवत करने में सक्षम होंगे।

जहां तक इस अमेंडमेंट की बात है, मैं निखित तौर पर माननीय मंत्री जी की भावना का आदर करता हूँ और माननीय मंत्री जी ने कहा कि जिस तरफ से मल्टीपल वलेम्स हो रहे हैं कि अगर कोई व्यक्ति दुर्घटनाग्रस्त हो रहा है या उसके जीवन को किसी प्रकार की छानि हुई है तो कई बार मल्टीपल वलेम किया जाता है। जहां से टिकट खाली जाता था, वहां वलेम किया जाना है। जिस जगह पर पहुँचता था, वहां वलेम किया जाता है या जिस जगह पर एक्सीडेंट हुआ, उस जगह पर भी वलेम करता था। इस तरफ से ऐलेम के पास दुर्घटनाओं के इनमें दारों हो गए थे जो मल्टीपल थे और एक ही मामले में कई-कई दारों परस्तुत किया जा रहे थे। इस छानि से बदलने के लिए ऐलेम ने ऐसा किया कि जिस जगह पर दुर्घटना हुई है, उसके ऐलेम प्रशासन को भी पार्टी बनाना आवश्यक होगा इसलिए इस तरफ का संशोधन लेकर आ रहे हैं।

14.55 hrs.

(Shri Ramen Deka *in the Chair*)

आज तो कम्प्यूटर का सुन है, मैं नंतरी जी को सुनाय देना चाहता हूँ कि अगर कोई व्यक्ति तीन जगह से भी वलेम करता है और डग वलेम के लिए को कम्प्यूटर कर दें तो जब भी वलेम यजिस्टर करने के लिए दुर्घटनाग्रस्त भाले जाएंगे तो विलक करते ही अपने आप पता वल जाएगा कि किसी दूसरी जगह भी इसी सिलसिले में पहले से किसी दूसरी जगह पर वलेम भाला है। मैं समझता हूँ कि इस समस्या का समाधान इस तरफ से भी किया जा सकता है। रैपशन 109 और 123 में जो अमेंडमेंट्स हुए हैं, स्थानांतरिक हैं कि ये बहुत होते अमेंडमेंट्स हैं। आपका कठन है कि यात्रियों की सुरक्षा पर ध्यान दिया जा रहा है। जिस वलेम की बात आप कह रहे हैं, मेरा कठन है कि वलेम को टाइम बांड भी किया जाए। अगर किसी के जीवन की छानि होती है, तो टाइम बांड उस वलेम को दिया जाना चाहिए, इस बारे में अगर आप परिवार करेंगे तो स्थानांतरिक है कि आम जनता को इससे लाभ होगा। आपने रैपशन 123 में अमेंडमेंट करने की बात कही है। जैसा छाने साथी ने कहा कि एक्सीडेंट होता है, जैसे ट्रेन में चढ़ते समय दुर्घटना हो जाए, कभी किसी दूसरे कारण से एक्सीडेंट हो जाय। जैसा भाग अरनेटिया में देखा कि ट्रेन में यात्री का पैर आ जाया और दूसरे यात्रियों ने ट्रेन को हिलाकर उस यात्री के पैर को निकालने में मदद की। अगर किसी यात्री के जीवन की छानि होती है, तो हुमन बींग ढोने के नाते संख्यात्रियों की सहायता करना भी बनता है। मैं समझता हूँ 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 स्थानांतरिक है कि उसको कम्पनेशन नहीं दिता है लेकिन अगर कोई यात्री कहीं जा रहा है और यससे मैं कहीं किसी दुर्घटना में उसकी तैयारी होती है और उसके साथ कोई नहीं है तो उसके आश्रित तोग, उसके परिवार वाले कैसे सिद्ध कर पाएंगे कि यह एक्सीडेंट उसकी तापर्याती से हुआ है या उन्होंने पूरी सावधानियां बरती हैं वर्तोंकि जो आपने नियम तागाया है जो प्रोवाइडेट 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 तैयारी हो जाए तो कौन बता सकता है कि उसने पूरी सावधानी बरती थी और इसके बाद भी उसकी मृत्यु हो जाए। स्थानांतरिक है कि जो आप अमेंडमेंट कर रहे हैं, आप यह देखें कि वह इस अमेंडमेंट के बाद ऐसा भी हो सकता है कि जो बर्डन ऑफ प्लॉगिटम के ऊपर डाल रहे हैं कि जिसकी मृत्यु हुई, जिसके जीवन की छानि हुई, वह यह सिद्ध करे कि उसने यारी कारण से एक्सीडेंट हुआ कारण से एक्सीडेंट हुआ था। उसके बाद जहां आप एक तरफ मल्टीपल वलेम को या फर्जी दावों को शेफना चाहते हैं, इस संबंध में गेय कठन है कि कहीं उसने कोई जेनुइन पैरेंजर या उसमें आपका कोई बोनाफाइड पैरेंजर जो टिकट लेकर जाया और उसके लिए लापरवाही के कारण दुर्घटना होती, यह ऊपर भी आपने दिया है और आपने विल्कुल कम्प्यूटर इंज कराइए, एक जगह से किसी घटना में एक वलेम हो और टाइम बांड निरस्तारित हो जाए। उस अपेक्षा करते हैं कि इस तरफ के पैरेंजर्स, ज्यादा ट्रेन के पैरेंजर्स ऐसे हैं कि उनकी मृत्यु के बाद उनका परिवार नियांत्रित हो जाता है। आप एक्सीडेंट के मामले में यूनिफार्मिटी होनी चाहिए। एक रैंडर्डाइज छोना चाहिए कि पूरे देश में अगर कहीं ऐल दुर्घटना होती है, वाहे मैकेनिकल फॉल्ट हो, जैसे पिछले दिनों मध्य में संत कवि नगर में त्रिपाठी जी के क्षेत्र में हुआ, उस सब गए, वहां दो लाख एक्सेसिया एनांस किया। कहीं दो लाख लघ्ये होता है, कहीं पांच लाख लघ्ये होता है, कहीं तीन लाख होता है। एक्सेसिया को रैंडर्डाइज कीजिए जिससे एकलपता हो। आपने जो प्रोतिजा किया है, उसमें एक तरफ पैरेंजर्स के हित को द्याया है वहीं ऐलेम के हित को भी द्याया है। द्याया परपत्र यह होना चाहिए कि अगर किसी को ऐल एक्सीडेंट में कोई क्षति हुई है तो उसे वलेम मिलना चाहिए। माननीय मंत्री जी की देने की नीति है, इसलिए मैं समझता हूँ कि मंत्री जी इस पर विल्कुल विवार करेंगे।

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

*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 causalities 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 Minsiter, 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. Shivsena Pramukh Balasaheb Thackeray and our party Chief, hon. Shri Uddhayji 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

ॐ. संजय जायसवाल (पश्चिम चम्पारण) : सभापति महोदय, मैले बिल (अमेंडमेंट) बिल, 2014 का पूर्ण रूप से समर्थन करता हूं। मुझे इस पर ज्यादा नहीं बोलना है, इसलिए सबसे पहले जो तथागत सत्पर्थी जी ने बोला, मेरे रुचात से उसके संबंध में मानवीय मंत्री जी का कठन है कि वह कर्त्ता भी ट्रिब्यूनल पर अपना वलेम कर सकता है और वह ज़ज़ा पर वलेम करेगा, ऐसा प्रश्नासन वहीं पर जाएगा और वहीं पर उसका वलेम तोक करेगा।

दूसरा, हमारे मानवीय वेणुगोपाल जी ने ऐवशन-123 के बारे में जो सुझाव दिया, जिस 'सौम्या' की उन्होंने बात की, वह इस ऐवशन में कवर नहीं होता है वर्षोंकि यह बात जो और उत्तरणे का मामला है। मैं सत्पर्थी जी की उस बात से पूर्ण रूप से सहमत हूं कि ऑटोमेटेड गेट्स तबाने वाले हैं, तब छी आप इस वीज को गेक सकते हैं। मुझके में, कोलकाता में डम लोन देखते हैं कि वहां लोकल ट्रेनों में एक साथ बीस-बीस लोन मुसरते हैं और अबर किसी का उसमें वढ़ते वक्त एवरीडेंट हो जाए तो आपका कठन है कि आपने ऐसा वर्षों किया, यह थोड़ी-सी नाइंसाफ़ी होगी।

महोदय, मेरा जो असली मुहा है, वह ऐवशन 124-ए का है। मैंने वर्ष 1989 का शी पूरा बिल पढ़ा है। इसमें बहुत रिप्रिवेट लंग से ऐक नया वलेंज़ 'घ' एक कर दिया गया है। पिछले बाले बिल में बाकी वार्षे वलेंज़ थे। नॉर्मली, प्रैसीज़र यह होता है कि अबर आप फिर वलेंज़ एक कीजिए तो वह पांचवें नम्बर पर लिखिए, लेकिन न जाने किस कारण से इस बार जो लास्ट वलेंज़ एक किया गया है, उसे बौद्धा कर दिया गया है और पांचवें पर दूसरे वलेंज़ को कर दिया गया है।

अभी मानवीय संसद ने शी इसे -'अपनी रखने की असावधानी और उपेक्षा'- बताया है। इसमें यह दिखता है - 'किसी यात्री की जीवन लानि या वैयक्तिक क्षति होने पर वलेम ट्रिब्यूनल के सामने ऐसा प्रश्नासन को शी पार्टी बनाया जाएगा।' महोदय, यह मेरी समझ में नहीं आता है। ऐवशन 124-ए में मृत्यु के बारे में या यात्री की क्षति पहुंचने के बारे में यह दिखता है - 'इस खण्ड के प्रैसीज़लों के लिए किसी यात्री द्वाया, या उसकी ओर से, यह खिद्दा और सावित किया जा सकेगा कि उस ने ऐसी घटना के घटित होने से बताने के लिए सभी युक्तियुक्त सावधानियां बरती हैं।' मुझे कुछ दिन पहले का एक बनियान का एडवर्टिज़मेंट याद आ गया। उस बनियान का स्टोन था - 'बड़े आगम में।' उसमें एक नवाब जी मरते हैं और नौ लोगों पर वलेम होता है कि इसने मर्डर किया, इसने मर्डर किया, अन्त में बनियान का जो ढीये हैं, वह पूछता है कि नवाब जी खुद बताएंगे कि किस ने मर्डर किया, तभी नवाब जी मृत्यु से एक बिनट के लिए उठते हैं और बताते हैं कि इस माली ने उनका मर्डर किया और वे पिर मर जाते हैं। इस तरफ की बातों को आप ने बहुत इन्वेंशन्युअस लंग से रखा है।

महोदय, मैं आपके इस बिल का पूरा समर्थन करता हूं, लेकिन मेरा एक सुआव होगा कि आप पर किनाना शी इकोनॉमिक बैंड लगे, आप इस बात पर ज़रूर सोचिए वर्षोंकि यह भाजपा की मूल आवाना के विपरीत है। जब डम कमज़ोर और अंतिम व्यक्ति की बात करते हैं तो कभी फर्स्ट ए.सी. और सेफेन्ड ए.सी. में यात्रा करने वाले व्यक्ति की इस तरह के एवरीडेंट में कभी ऐसे अवानक मृत्यु नहीं होती है। डम जिस भाजपा के शिर्दांत - 'एकान्त मानववाद' और 'अंत्योदय' - पर चलते हैं, उनके जनक पंडित दीन दयाल उपाध्याय जी की मृत्यु तथ्यानुसार से पटना जाते वक्त ड्रेन में फुर्झा। डम चार बार सरकार बना चुके हैं और आज तक डम यह शी नहीं जान सके हैं कि डम इस श्रद्धेय पुरुष की मृत्यु किस कारण से फुर्झा थी। अबर एक बादामवाला मुन्गलसराय रेस्टेरेशन पर नहीं होता, जोकि यह बाताता कि यह पंडित दीन दयाल उपाध्याय हैं तो शायद उनकी बंडी का शी छमें पांच नहीं बताता। मैं नॉर्मी जी से कहूँगा कि इस पर वह ज़रूर सोचें। मैं इसके लिए सबसे ज्यादा यू.पी.ए. गवर्नर्मेंट को ब्लेम करूँगा। मानवीय ममता जी ने शी सन् 2010 में कहा था कि डम सारे अनमैन्ड क्रॉसिंग 2015 तक हटा देंगे। यू.पी.ए. के चार-चार नॉर्मी जी, लेकिन अभी तक केवल 34 परसैट ही उसमें काम हो सका।

सभापति महोदय, मेरा आपके माध्यम से नॉर्मी जी से अनुरोध है कि रेतवे अनमैन्ड क्रॉसिंग के बारे में बहुत शीरियासली सोचिए। मेरी रिखित और ज्यादा विधित्रू है, मेरे बाह्य एक एवरीडेंट 7 जून को ढुआ। एक परिवार के दस सारद्य जा रहे थे और उनकी ऐत एवरीडेंट में मृत्यु हो गई। मैंने कठा कि ऐत कम्पेंशन में कोई प्रावधान नहीं है। शीरियासली अंगिसर से बात की, मैंने माफ़ी मांग ली। 24 जुलाई को आपके द्वाया इसी सरकार में घोषित कर दिया गया कि डम लो-लो लाख रुपए कम्पेंशन देंगे, जिसमें 18 बच्चों की मृत्यु फुर्झा। विडम्बना यह है कि जो बस का ड्राइवर पूरे रुचा कांड का जिम्मेदार है, उसको शी दो लाख रुपए गिर देना। डम यहां यह छातत हो गई है कि मैं चार दिन की छुट्टी में अपने घर नहीं गया, वर्षोंकि मैं यहां लोग पूछ रहे हैं कि डम यहां यहां दस व्यक्ति मारे गए, वे सब आपके लोग हैं, आप उनके लिए वहा कर रहे हैं। इसके लिए मैंने मानवीय नॉर्मी जी को शी पत्र लिखा है। मेरा अनुरोध होगा कि इसमें एक बताज़ यह शी जोड़िए कि आप अनमैन्ड क्रॉसिंग में देंगे या नहीं देंगे और नहीं देंगे तो यह नियम सब के लिए होना चाहिए।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से नॉर्मी जी से अनुरोध करूँगा कि मैं यहां गोबरही राजधानी में मानव रहित रेत नुगटी में दस लोगों की मृत्यु फुर्झा। पूरा परिवार एक शारी में जा रहा था, वह पूरा परिवार खात्म हो गया। उसके लिए शी कम्पेंशन के लिए ज़रूर मानवीय नॉर्मी जी विवार करें। इसके अलावा एक और जो दिवकरत डमारी तरफ से होती है, प्रायान नॉर्मी ग्रामीण सरकार योजना की सङ्केत बनती है। मैं यहां एक शीतलपुर छाता हूं, 11 पंचायतों को पी.एम.जी.एस.वाई. शेड से उसको जोड़ा गया है। वहां पर अनमैन्ड क्रॉसिंग बना दिया गया है। वहां प्रतिरिदिन ठोड़ा ज़रूर से ज्यादा गाड़ियां जाती हैं। इस बात के लिए मैंने जयराम रामेश जी से शी कठा था। आप प्रायान नॉर्मी ग्रामीण सरकार योजना को दिसी परिविश्वासि में ऐसा मत बनाने दीजिए, जो ऐत एवरीडेंट पार करें। अबर ऐतवे क्रॉसिंग पार करें। उनके लिए ज्यादा यह बहुत बड़ा बदलाव हो जाएगा। डम यहां पर 25 फीट का नियम है, पी.एम.जी.एस.वाई. में, वह शी इन्वलूट होना चाहिए कि वहां पर एक मैन क्रॉसिंग हो, नहीं तो जातारी डमारी है। अबर डम वहां पर पी.एम.जी.एस.वाई. की सरकार बना रहे हैं, उसके बाद डम कहो हैं कि केवल उसी की जातारी थी। वहां डम उसके लिए ठोपी नहीं होते हैं? इसलिए मेरा अनुरोध है कि एक तो जो आपका ऐतवे का 2020 लियन है, जिसमें यह कहा जाएगा। यू.पी.ए. सरकार तो अपने नकारापन के कारण मशहूर थी, लेकिन डम कम से कम आगे बढ़ कर यह दिखाएं कि ये सारे अनमैन्ड क्रॉसिंग स्थान हों।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से बहुत विनाश शब्दों में अनुरोध करूँगा कि अबर रासरों में कोई व्यक्ति गरता है तो उसके बारे में आप लिवरत रहिए। अबर उसके रिश्तेदार होंगे तो उस बेचारे की दुर्घटना से मृत्यु ही नहीं होनी, ज्यादातर तभी घटनाएं होती हैं, जब वह अकेले जाता है। इसलिए इसको मानवीय संवेदनाओं के आधार पर देखिए। ऐतवे एक सोशल ऑर्गनाइजेशन है, इस बात पर आप ज़रूर दिनांक करेंगे, मुझे आप पर पूर्ण विश्वास है।

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

*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 धोने (अकोला) : धन्यवाद, स्पीकर सर, मैं इस संशोधन के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। जब से, गोटी जी के नेतृत्व में एन.डी.ए. की सरकार आई है और सदानंद गौड़ा जी ऐतर्वे मंत्री बने हैं, 10 सालों तक यू.पी.ए. का जो कार्यकाल चला, अब अभी तक उसी तरफ काम चलता तो ऐतर्वे का चपका जाम लो जाता, लैकिन कई महत्वपूर्ण निर्णय ऐतर्वे मंत्री जी ने लिए हैं। छोड़े कुछ निर्णय अप्रिय लगते थे, जैसे कि पैरेंजर फिराए में 14 परसेंट की बढ़ोतारी हुई है, लैकिन ऐतर्वे को जिंदा रखने के लिए वह अत्यावश्यक था। मैं किसान परियार से हूं। डगरे जो किसान हैं, उनके खेत में काम करने वाले जो बैठ रहते हैं, वे उनको पढ़ते खाना खिलाते हैं और बाट में खुद खाना खाते हैं। पिछले 10 सालों में ऐतर्वे की भालत बहुत की खराब थी, उसको सुधारने की कोशिश की जा रही है। यह जो संशोधन है, मैं इसका पूरी तरफ से समर्थन करता हूं। लैकिन, इसमें सांशोधित धाराएं 123 और 124(सा) जो हैं, उनमें कठा अर्थ है कि पैरेंजर की लापत्ताई से अब उनकी

मृत्यु हो जाती है तो उनको कम्पेनरैशन नहीं मिलेगा। यह संशोधन सही है, लेकिन जब हम ऐसे सफर करते हैं तो वहां की जो सूचना पूछती है, उसमें हमने कई बार देखा है कि आई शीघ्र ही आने वाली है, ऐसी सूचना होती है, जबकि उस समय आई लोटारी पर खड़ी होती है। कई बार ऐसी सूचना होती है कि आई वालने के लिए तैयार हो रही है या आई वालने के लिए तैयार है तो उस समय आई वालती रहती है। ऐसी अवश्या में अब कोई दुर्घटना हो जाती है तो मुझे तगड़ा है कि इसका दोष ऐसे प्रश्नासन का है। हमने कई जगह देखा है कि ऐसे कर्मचारी को जो क्रॉस करते हैं, वे खव्ये ऐसे कर्मचारी का कुली छठते हैं। अभी हमारे आई साफ्ट अप्टिमाइज़ेशन की जो बोला है कि ऑटोमेटिक डोर वलोजर्स और कई जगह जो अनैन्ड ऐसे वर्सिन्स हैं, वे बंद होने चाहिए।

दूसरा, मुझे ऐसा तगड़ा है कि एकसीडैंट के बाद कम्पेनरैशन से भी जरूरी है कि एकसीडैंट नहीं होना चाहिए। अब, हम ऐसा मैकेनिजम डैवलप करेंगे तो ऐसे के लिए और हमारे सभी यात्रियों के लिए बेहतर होगा। मुझे तगड़ा है कि एकसीडैंट बढ़ने का एक कारण ऐसे की आर्थिक रिश्तों से खाब होना है। इसके लिए पी.पी.पी. डॉ, एफ.डी.आर. डॉ, ऐसे प्रोविजन किए जा रहे हैं। लेकिन हम कई सालों से देख रहे हैं कि ऐसे हमारी लाइफलाइन हैं, जीवनदारी हैं।

पिछले दस सालों में कई नई लाइनें और गेज कन्वर्जन जो सेंशनल हैं, मुझे तगड़ा है कि उनका शायद ही एक-आध प्रौजैक्ट कम्पलीट हुआ होगा। एक अति महत्वपूर्ण प्रौजैक्ट पवास साल पहले हैंदराबाद से जयपुर तक, हैंदराबाद, नानदेह, अकोला, खंडवा, इंदौर जो रोपीकर महोदया का क्षेत्र है, वहां से अजगर, जयपुर साथे चौदह सौ फिलोगीटर मीटरेज की लाइन थी। इतनी बड़ी सभी लाइनें कर्मी-कर्मी कम्पलीट हुई हैं अकोला से जयपुर 22 घंटे में जाता था। आज मुझे जयपुर जाने के लिए कर्मी 35 वा 40 घंटे तगड़े हैं। यह बहुत बड़ा अन्याय है कि जो व्यवस्था 30, 40 साल पहले थी, वह भी आज नहीं है। मुझे तगड़ा है कि गेज कन्वर्जन का कोई भी नया काम करेंगे तो एक एंड से शुरू करके दूसरे एंड में समाप्त करेंगे। हमारे वहां जयपुर से रत्नाम तक गेज कन्वर्जन का काम हुआ, हैंदराबाद से अकोला-खंडवा काम अभी तक नहीं हुआ है। यह काम रिएक्टर्स ने इसे रिकॉर्ड किया हुआ है। इसका आरओआर 25 प्रतिशत है। मुझे तगड़ा है कि देश में शायद ही कोई आरओआर 25 प्रतिशत होगा। यह काम छ: साल से शुरू नहीं हुआ है। हमें इसमें सरकार से खासकर हमारे ऐसे वर्सिन्स की ओर आपेक्षा है। अब यह लाइन कम्पलीट होती तो जयपुर-सिकंदराबाद और जयपुर-बंगलुरु जो ऐसे मंत्री जी की कौनसीटी हैं, का डिस्ट्रैक्ट 200 किलोग्राम कम हो जाता है। ये प्रौजैक्ट्स शीघ्र कम्पलीट किए जाएं वर्षोंके अन्वय में एक बार प्रौजैक्ट्स कम होने वाले हैं।

आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं एक बार प्रौजैक्ट्स कम होने वाले हैं।

*m13

श्री धर्मेन्द्र यादव (बदायूः) : सभापति महोदय, भारत एक कल्याणकारी देश है। इस संशोधन विल को देखने के बाद यह महसूस ही नहीं हो रहा है कि यह कल्याणकारी देश का विल है। यह विल या तो अधिकारियों से प्राप्तिप्राप्ति को कर बना है या मंत्री जी, आप देश की मूल भावना से कहीं न कहीं विवादित हो गए हैं। इसलिए मेरा सबसे पहले आपसे निवेदन है कि इस विल को पास कराने की कोई प्रतिष्ठा बनाने की बजाए इसे अभी भी रेटिंग कमेटी के छात्रों कर दीजिए, जिससे इसमें संशोधन आ जाए। हमने ही नहीं, पूरे सदन में आपके दल के सदस्यों ने भी इस विल के संशोधन पर बहुत सारी आपत्तियां उठाई हैं।...(व्यवधान) आप जो संशोधन लाए हैं, मैं नहीं समझ पा रहा हूं कि ऐसा कौन सा आर्थिक संकट आ गया है।...(व्यवधान) मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि इस कम्पैनरैशन से ऐसा कौन सा ऐसे कर्मचारी को उपर बहुत बड़ा आर्थिक बोझ पड़ गया था। आपने एफ.डी.आई. से लेकर तमाम उपचार लिए हैं कि ऐसे कर्मचारी को आर्थिक रूप से सुषृद्ध करेंगे। उसमें हम समर्थन करेंगे। लेकिन सवाल यह है कि अब आप गरीबों के साथ खिलवाड़ करके ऐसे कर्मचारी 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 आरी पड़ गया। बहुत सारे साथियों ने वहां पर वर्चा की है। हमारी पार्टी का समय कम है, इसलिए मैं सब बातों को लोहांकांडा नहीं आखिर मरने वाला कैसे साबित करेगा कि यह घटना लापरवाही से हुई या ऐसे की गलती से हुई? कैसे आप इसे ठीक करेंगे? इस तीज की जांच के लिए आप जितने बची ताजालेने, आयोग बनालेने या निकाय बनालेने, उससे कम पैसे में आप उन्हें कम्पैनरैशन दे सकते हैं और यह देखे की भी आत्मव्यक्ता है। इसलिए हम आपसे निवेदन करना चाहते हैं कि आप इस संशोधन विधेयक को वापस लीजिए। यदि आप वापस नहीं लेंगे, तो मैं पूछूँगा वाहता हूं कि यह आपने पूरे फाटक बना दिये या जनरल बोर्डी पूरी कर दी? आप जब जनरल टिकट बांटते हैं, तब आप कोई सीमा नहीं लगातो। जितने लोग भी लाइन लगाकर आते हैं, टिकट लेकर वह ले जाते हैं। उसके बाद आप पुलिस लगाकर जनरल बोर्डी में लोगों को एंट्री दिलाते हैं। लोग भूसे की तरह भरकर उसमें यात्रा करते हैं। अब उस भूसे की तरह यात्रा में लोग खत्म हो जाते हैं, तो उनके परिवार के तोगे यह तथा करे कि लापरवाही यात्री की नहीं थी, बल्कि ऐसे की थी। ये सभी गरीब परिवार के लोग होते हैं। अभी परिवार का कोई भी आदमी आपसे कम्पैनरैशन नहीं मांगते जाता। जो कम्पैनरैशन मांगते हैं, वे गरीब परिवार के लोग होते हैं। अभी परिवार को कोई भी आदमी आपसे एकसीडैंट का बहुत बड़ा आर्थिक बोझ पड़ गया था, उसमें लापरवाही उसकी भी या ऐसे विभाग की थी?

माननीय मंत्री जी, आपने अच्छे दिन के सपने दिखाये थे। जो गरीब यात्री है, उनको अंदाजा नहीं होगा कि सदानन्द गौड़ा जी ऐसा विल लाएंगे, ऐसे अच्छे दिन लाएंगे कि मरने के बाद भी उसके परिवार वालों को बताना चाहेंगे। किसकी थी? इस विल की जो मूल भावना है, उस भावना को पढ़ने से यह महसूस होता है कि आदमी अपनी जान कम्पैनरैशन के लिए नवा रहा है।...(व्यवधान) अब मैं गलत कह रहा हूं तो आप लोग बताइये।...(व्यवधान) वह कोई आदमी कम्पैनरैशन के लिए अपनी जान गंवायेगा?

माननीय मंत्री जी, अभी भी कुछ नहीं बिंदगा है। यह पूरे सदन की भावना है। इसका सम्मान करते हुए आप इस विल को वापस लीजिए और रेटिंग कमेटी में शीजिये और वहां से सुझाव आने के बाद दोबारा विल को सदन में लाइये। उसके बाद जो भी सुझाव होगे, उन पर हम बाद में चर्चा कर लेंगे, लेकिन यह गरीब विशेषी विल आप वापस लीजिए, यह हमारी आपसे आपील है। अब 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 यह कर रहे हैं? अभी जारीवाल जी ने कहा था कि आपके अनुज्ञा, आदर्श पुरुष श्री दीन दग्धाल उपाध्याय जी भी ऐसी ही एक दुर्घटना में खत्म हुए थे। वार बार एनडीए की सरकार बनाने के बाद भी उनका पता नहीं कर पाये, तो आप बताइये कि आग आदमी कैसे शिर्द करेंगे कि लापरवाही यात्री की नहीं थी, बल्कि ऐसे देखे की थी। ये सभी गरीब परिवार के लोग होते हैं। अभी परिवार का कोई भी आदमी आपसे कम्पैनरैशन नहीं मांगते जाता। जो कम्पैनरैशन मांगते हैं, वे गरीब परिवार के लोग होते हैं। अभी परिवार को कोई भी आदमी आपसे एकसीडैंट का बहुत बड़ा आर्थिक बोझ पड़ गया था, उसमें लापरवाही उसकी भी या ऐसे विभाग की थी।

)

*m14

श्री कौशलेन्द्र कुमार (गालांदा) : सभापति महोदय, आपने मुझे ऐसा ऐसा संशोधन विधेयक, 2014 पर लोकने की अनुमति दी, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। सभी माननीय सांसदों की एक ही राय है, इसलिए नियमित रूप से इस विल को वापस लोकने की जरूरत है।

16.04 hrs.

महोदय, यह बिल गरीब विरोधी है। जो यात्री ऐत दुर्घटना में मर जाते हैं या जिनके द्वाधन-पैर कट जाते हैं, उन्हें ज्यादा परेशानी होती है। मैं नाटंदा संसदीय शेत्र से आता हूँ। इस संबंध में मैं अपने संसदीय क्षेत्र की एक घटना के बारे में बाना चाहता हूँ। वहां ऑग्सारीयाम में एक हॉल है, जहां दो शाल पहले पांच महिलाएं छठ घुट के नाम पर आते से जा रही थीं, लेकिन वहां फाटक न तभा होने के कारण ऐतगाड़ी की वपेट में आ गई। इस घटना में उन पांचों महिलाओं की मौत हो गई।

आज तक उनको कोई ताश नहीं मिल पाया। वे तमाज महिलाएं जड़नाबाद की थीं। वे छठ घुट करने ऑग्सारी धाम जा रही थीं। माननीय मंत्री जी, दुर्घटना में वाहे ऐत के ड्राइवर की गतती हो चाहे ऐतवे ने फाटक नहीं लगाया, वह गतती हो, लेकिन वे महिलाएं, जो परवैटी के रूप में थीं, उनकी तो कोई गतती नहीं थी। मैं समझता हूँ कि वैरों लोग जो गरीब परिवार के हैं, जःसाहस्र हैं, ऐसे लोग इस बिल से वंचित रह जाएंगे। इसलिए मेरा भी अनुरोध है, जैसा कि अभी आई धर्मेंद्र जी ने और सदन के कई साथियों ने कहा कि यह बिल ताजे की कोई विशेष जरूरत नहीं थी। यह इस बिल का 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 ऐतवे 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 तंतु को ठीक करें ताकि एक आदमी दो बार पैसा न ले पाए, इसे बिल में लाने की वजा जरूरत है? ऐतवे के अधिकारियों की गतती 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। आई धर्मेंद्र 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 enter 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 draconic 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 सुवर्णबीर शिंह जौनापुरिया (टॉक -सवाई माधोपुर): सभापति जी, आपको बहुत-बहुत धन्यवाद कि आपने मुझे ऐल मंत्रालय के इस संशोधन वित पर बोलने का मौका दिया। कई सदस्यों ने अपनी-अपनी बातों को बहां रखा हैं मैं उन सभी की बातों को सुन रखा था। ऐल एक ऐसा विभाग जिसे लोगों की सुविधा के लिए खुले में, तम्बी दूरी तक और जंगलों में ट्रेन चलानी पड़ती है। जहां तक ऐल दुर्घटनाओं की बात आती है, मेरे खाल से हर ऐल मंत्री यह बाहेगा कि गरीबों को ज्यादा से ज्यादा मुआवजा मिले, कोई यह नहीं बाहेगा कि मैं कम दूर लैकिन समस्या इस बात की है कि जब खुले में और जंगलों में ट्रेन गुजरती है, तभी ट्रेनों हैं कि जब ट्रेन 100-120 किलोमीटर प्रति घंटा की गतीर से चलती है, उसके सामने अगर कुछ आ जाए तो वह नहीं बच पाएगा, ट्रेन का ड्राइवर तो फिर कहां बचेगा।

मैं ऐल मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि ऐल दुर्घटनाओं में लोगों को जितना ज्यादा से ज्यादा हो सके, मुआवजा देना चाहिए। बस से बड़ी बात यह है कि ऐल में जो लोग यात्रा करते हैं, तो प्रायः देखा जाया है कि लोग ट्रेन के डिल्बों के ऊपर बैठकर यात्रा करते हैं। इससे कई जगह करने से या पेड़ से टकराने से दुर्घटनाएं होती हैं। जब दुर्घटना हो जाती है तो यहीं कहा जाता है कि ऐल मंत्री की जिम्मेदारी है, वह दोषी है, जबकि लोग सुधर डिल्बों के ऊपर बैठकर यात्रा करते हैं और कहते हैं कि वह मजा आ रहा है। इसलिए कई बार दुर्घटनाओं की जिम्मेदारी हमारी भी होती है। तभी अपनी गतती से ऐसा काम करते हैं, जिससे ऐल एवरीडेंस होते हैं। इसलिए जब तक जनता का सहयोग इसमें नहीं मिलेगा, ऐल एवरीडेंस नहीं रुक सकते।

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

मैं ऐल मंत्री जी का पुनः धन्यवाद करते हुए कहना चाहता हूं कि देश में इस बार दशा और दिशा परिवर्तन के लिए माछौल बना है, राजस्थान के मतदाताओं ने बहुत ही उत्साह से मानवीय नेशनल मोटी जी के प्रति गोप 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 सीटें जिताकर सरकार की दी है। इसलिए ऐल मंत्री जी हमारी अम्मा की तरफ और हमारी अम्मा की 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 होने की वजह से लोगों में सुविधापूर्तक यात्रा नहीं कर सकते। मेरा आपसे नियेटन है कि राजस्थान ने जिस तरह से आपको समर्थन और सहयोग दिया है, आप उस पर ध्यान दें।

ऐल मंत्री जी और ऐल राज्य मंत्री जी की जोड़ी राम और तकमण की तरफ है। हम चाहते हैं कि ऐसे मंत्री अन्यान सभी को दे, जो इतना बढ़िया काम करने की क्षमता रखते हैं। मैं इन लोगों का हृदय से आभार व्यक्त करता हूं। हमारे ऐल मंत्री जी हंसमुख हैं, सदा मुस्कराते रहते हैं। वैसे तो अगर देखा जाए तो मनोज सिंह जी सीनियर टिक्काई देते हैं, लैकिन जोड़ी बहुत अच्छी है। मैं यहीं कामना करता हूं कि अन्यान करे, इन्हें पिछी की नजर न तारें।

आगामी कुछ महीनों बाद पुनः ऐल बजट आएगा। उसे रिखास है कि ऐल मंत्री जी तब राजस्थान के साथ न्याय करेंगे। मैं ऐल मंत्री जी का धन्यवाद करना चाहता हूं कि उन्होंने जयपुर से सवाई माधोपुर-कोटा की ऐल लाइन का ठोट्ठीकरण करना पहले बजट में दी मंजूर कर दिया। सवाई-माधोपुर से जयपुर तक विद्युतीकरण भी कर दिया, इसके लिए मैं इनका कोटि-कोटि धन्यवाद करना चाहता हूं। कोई भी ऐल मंत्री 60 दिन के अंदर ऐसा बजट नहीं बना सकता था व्यापक पिछली पांच साल की सरकार में न कोई अधिकारी, न मंत्री, न प्रधान मंत्री, कोई फैसला लेने में सक्षम नहीं था। यह कियाया जो थोड़ा सा बड़ा है, यह तो पांच साल पहले बड़ा चाहिये था। लैकिन पांच साल सरकार ने टाइम-पास करने में टाइम निकाल दिया, कियी काम की तरफ ध्यान नहीं दिया।

सभापति जी, सवाई-माधोपुर एक प्रशिद्ध पर्लेटन स्थल है। मैं सारे सदन को अपने खाते पर एक बार सवाई-माधोपुर लैकर जाना चाहता हूं। हमारे यहां जब वायिन आवाज देती है तो वायों की पांचायत होती है और पूरा शहर उस नजारे को देखता है। मैं मानवीय ऐल मंत्री जी से चाहता हूं कि एक बार वहां का दौरा भी आप करें और वहां पर जिस हिसाब से बाहर से बोनां आते हैं तो वहां एक पूर्ड

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

मैं अभी मंत्री जी से मिला था और अखबार की कटिंग भी उन्हें दिखाई है। मेरे पुतले तक फूंक दिये गये हैं। पिछली सरकार ने टैक-सवाईं-माधोपुर को यह कठकर कि टैक 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 थाप लाई। टैक में इस बात पर पुतले फूंके गये कि आपने जब चुनाव में कहा था तो अब रेल गवीं कहा? मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि मेरी एक ढी मांग है कि टैक में नवीं रेल विभाग का काट करें ताकि मेरी इज्जत बत सके, मेरे पुतले न फूंकें।

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

पिछले 17 साल से घौलपुर-जंगापुर रेल लाइन का काम बत रहा है। उस परियोजना को जल्द पूरा किया जाए। मेरे वहां पर टैक में वनस्थिती विद्यापीठ है जिसमें करीब 12,000 लोगों हैं। आपके क्षेत्र से भी आती हैं, छर प्रदेश से तड़कियां वहां शिक्षा के लिए आती हैं। वहां एक सुपरफार्म ट्रेन है। वे लड़कियां तीन-तीन स्टेशन बदलती हैं और आजकल जिस परिस्थिति में तड़की कॉलेज से निकलती हैं, घर तक सुरक्षित पहुंचना बहुत बड़ी बात है तो मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि जो सुपरफार्म ट्रेन है उसे वनस्थिती विद्यापीठ लकना चाहिए। मान तो कि आप कर्जाटक या मद्रास की है तो वह तड़की वहां से बैठकर शीर्षा अपने घर तक जाए।

अभी बुलैट ट्रेन का जिक्र किया गया। जयपुर एक ऐसी नगरी है जिसमें दुनिया भर से शैतानी आती है, मैं समझता हूं कि एनएच-8 पर ऐसा हैरी ट्रैफिक है तो बुलैट ट्रेन जयपुर को भी दी जाए, वर्षोंके बावें बुलैट ट्रेन के जयपुर अधुरा है। मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद करते हुए इस बिल का समर्थन करता हूं। आगे जल्दी बजट आयेगा और माननीय मंत्री जी याजरस्थान का भी ध्यान रखेंगे।

*m17

श्री शेर सिंह गुवाहा (फिरोजपुर) : साधापति जी, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आआशी हूं मैं रेलवे मिनिस्टर को धन्यवाद देना चाहता हूं कि जो रेल बजट पेश किया है, उसमें पहली बार पंजाब को तीन ट्रेनें दी गई हैं। यह बिल लाया गया है कि रेल दुर्घटना में फिरी को बोट लग जाती है या उसकी जान वली जाती है या फिरी अन्य प्रकार का नुकसान होता है, अगर दुर्घटनानुसार यात्री को मुआवजा न मिले तो उनके साथ नाइंसाफी होनी। ऐसा प्रबंध जरूर होना चाहिए कि जो भी शारीरिक नुकसान हुआ है, उसका मुआवजा जरूर मिलना चाहिए। इस अमेंडमेंट विल में यह जरूर विवार करना चाहिए कि आसानी से दुर्घटनानुसार यात्री को मुआवजा नहीं मिल सके वर्षोंके कई ऐसी फारमेंटिंग दोती हैं, जो गवीं या आम आदमी पूरा नहीं कर पाता है। इस कारण उन्हें मुआवजा प्राप्त करने में बहुत दिक्कत आती है। मुआवजा लेने का प्रैसीज़र रिपलीफाई दिया जाना चाहिए।

मैं गौड़ा साहब से विनती करना चाहता हूं कि मानव रहित फाटक हैं, वैसे तो देश में कर्त्ता भी मानव रहित फाटक नहीं होने वाले वाले 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 हूं वहां शहरों के बीच में भी मानव रहित फाटक हैं तो कई बार स्कूल की बसों का, लोगों का, ट्रॉन-ट्रालों का एकसीट दुर्घटना है लेकिन रेलवे की तरफ से उन्हें फिरी प्रकार का मुआवजा नहीं दिया गया। उन्हें मुआवजा जरूर दिया जाना चाहिए। आबादी वाले क्षेत्र में फाटक पर डर्यूटी जरूर होनी चाहिए जिससे एकसीट न हो सके।

मैं मंत्री जी से एक विनती करना चाहूंगा कि जैसे डीएम्यू ट्रेन चलाई है, इसमें कई जगह दो सौ या तीन सौ फिलोग्रीटर तक यात्रा होती है लेकिन इसमें शौचालय का कोई प्रबंध नहीं है, कोई मरीज, स्ट्री या सामान्य व्यक्ति भी वर्षों न हो, इतनी देर तक विना शौच के रहना बहुत मिलिक होती है। डीएम्यू ट्रेन में शौचालय का प्रबंध होना चाहिए। डमारे फिरोजपुर फाजिलका से जालंधर तक डीएम्यू ट्रेन चलती है, मैंने डीआरएम साठब से रवांग कहा है कि उसमें इतने ज्यादा यात्री होते हैं, लेकिन केवल दो ही डिब्बे हैं। उन दो डिब्बों में वार डिब्बों में जिले यात्री यात्रा करते हैं। मेरा कहना है कि इस ट्रेन के लिए कम से कम वार डिब्बे लगाने चाहिए, जिससे कि लोगों को राहत मिल सके।

महोदय, फाजिलका में जब भारत-पाकिस्तान का बंदरगाह नहीं हुआ था, आजादी से पहले फाजिलका वूल एशिया की एक मंडी थी। फाजिलका में ट्रेनों को धोने के लिए याशिंग मशीन तरी तुर्की थी और वहां ट्रेन याशिंग के लिए रुकती थी। लेकिन पिछली सरकार ने उस स्टेशन को बंद कर दिया है।

तमेशी माननीय मंत्री जी से यांती है कि जैसे आज पंजाब में जिले भी जिले हैं, डम चालों हैं कि वे सारे जिले रेलवे में याजदानी से और शताब्दी से जुड़ने वाली चाहिए ताकि सभी जिले ये मध्यसूक करें कि सभी जिलों की जो ट्रेन हैं वहां इंटरसिटी हो, एवरार्से हो वहां शताब्दी हो, पूरे जिले में प्रैविजन होना चाहिए। अब दो ट्रेन डमारी चंडीगढ़ से फिरोजपुर तक के लिए चलती हैं और दोनों वैसे तो मंत्री जी ने दोनों विश्वास दिया है कि चंडीगढ़ से चलने वाली फिरोजपुर की बजाए इस बार फाजिलका से वरोनी। ऐसे ही शताब्दी की छालत यह है कि न तो फिरोजपुर में दोनों शताब्दी गिलती हैं और न ही फाजिलका में शताब्दी गिलती है। मैं कल ही फाजिलका में एक संघर्ष कमेटी है जिन्होंने वहां भूख छड़ताल की तुर्की है कि दोनों ट्रेनों की राजदानी से जुड़ने के लिए कोई इंटरसिटी या कोई शताब्दी या कोई एवरार्से ट्रेन गिलती जरूरी है ताकि फाजिलका जिला जो बॉर्डर की ओर पड़ता है ताकि दिल्ली में जा सके और लोगों को अपने धार्मिक स्थान छाँटिए, नंदेश साठब, श्री दर्यांदर साठब, व्यास इत्यादि धार्मिक स्थानों पर जाने के लिए सुविधा हो सके।

जो पहले छोटे गंव थे, छोटे करवे थे, अब ये बड़े शहर का रूप धारण कर गये हैं लेकिन वहां एवरार्से ट्रेन रुकती नहीं है और न ही कोई बड़ी ट्रेन रुकती है। इसलिए डम चालों हैं कि वहां पर टिकट देने के काउंटर भी बहुत कम हैं। डमारा मंत्री जी से निवेदन है कि वहां पर ज्यादा कारंटर्स की संख्या बढ़ाई जाए ताकि आर्मी वालों को और आम आदमी को टिकट देने में कोई प्रेशर न हो। मुझे रिश्वास है कि ये जो छोटी-छोटी मुश्किलें हैं, इनका समाधान सरकार जरूर करेगी। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

डमारा फिरोजपुर यो सबसे बड़ा और पुराना डिलीजन है, वहां आर्मी की बड़ी छालनी है, वहां पर कोई ऐसी ट्रेन या शताब्दी ट्रेन टिल्टी से नहीं जुड़ी हुई है। इसलिए डम चालों हैं कि वहां पर टिकट देने के काउंटर भी बहुत कम हैं। डमारा मंत्री जी से निवेदन है कि वहां पर ज्यादा कारंटर्स की संख्या बढ़ाई जाए ताकि आर्मी वालों को और आम आदमी को टिकट देने में कोई प्रेशर न हो। मुझे रिश्वास है कि ये जो छोटी-छोटी मुश्किलें हैं, इनका समाधान सरकार जरूर करेगी। इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

*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 killedâ€œ!."

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

ਡਾਂ. ਕਿਰੀਟ ਸੋਮੈਯਾ (ਮੁਖਵਾਈ ਤਤਰ ਪੂਰੀ) : ਮਾਨਸਿਕ ਸਾਹਿਤ ਮਹੌਲਦਾ, ਮੈਂ ਸਥਾਪਨਾ ਪਛੇ ਲੋਚੇ ਗੱਲੀ ਜੀ ਦੇ ਪ੍ਰਾਂਤੀਕ ਕਰਨਾ ਚਾਹਤਾ ਹੁੰਦਾ ਹੈ, ਵਹ ਮੇਰੀ ਸਠਾਪਨਾ ਕਾਂਝੇ ਅਤੇ ਜਿਨ੍ਹਾਂ ਅਭੀ ਤਕ ਹਰ ਨਈ ਮਿਲਾ ਤਜਕੇ ਲਿਏ ਏਕ ਲੋਚੇ ਗੱਲੀ ਹੈ।

श्री पृथ्वी जोशी (धारवाड़) : आप घर दीजिए, वे ट्रेन देंगे।

डॉ. किरीट सोमेया : महोदय, आज जो अमेंडमेंट विल आया है, मुझे तगड़ा है कि तानगण साल भर से ऐसे प्रश्नासन इसकी वर्ता कर रहा है। डुप्टीकेट वेम और डिक्षे से कोई गिरता है, यह इसके दो मुख्य विशुद्ध हैं। मैं आपके हारा मानवीय मंत्री जी का ध्यान मुख्यमंत्री की तरफ आकर्षित करना चाहता हूं। यहां गत छ: माहों में वार घटनाएं हरी हैं। इसका वर्णन करते हुए मैं मानवीय मंत्री जी से प्रार्थना करना चाहता हूं। योग्यता के लिए इस अमेंडमेंट से संबंधित है। मेरे सहयोगी श्रीकांत शिंदे जी ने मोनिका गोरे का उल्लेख किया। 16 साल की नौजवान लड़की मेरे पाटकोपर क्षेत्र में कातोज जा रही थी, प्लेटफार्म और ट्रेन के बीच के गैप में गिर गई और दोनों छाथ कट गए। मोनिका गोरे के दोनों छाथ कट गए, छाने उसे दोनों इलैक्ट्रॉनिक छाथ लिए। कल उन्होंने इलैक्ट्रॉनिक छाथों के साथ वह मुझे राखी बांधाने आई थी। मेरे ही क्षेत्र में कुर्ता रेशेन 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 छग अपनी संरक्षा की ओर से दोनों पैर दे रखे हैं। डबल लोड आया, ठाणे जिले में टिटवाला, आग्नीहती में ट्रेन डीरिमैन्ट हो गई, उसमें दो ऐसे डिक्षे थे, मार्च, 2014 में यह घटना हुई। डीरिमैन्ट में से घवत पटरी पर फैक दिया गया, गिर गया, सामग्री से आके वाली ट्रेन ने उसे कुचल डाता, उसकी मृत्यु हो गई।

मैं चौंकी घटना बताना चाहूँगा कि ठाणे जिते में एक टनल है, उस टनल में से ड्रेन फारट जा रही थी, झटका तगा, चार पैरोजर्स गिर गये, उनकी वर्षी मृत्यु हो गई। ये सब निर्दोष नागरिक थे। मैं मंत्री मठोदय से प्रार्थना करना चाहूँगा कि वह यह सिद्ध करना पड़ेगा कि मैं निर्दोष था, मैं निर्दोष हूँ। मंत्री मठोदय आप यह बिल पास कर लें, तोकिन इस बिल का एडजुफेशन करते समय रेलवे प्रशासन को यतेम ट्रिल्यूनल को थोड़ा इसमें वर्तेरिफिकेशन देना पड़ेगा।

मैं आपको दुर्सा उदाहरण देना चाहता हूँ कि बित का उद्देश्य अच्छा है, जो बढ़माशी करते हैं, उन्हें शोको, उन्हें शोकना वालिए त्रुटीफेट वर्तम एक बिजेस है। Your intention is certainly

good. विल का डम समर्थन करते हैं कि डुप्लीफेट, बोगस वलेम रुकना चाहिए। लेकिन जो प्रामाणिक निर्दोष प्रवारी है, उसके संबंध में समापन करते समय इस संबंध में जो भी योन्य प्रौक्तंशन तोनी चाहिए, उसके संबंध में आप यह एडमिनिस्ट्रेशन को बतायें, इतनी ही खिवैट 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.

अं. किशीत सोमैया : सभापति महोदय, मैं विल का समर्थन करता हूँ, विल का इन्टेंशन अच्छा है, विल को डमने युनानिमसली पास करना है। यह विल थोर, बदमाशों को रोकने के लिए ताया गया है। यह बहुत अच्छा विल है। लेकिन इस विल को छोड़कर मैं इन बातों पर मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ। इस विल के निमित्त से यह मेरा डिस्कशन है। मैंने जो उदाहरण दिये हैं, उनका विल से संबंध नहीं है। अभी टिल्टी में प्लेटफार्म नम्बर 14 और 15 बने हैं। इस विल के निमित्त से ऐलवे वलेम ट्रिल्युनल में जो मामले आते हैं, अभी आप महीने, दो महीने पहले से ऐल मंत्री बने हैं, इसमें आपका कोई दोष नहीं है। लेकिन वर्चा के निमित्त से डम आपसे प्रार्थना करना चाहते हैं कि ड्लारे सीनियर सहयोगी मित्र, श्री रविशंकर प्रसाद यांच बैठे हैं, ऐड साल से मुम्क्षु ऐलवे वलेम ट्रिल्युनल में मैम्बर (ज्युडिशियल) नहीं हैं। चार छाजार केसिंज का बैकल्टेन है। This has nothing to do with any of us. यह विल से भी संबंधित नहीं है, यह मैं रपट करना चाहता हूँ। लेकिन इस निमित्त से मैं प्रार्थना करना चाहूँगा कि ऐलवे वलेम ट्रिल्युनल में जो मैम्बर (ज्युडिशियल) हैं, उसकी जल्दी नियुक्ति हो जाए।

अंत में मैं एक छोटी सी बात के पृति आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूँगा कि मेरे ध्यान में भी यह बात आई है, ऐलवे अधिकारियों से भी बात हुई, आपने ऐल बजट में जिसका उल्लेख किया है। You have taken an initiative. डम प्रिवेन्शन के ऊपर ज्यादा ध्यान देना चाहते हैं, ताकि ऐसी घटनाएं न घड़ें। आपने ऐल बजट में यह बहुत अच्छी शुरुआत की है कि ड्रेन के दरवाजे का आटोमैटिक लॉक बंद हो जाए। यह आपने बजट में कहा है, मैंने उसी समय उसकी प्रांगणी की थी। Please start with Mumbai Suburban Railways or in other suburban railways like Chennai Suburban Railways और जो सर्वान्व ऐलवेज हैं, उसमें ऑटोमैटिक लॉक सिस्टम, दरवाजे बंद करने का सिस्टम प्रारम्भ हो जायेगा तो इस प्रकार के विल की वर्चा करने की ज़रूरत नहीं पड़ेगी।

आधिकार में मैं एक बात कठकर अपनी बात समाप्त करना चाहूँगा कि जहाँ पर एविसेल्टेन्स हुए हैं, ऐलवे ऐप्टी कमीशन उसकी इंवेसियरी करता है तो आप उसमें कोई अकाउन्टेंटिली वलाज तगाइये। वर्चोंकि यथा होता है कि ऐप्टी कमीशन इंवेसियरी करता है, रिपोर्ट ऐलवे को सबमिट हो जाती है, महीनों, सातों तक वह रिपोर्ट ऐसे ही रूप जाती है।

मार्ट महीने में मुंकई के पास जो दुर्घटना हुई थी, ऐलवे ऐप्टी कमीशन गए, रिपोर्ट आकर पढ़ी है। आंबीलती ड्रेन दुर्घटना के लिए जिम्मेदार कौन है? पेशंट को बचाने लिए प्रयत्न नहीं हुए। भले ही मार्ट की घटना हो, लेकिन इस संबंध में भी आप सुधार करेंगे। अंत में विल का समर्थन करते हुए मैं कहना चाहता हूँ कि विल का इन्टेंशन बहुत अच्छा है। बोगस, डुप्लीफेट्स वलेम को खत्म करना चाहिए। प्रिवेन्शन के लिए आपने ऐल बजट में शुरुआत की है, उसको थोड़ी निति दें और साथ में निर्दोष प्राप्तियों के जो वलेम हैं, कॉम्पन्येशन हैं, रिटीफ, रिफैविलिटेशन है, जैसे किशी का छात एविसेल्टेन में कुवल नया है, अंगर 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 आपे सुधार करने की दृष्टि से साल भर में आप कर सकें हैं। आप कीजिए।

*m20

श्री शेतेश कुमार (भागलपुर): सभापति महोदय, ऐलवे (संशोधन) विधेयक, 2014, जो आज पेश किया गया है, मैं उसमें रपट शब्दों में कहना चाहूँगा कि अगर सरकार की नीति और नीयत दोनों रपट छे तो निर्धारित यह बहिर्या विधेयक है और जनता के द्वारा है। लेकिन नीति नीयत दोनों ठीक नहीं है। इसलिए भी ठीक नहीं है कि हाउस में आज यह विधेयक ताया गया है, उसको स्टैपिंग कमेटी को भेजा जाना चाहिए। उस पर एक डिटेल बहस होनी चाहिए। उसके बाद इसको हाउस में लाना चाहिए था। एक ही छानि या क्षति के अनेक दावों को रोकने के लिए विल लाया गया है। बहुत अच्छा विल है। निर्धारित रूप से इसको लाना चाहिए। लेकिन नीति नीयत है और साथ में निर्दोष प्राप्तियों के जो वलेम हैं, कॉम्पन्येशन हैं, रिटीफ, रिफैविलिटेशन है, जैसे किशी का छात एविसेल्टेन में कुवल नया है, अंगर 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 आपे सुधार करने की दृष्टि से देखा जाए।

महोदय, मैं कहना चाहूँगा कि गरीब आदमी ऐल में सफर करते वह ऐल की गततो के वालते अगर दुर्घटनाग्रन्थत हो जाए तो उसकी जांच रिपोर्ट जो ऐलवे विभाग द्वारा जाएगी, जैसा कि मैंने ख्यां ख्यां करनी चाहिए। उसको कहा जाएगा कि उनकी अपनी गततो के वालते, असावधानी के वालते दुर्घटनाग्रन्थत हो जाए। मैंने अपनी अंखों से देखा है। मैं ड्रेन में सफर कर रहा था। उसको शीली एक तरफ से टूटी हुई थी और वहने के क्रम में वह उससे टिटप हो गया और ऐल और प्लेटफार्म के बीच में निर के पूरी तरफ से उसके छाथ, पैर, हैंड इंजर्ड हो गए। लेकिन आज तक उसका टावा, उसका वलेम कहीं नहीं होता है। इसलिए जो विल लाया गया है, जो संशोधन हुआ है, निर्धारित रूप से आम जनों के द्वारा है। लेकिन इसमें सबसे बड़ी कमी यह है कि इस पर डिटेल बहस होनी चाहिए। उसके बाद इसको हाउस में लाना चाहिए था। खैर जब इस तरफ का विल आ जाए है, माननीय मंत्री महोदय, यहाँ पर वैठे हुए हैं, मैं कहना चाहूँगा कि ऐसा न हो कि जब किसी तरफ की कोई दुर्घटनाएं हो जाएं और विभाग के द्वारा यह कहा जाए कि आत्मकर्ता करने के प्रयास से ऐल के आगे आ कर अपनी जान दे दी। इस पर किस तरफ से अंतुरु लाने का काम होगा, इस पर बहुत सोता-समझकर निर्णय लेने की आवश्यकता पड़ेगी। बहुत सारे गरीब आदमी वलते-चातते दुर्घटना के विकार हो जाते हैं। उसके पास इतनी हिम्मत नहीं होती है कि वह ऐलवे से तड़े या अपना इताज कराये। गरीब आदमी उसमें फंस जाते हैं और ऐलवे का वापकर छोड़कर किसी तरफ अपना इताज करने के फैर में रह जाते हैं।

महोदय, मैं आपके माध्यम से कहना चाहूँगा कि यह जो संशोधन विल लाया गया है, इसको स्टैपिंग कमेटी को भेजा जाना चाहिए और उसके बाद ही इस विल को हाउस में लाने की बात होनी चाहिए। चूंकि आज ऐलवे संशोधन की बात हो रही थी तो उस सन्दर्भ में मैं कहना चाहूँगा कि डम लोगों के क्षेत्र से सम्बन्धित भी कुछ मामले हैं। समय-समय पर वहाँ दुर्घटनाएं होती रहती हैं, जैसे भागलपुर से थोड़ा सा आगे एक लैंटक जगह है। भागलपुर भारत के मानवितृ पर है और भागलपुर के आगे लैंटक एक स्टेशन है। वहाँ समापर की नितान्त आवश्यकता है। सबसे बड़ी बात है कि वहाँ तगड़ 25-30 करोड़ रुपए की तागत से पुल बन गया है, लेकिन विना समापर के वालते। आज पूरी तरफ से वह पुल बैकार है, उस पुल का कोई उपयोग नहीं है।

मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूँगा कि वहाँ पर एक समापर 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 निलकर भी बात कर रहूँगा। भागलपुर में मंडल ऐल कार्यालय की बहुत आवश्यकता है। वर्ष 2008 में तकातीन ऐल मंत्री जी ने इसकी घोषणा की थी, ओ.एस.डी. आदि बहाल करके वहाँ की जांच आदि के लिए निर्देश दिए हुए थे। वह बहुत अच्छी जगह है, चूंकि भागलपुर भारत के मानवितृ पर है और भागलपुर के आगे लैंटक एक स्टेशन है। वहाँ समापर की नितान्त आवश्यकता है। सबसे बड़ी बात है कि वहाँ तगड़ 25-30 करोड़ रुपए की तागत से पुल बन गया है, लेकिन विना समापर के वालते। आज पूरी तरफ से वह पुल बैकार है, उस पुल का कोई उपयोग नहीं है।

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 मैंडक में जो इंसीडेंट दुआ था, डमने भी मौका वारदात पर जाकर देखा था। तोनों ने बोला था कि this is due to negligence of the

driver. ड्राइवर मोबाइल पर बात कर रहा था, वह आगे निकल गयी, तोकिन वहाँ पर छमजे जाकर देखा था, वहाँ पर एक बिल्डिंग बड़ी हुई है। वहाँ छम 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। बताने में शी मैं सुनता था कि तोगे ऐलवे बजट, ऐलवे बजट कहते रहते थे तो मैं टी.वी. के सामने बैठता था। जब मैं बैठता था तो मैं ऐलवे बजट को ऐडियो पर सुनता था। जब शी मैं ऐलवे बजट देखता हूँ तो मुझे एक ही गाना चाह आता है-

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

वह कहाँ गिरता है, किसे मिलता है, वहा ढोता है, कुछ शी समझ में नहीं आता है। छमारे टेश के 28 राज्यों के अन्दर में यह टुकड़ा कहाँ जाकर गिरता है, किसी को नहीं दिखता है, तोकिन कभी-कभी मैंने देखा है कि यह टुकड़ा कभी पाथिग बंगाल में ज्यादा दिखता है, कभी बिहार में मिलता है और अभी गुजरात में दिखेगा। मंत्री जी, आप अभी ऐलवे मंत्री हैं तो दिल का टुकड़ा अबची बार ऐट लीस्ट कर्नाटक में बड़ा टुकड़ा डालो। मध्यबूब नगर के ऊपर से जो ऐल जाती है, वहाँ ऐट लीस्ट डबल ट्रैक बनेगा। मैं आपको एक ही टीज बताना चाह रहा हूँ कि हैदराबाद से मध्यबूब नगर की दूरी केवल 100 किलोमीटर की है। बहुत से आदमी अपने शोजगार के लिए सुबह-शाम मध्यबूब नगर से हैदराबाद अप एंड डाउन करते हैं। आज तक वह 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 धवका मारा, कौन किधर गिरा, किसी को पता नहीं है। इसमें आप जो कंपनीशन देना चाह रहे हैं, you have to identify the person, वह इंपॉरिशल चीज़ है। इसलिए मैं आपको रिवैरेट करता हूँ कि इस बिल के अमैंडमेंट के बारे में पुनर्विचार करें और पूरी जांच करने के बाद इसमें अमैंडमेंट लाएं 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 tortuous 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."

17.01 hrs. (Dr. M. Thambidurai in the Chair)

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) â€¢*

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 महिलाकार्यवाले खड़गे (गुलबग़ा) : सभापति मण्डोदरा, जो भी बिल बार-बार आता है तो ये कहते हैं कि उधर जो बैठे हैं, उन्होंने भी ऐसा किया, इसीलिए हम ताएं दर चीज को छगने जो किया है, वही अगर आप ता रहे हैं तो आपकी कोई जरूरत नहीं, सीधे दर चीज को इम्प्टीमेंट करते जाएं, चर्चा करने की आवश्यकता नहीं है। दूसरी चीज यह है कि रूल्स के मुताबिक बिल तो लाते हैं, फॉर्मुलेट करते हैं, एनैक्टमेंट करने के पहले भी इन सभी मिल कर, सोच कर उसको रॉयल्स कमेटी या सलैफट कमेटी को भेजते हैं। आप सब को मानूँ दै कि रॉयल्स कमेटी इसीलिए बार्नार्ड, इसीलिए ज्वाइंट सलैफट कमेटी होती है। जब चर्चा हो रही थी तो मैंने पहली बार देखा कि डगरे ली.जे.पी. के गेता, डॉ. किरीट सोमेश्या जी थोड़ा गडबड़ा रहे थे, वर्षोंपै के कड़े रहे थे कि इधर बोल्ने या उधर बोल्ने मुंबई में गए तो वहां होने वाला है, यहां रहे तो वहां होगा, इस तरह से बोल रहे थे। अब सब की याचना यह है, चर्चा तो हो गई, लोकिन उसमें थोड़े डिफेक्ट्स हैं, इसलिए इसको रॉयल्स कमेटी को भेजने में व्यापक दिव्यकात 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).

खान मंत्री, इस्पात मंत्री तथा श्रम और शेज़गार मंत्री (श्री नेन्द्र सिंह तोमर): सभापति मण्डल, मैं प्रस्ताव करता हूँ :

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

मण्डल, शिक्षा अधिनियम, 1961 में संशोधन लाने की अत्यधिक आवश्यकता महसूस हो रही थी वर्णोंकि हम सब इस बात को भली-आंति जानते हैं कि आज देश में रिकल बढ़ाने की आवश्यकता है। नई सरकार जब से बड़ी है, तब से सारे देश में यह अपेक्षा भी बड़ी है। शिक्षा अधिनियम में बहुत आर्द्धे प्रावधान थे जो इस मामले में कठिनाई उत्पन्न करते थे। आज जिस प्रकार से एप्रोट्रियालिपि की आवश्यकता है, उसका टायरा 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 सुवाओं की दृष्टि से बहुत महत्वपूर्ण है, रिकल बढ़ाने की दृष्टि से बहुत महत्वपूर्ण है, रफेल को बढ़ाने की दृष्टि से बहुत महत्वपूर्ण है और देश को इसकी आज महती आवश्यकता है। सभी सदस्यों के सकारात्मक विवार इस पर आएं और इस विधेयक को पारित करने की दिशा में आगे बढ़ा जाए। सभी सदस्य अपने विवार व्यक्त करें, उसके बाद मैं उनका उत्तर दूँगा। ...*(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 वीरेन्द्र सिंह (भटोली) : सभापति जी, बहुत गौश्य की बात है कि भारत की संसद में देवपूरता शोज्य पदार्थ दूध के बारे में वर्चा शुरू हो रही है, पिछले दिनों दूध के दाम में वृद्धि के बारे में एक सवाल आया था, जो अद्या रठ गया था। मैं समझता हूं कि आज की वर्चा उर्दी शंदर्भ में है। यह देश बहुत प्राचीन है और इसका प्राचीनता का इतिहास है। लगाए देश के ऋषियों ने दूध को इस देश की परम्परा, संस्कृति और सभ्यता से जोड़ कर रखा है। ... (व्याख्यान) दूध केवल व्यापार का ही शोज्य पदार्थ नहीं होता। दूध का संबंध इस देश की सभ्यता, परम्परा और संस्कृति के शोज्य पदार्थों से भी है। ... (व्याख्यान)

सभापति महोदय, प्राचीन काल से ऋषियों ने उत्तम शोज्य के तौर पर दूध को निर्णयित किया है। आज भी हमारे देश के बहुसंख्यक लोग दूध पीते हैं और उसके कारण बलिष्ठ होते हैं। दूध इस देश के जलवी शोज्य पदार्थ में आता है। दूध के दाम में वृद्धि के विषय में पिछले दिनों भी वर्चा तुर्की थी। एक किसान होने के नाते मुझे चिंता होती है कि कृषि में उत्पादित होने वाली वीजों का जब दाम बढ़ता है तो देश में घट्टा मर जाता है, वाहे खेत में उत्पादित होने वाला अनाज हो या किसान द्वारा पैदा किये जाने वाली वीजें हों। जब भी उनके दाम बढ़ते हैं तो देश में मंडाई का घट्टा मर जाता है।

सभापति जी, मुझे चिंता तब होती है कि जब कारखाने में बनने वाला सामान, जिसे किसान उपभोग में लाता है, वाहे वह कपड़ा, कानून, विजली, पानी, टर्वाई आदि हो, ये सब वीजें जब मंडाई होती हैं, तो कानून-कानून खबर नहीं होती। लेकिन किसान द्वारा उत्पादित की जाने वाली वीजें जब मंडाई होती हैं तो देश में मंडाई का घट्टा मर जाता है और तोग कहते हैं कि सरकार मंडाई वर्षों नहीं खेक पाती? मैं इस बात को बहुत वित्तापूर्वक कठ सकता हूं कि दाम तय करना हो, तो संसद सर्वसम्मत से दाम तय कर ले कि कृषि में जो लागत होती है, उस लागत पर वर्चा लाभ होना और कारखाने में बनने वाली वीजों पर जो लागत होती है, उस पर वर्चा लाभ होना? मैं समझता हूं कि संसद इसे सर्वसम्मत से तय कर सकती है, लेकिन मुझे हैरानी इस बात की होती है कि जब खेती में पैदा होने वाली वीजों का दाम बढ़ता है, तो सब लोग गाथा पीटकर कहने लगते हैं कि दूध, गेहूं, दाल, सब्जी आदि के दाम बढ़ गये।

लेकिन यिन्ता इस बात की है कि जो परिश्रम के पर्सनेसे खेत में पैदा करता है, उसको उसका लाभ नहीं मिलता है। सदन में यह कानून बनना चाहिए कि जो परिश्रम के पर्सनेसे खेती में पैदा करता है, उसको उसका लाभ मिलना चाहिए। जहाँ तक दूध की बात है, अपने देश में 37 करोड़ लीटर योजना दूध पैदा होता है। 125 करोड़ की आवादी 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 कठ सकते हैं कि 37 करोड़ लीटर दूध में देश की 125 करोड़ आवादी को दूध उत्पादन नहीं हो सकता है। इसका कारण यह है कि दुधारू पशुओं को आरी मात्रा में कठान के लिए भेजा जाता है। देश से आरी मात्रा में मांस निर्यात होता है। भैंसों के दूध छोड़ आज भी इसलिए कम उत्पादन होते हैं वयोंकि भैंसों के मांस की उपचारिता कई देशों में है। हमारे देश से भैंसों का निर्यात उसे काठने के लिए हो रहा है। यह बात सरकार की जानकारी में होनी चाहिए और इस पर योग्यता जानी चाहिए। एक किसान होने के नाते मैं यह बात कठ सकता हूं। लेकिन इस बात को बहुत-से लोग इसलिए नहीं समझते 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, ये सभी लोग इस बात को जानते हैं। मैं इसलिए कहता हूं कि यह कृषि और ऋषि परम्परा का देश है वयोंकि ऋषियों ने हमें वैदिक काल में बताया था कि कहाँ किस तरफ की खेती होनी चाहिए। वैदिक काल में हमें ऋषियों ने बताया था कि गाय और भैंस का दूध पीने वाले लोग कैसे खरपथ रह सकते हैं।

सभापति जी, आज भी हमारे देश में गंगा-यमुना के मैदान में खेती की बहुत बड़ी संआवाना है। प्लानिंग कमिशन की रिपोर्ट देश लीजिए, तुम्हारा 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 आरी मात्रा में उत्पादन होने की संआवाना है। यह दूध का उत्पादन होना, तो गंगा-यमुना के मैदान में पैदा होने वाले अनाज और दूध से हम भूजिया का पेट भर सकते हैं। यह मैं नहीं कहता हूं, प्लानिंग कमिशन की रिपोर्ट को देखकर आप समझ सकते हैं।

सभापति महोदय, मैं काशी दिन्दू विष्वविद्यालय का छात्र रहा हूं श्री मणेन्द्र जी यहाँ पर बैठे हैं, वे बन्दीली से सांसद हैं, वे भी काशी दिन्दू विष्वविद्यालय के छात्र रहे हैं। श्री मातलीय जी कहते थे- "ग्राम-ग्राम पाठशाला, व्यायामशाला गृह्ण-गृह्ण।" गौत-गौव में पाठशाला होनी चाहिए और धर-धर में व्यायामशाला होनी चाहिए। इस अवधारणा के आधार पर काशी दिन्दू विष्वविद्यालय की स्थापना हुई थी। वहाँ कुलपति कौन होता था? जो दरा छाजार लाडों को शिक्षा देता था, छाजारों नाय रखता था, लाडों को दूध पिलाता था, उन्हें बलिष्ठ बनाता था, वह कुलपति होता था। आज के जैसे कुलपति नहीं होते थे कि कोई सातारुप लाडी, तो उनके सांसदों के सामने परिक्रमा करेंगे और कुलपति की कुर्सी पर बैठ जाएंगे। हम काशी दिन्दू विष्वविद्यालय के छात्र रहे हैं, कुलपति को गुरुजी कहते रहे हैं। आज बाजारीकरण ने हमारे देश की सारी परिस्थितियों पर प्रभावित लगाया है, वह बाजारीकरण ने ही हमारे देश को मांस के निर्यात के लिए विषय किया है। हमारे देश में, गंगा के निर्यात रहने वाले लोग, नदियों के निर्यात रहने वाले लोग, आज भी समग्र 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 हैं और जो किसान दूध का उत्पादन करता है, उससे वे 20-25 रुपए किलो दूध खरीदते हैं। यह कानून बनना चाहिए। हमारे कृषिग्रन्थी जी यहाँ बैठे हैं, जब खेती के उत्पादन के दाम की बात आती है, तो वाहे इधर बैठे हुए लोग हों, वाहे उधर बैठे हुए लोग हों। ... (व्याख्यान) 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 वीरेन्द्र सिंह : यह दूध का विषय है। जब दाम तय करने की बात आती है, तो कठा जाता है कि उचित मूल्य गिरेगा, समर्थन मूल्य गिरेगा, मैं भी किसान हूं, आज तक मैं इस उचित मूल्य की परिआधा नहीं समझ पाया कि उचित मूल्य वर्चा होता है और समर्थन मूल्य वर्चा होता है। आप वर्चों नहीं "तामकारी" शब्द का इस्तेमाल करते हैं कि खेती के उत्पादों में, वाहे दूध हो। वाहे अनाज हो, सब्जी हो, फल हो, ढार चीज की तामकारी कीमत देने के लिए सदन में कानून बनाएंगे। ... (व्याख्यान)

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

श्री वीरेन्द्र सिंह : सभापति जी, मेरी बात सुन लीजिए। आप धृष्टी बजाते हैं, वह आपका अधिकार है, लेकिन अपनी बात करने का मेरा अधिकार है। ... (व्याख्यान) आप यह चाहें तो उसे रिकॉर्ड से बाहर निकाल दीजिए, लेकिन मुझे अपनी बात करनी है। ... (व्याख्यान)

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

उपरे प्रति किलो दूध बेवना पड़ता है और उसी को जब खारीदना होता है, तब 40 रुपये प्रति किलो खारीदना पड़ता है, यह देश में किसकी व्यवस्था हो सकती है और कौन इसकी व्यवस्था करेगा? इसलिए मैं कह सकता हूं कि दूध के नियांत की बात अपने देश में होनी चाहिए। बगल के देशों में दूध का आआव है, यहाँ बाइना हो, पाकिस्तान पहले सबसे बड़ा उत्पादक देश था, बांग्लादेश में दूध का आआव है। हम दूध के उत्पादन को बढ़ावा दे सकते हैं, दूसरे देश में नियांत कर सकते हैं और अपने देश की जनता को दूध उत्पाद्य करा सकते हैं, तो किन सबात एक ही है कि दूध उत्पादन करने वाले किसानों को लाभकारी कीमत मिले, समर्थन मूल्य और उचित मूल्य जैसे शब्द सदन में न पूछोग हो, यहीं मेरा निवेदन है। मैं पुनः कहना चाहता हूं, हमारे बहुत से सारी बैठें हैं, बृजभूषण जी हैं, महेन्द्र जी हैं... (व्यवस्था)

HON. CHAIRPERSON: You have already completed.

Shri Rajeev Satav.

श्री वीरेन्द्र सिंह : सभापति जी, तोग कहते हैं कि अच्छे दिन नहीं आने वाले हैं, मैं कहना चाहता हूं कि दूध सपूटाय के लोगों के अच्छे दिन आने वाले हैं... (व्यवस्था) लोगों के लिए अच्छे दिन नहीं आने वाले हैं। इसलिए मैं कह सकता हूं कि हम तोग दूध सपूटाय के लोग हैं... (व्यवस्था) मैं यहीं बात कहना चाहता हूं... (व्यवस्था)

*m02

श्री गंगीव सातव (हिंगोली) : सभापति महोदय, हमारे विश्व संसद ने अच्छे दिनों की बात की, मैं उसी बात से शुरूआत करते हुए कहना चाहता हूं कि विष्णु में अबर कहीं सबसे ज्यादा पशु हैं, तो भारतवर्ष में हैं, तो किन दूध इंडस्ट्री पर जिस प्रकार से ध्यान देने की जरूरत है, सरकार ने उस प्रकार से ध्यान अभी तक नहीं दिया है। ... (व्यवस्था) आम ग्रामीण युवा इसकी ओर इसलिए नहीं बढ़ना चाह रहा है क्योंकि इसके लिए जो इंसेटिव और सविसिडी सरकार की तरफ से मिलनी चाहिए, वह इंसेटिव और सविसिडी नहीं मिल रही है। मेरा आनंद है कि सुखाओं को 50 प्रतिशत से ज्यादा योजनार दूध इंडस्ट्री से मिल सकता है। ... (व्यवस्था) जो युवा योजनार मांगेगा, वहा उसको बैंक कर्ज देनी और उस पर सविसिडी में बढ़ोतारी सरकार द्वारा दी जाएगी? यहीं मैं सरकार से जानना चाहता हूं।

*m03

श्री बृजभूषण शरण सिंह (कैसरगंज) : सभापति महोदय, कबीरदास की उल्ली बानी, बरसे कमल भींगी पानी। पानी का दाम और दूध का दाम बराबर है, बल्कि पानी का दाम ज्यादा है। जो तोग दूध खारीदते हैं, उनका दूध सरता पड़ता है और जो तोग दूध का उत्पादन करते हैं, उनका दूध मंडना पड़ता है। सरकार ने सुप्रीम कोर्ट में माना है। तांबग 70 प्रतिशत नकली दूध बाजार में विक रहा है। "टाइम्स ऑफ इंडिया" समाचार पत्र में दूध पर कुएँ सर्वे पर यह खबर छपी कि बाजार में 76 प्रतिशत दूध मिलावटी है। आज हम दूध उत्पादन के क्षेत्र में अपने आपको भले ही गैरवानिवार महसूस करते हैं, तो किन यह जो 70 प्रतिशत और 76 प्रतिशत कि रिपोर्ट है, अब इस नकली दूध को मार्केट से निकात दें तो वह रिस्तिंगी होगी, यह आप समझ सकते हैं। आज इसी कारण नकली दूध, नकली पनीर, नकली घी बाजार में विक रहा है। आज कोई भी व्यक्ति पनीर और घी पर विश्वास नहीं कर सकता। हमारे गंत के किसानों के तड़के शरणों में 3,000 रुपये के लिए रिवशा वालाने के लिए तैयार हैं। मानवीय वीरेन्द्र सिंह जी ने जो सवाल खड़ा किया कि जो छाती लागत है, वहा इस पर आप सविसिडी देने, वयोंकि खारीदना सरता है और पैदा करना मंडना है, इस बात से पूरा सदन सहमत है। इसलिए मंत्री जी बताए कि वहा वह सविसिडी देने? मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि दूध का अबर आप उचित मूल्य दे दें, तो आपों के बौजवाओं की योजनारी दूर हो सकती है। वहा इस दिशा में सरकार कुछ काम करेगी?

*m04

श्री गंगेन्द्र सिंह श्रेष्ठवात (जोधपुर) : सभापति जी, मैं आपका आशार व्यक्त करना चाहता हूं कि आपने सदन में इस महत्वपूर्ण विषय पर वर्त्ता करने की अनुमति प्रदान की। मैं वीरेन्द्र सिंह जी और अन्य सदस्यों का भी धन्यवाद करना चाहता हूं, जिन्होंने इस अत्यावश्यक विषय को वर्त्ता के लिए सदन में रखा। भारत विष्णु में सबसे ज्यादा दूध उत्पादन करने वाला देश है। आज की तारीख में हमारे यहाँ 100 मिलियन टन से ज्यादा दूध का उत्पादन होता है। यदि इस दूध के मूल्य की बात की जाए तो देश में जितना भेड़ 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 छाती 100 मिलियन टन से बढ़कर 180 मिलियन टन हो जाएगी। इतनी चिंताजनक रिस्तिंगी देश में होने वाली है कि अबते 15 साल में पूरि वर्ष पांच मिलियन टन से ज्यादा की वृद्धि दूध उत्पादन में करनी पड़ेगी। यह इतना महत्वपूर्ण विषय है कि जहाँ एक और विष्णु में दूध की कीमत निर रही है, वहाँ दूसरी ओर हमारे देश में बढ़ रही है। इसकी वजह यह है कि इस उत्पादन 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। वारे का उत्पादन यदि कोआर्सेटिव सेवटर में नहीं किया जाएगा, यदि अंशतकेक का और पशु आहार का उत्पादन नहीं किया जाएगा, यदि पशु भीमा 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 जितना चाहिए, वह नहीं मिल रहा है, इससे रिस्तिंगी और अधिक ग़रभीर होने वाली है। इसलिए सरकार इस विषय में निश्चित रूप से चिंता करें, इस बात में सरकार से आग्रह करता हूं।

*m05

श्री राम कृपाल यादव (पाटलीपुर) : सभापति जी, मैं आपके प्रति आशार व्यक्त करना चाहता हूं कि आपने एक महत्वपूर्ण विषय पर छो रही चर्चा में पूर्ण पूछने का मौका दिया।

श्री बृजभूषण शरण सिंह : हम तोग चिंतित थे कि सब राजपूत बोल रहे हैं, तो किन बहुत सुश्री दुर्दि कि यादव भी बोल रहे हैं। हम आपका स्वागत करते हैं।

श्री राम कृपाल यादव : मेरा सौभाग्य है कि मैं एक दूध बेवने वाले का बेटा हूं। मेरा खानदानी पेशा दूध बेवने का है। आज भी हमारे पर में दूध बेवा जाता है। उसके दर्द को और पीड़ा को किसान श्री वीरेन्द्र सिंह जानते हैं, उनसे कहीं अधिक एक दूध बेवने वाला जानता है।

जैसा मानवीय 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 निरियां बहती हैं, मगर अब आस्त में दूध की निरियां बहती हैं तो किन दूध का उत्पादन कर भी रहे हैं। और गौ-पालकों में निराशा का आव आ रहा है और गौ-पालक दूध बेवने का व्यवसाय बंद करते जा रहे हैं। वारे 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 सायें-सायें गौ-पालक उठता है और 11 से 12 बजे तक मेघनत करके दूध बेवता है तो किन उत्पादन की कीमत वहा है? हमारे मित्र ने सही दृष्टि की कीमत वहा देखा है और अपनी पीड़ा को उत्पादन करने की कीमत वहा देखा है। अपनी पीड़ा को उत्पादन करने की कीमत वहा देखा है। और अपनी पीड़ा को उत्पादन करने की कीमत वहा देखा है। यहीं गौ-पालक दूध बेवने का व्यवसाय बंद करते जा रहे हैं, उन्हें पुलिस की प्रताङ्गना सालनी पड़ती है, इसके बावजूद वे दूध के रूप में अमृत पिलाने का कार्य करते हैं। गौ-मैंस की कीमत बढ़ती जा रही है तो किन उत्पादन की कीमत बढ़ती जा रही है? पानी ज्यादा कीमत पर बोतल में मिल रहा है, शराब की कीमत बढ़ती जा रही है और दूध किसान से उसकी कीमत बढ़ती जा 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 लगें। साथ ही वर्णोंके उन्हें दूध की कीमत नहीं बढ़ाती है, उन्हें संरक्षण देने का आप कौनसा उपाय कर रहे हैं, मैं केवल यही प्र०न 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 शशा मोहन सिंह) : महोदय, पांच अंगस्त के पूर्ण संख्या 383 के उत्तर से उत्पन्न तीन मुख्य बातों के लिए सूचना माननीय शदस्य वीरेन्द्र जी के द्वारा ठी गयी थी। उसके अलावा भी माननीय सदस्यों ने बहुत सारी बातें विश्वार से रखी हैं। मैं निश्चित रूप से माननीय वीरेन्द्र जी को और बाकी जिन सदस्यों ने अपनी राय दी है, बताना चाहता हूँ कि तीन महत्वपूर्ण विद्युओं पर चर्चा दुई है। उसमें पहला विषय था, पशुओं की संख्या में कमी होना और दूसरा उत्पादन में कमी। यह पहला सूचना का विषय था। मैं यह बताना चाहूँगा कि विषय में दूसरा उत्पादन में भारत 1998 से पहले नम्बर पर है। माननीय वीरेन्द्र जी तोक सभा में थे जब माननीय अटल जी की सरकार थी। भारत वर्ष में दूध के उत्पादन में लगातार वृद्धि हो रही है। पिछले वर्ष दूसरा उत्पादन 137.97 मिलियन टन दुआ था। दुथारा पशुओं की संख्या में भी विश्वार नहीं दुई है। दुथारा पशुओं की अनुमानित संख्या वर्ष 2010-11 में 7.98 करोड़ से बढ़कर वर्ष 2012-13 में 8.31 करोड़ हो गई। अलग-अलग वैशाइटी के विषय में बताएं तो वर्ष 2010-11 में विदेशी गाय 1 करोड़ 18 लाख थीं। देशी गाय 3 करोड़ 9 लाख, बीस 3 करोड़ 71 लाख कुल 7 करोड़ 78 लाख दुथारा पशु देश में थे। आज इस्थित यह है कि विदेशी गाय 1 करोड़ 26 लाख, देशी गाय 3 करोड़ 19 लाख, बीस 3 करोड़ 86 लाख और कुल 8 करोड़ 31 लाख है। वर्ष 2010-11 की तुलना में छाने पास 1 करोड़ 31 लाख ज्यादा दुथारा पशु हैं। इसी तरह से अभी वर्ष दुई है कि प्रति व्यक्ति दूध की उपलब्धता। दूध ही एक ऐसा क्षेत्र है, जहां वर्ष 1950-51 से ले कर आज तक भारत ग्राफ लगातार ऊपर बढ़ता जा रहा है। मार्व, 1950 से फरवरी, 1951 में दूसरा उत्पादन 17 मिलियन टन था और प्रति व्यक्ति उपलब्धता 120 ग्राम की थी। इसी प्रकार वर्ष 2003-04 में दूसरा उत्पादन 88 मिलियन टन और प्रति व्यक्ति उपलब्धता 225 प्रति ग्राम थी। वर्ष 2011-12 में दूसरा 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। इसमें बढ़ रहे हैं, लेकिन यह बात सही है कि जहां दूध की नियन्त्रित बढ़ती 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। गिर्वाक के उत्पादन का 50 परसेंट से ज्यादा डग सुध अपने घरों में इस्तेमाल करते हैं। उत्पादन का लगभग दर स्प्रतिशत 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 मानता है। अमूल मॉडल पर आधारित सहकारी संगठनों एवं यूनियन द्वारा की जाती है। इस मॉडल के तहत सहकारी संगठन में दुध को ऑपरेटिंग से जुड़े पूर्योक कृषक ताक का आगीदार है एवं दूध की बिक्री के पूर्योक रपये पर तकनीक 80 पैसे किसान को ही मिलते हैं। मैं आपके द्वारा मैं लाना चाहता हूँ कि जब भी किसी दूध की दरें बढ़ती हैं तो उसका मूलतः कारण किसान द्वारा पशु-गोदारी 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 दाम 17.88 परसेंट बढ़ा है, मतलब मार्किंग 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 शशा मोहन सिंह : यशापति जी, जो उपभोक्ता मूल्य बढ़ाता है, उससे ज्यादा खरीद मूल्य बढ़ाता है। सहकारी संस्थाएं दाम तय करती हैं, उसी दाम को सबको मानना आवश्यक है। लेकिन जो प्राइवेट डेयरी है वर्षोंके, अभी 52 प्रतिशत डग सुध उत्पादन करते हैं, उसमें 10 प्रतिशत सहकारी संस्थाओं का भी होता है, इसलिए यह कुल 62 प्रतिशत बनता है और शेष जो बताता है, जो प्राइवेट डेयरी वाले हैं, वे नियंत्रित दर पर नहीं खरीदते होंगे। सबसे ज्यादा पर्सी उत्तर प्रदेश में है, जहां सहकारी दुग्ध उत्पादन संस्थाओं का विकास-वित्तारा नहीं दुआ है। बिहार का जो पर्सीगी वित्तारा 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 दर स्प्रतिशत प्राइवेट डेयरी वाले खरीदते हैं।

हैं। इसके अलावा 28 प्रतिशत असंगठित शेत्रों में खारीदारी होती है। असंगठित शेत्रों में यानी आपके गांवों के लोग बाजार में ले जाते हैं या गमकृपाल जी जैसे लोग दूध खारीदकर बाजार में ले जाते हैं। अब वे किस दाम पर खारीदते हैं? खारीद का दाम वह होना चाहिए जो सहकारी संगठन खारीदता है।

कृषि एवं संबद्ध कार्यक्रमों में डेयरी में ये सारे विषय शामिल हैं लेकिन यह विषय राज्यों का है, यह बात दूम सभी जानते हैं। इसके बावजूद भी पशु-पालन, डेयरी, और मत्तूय पालन विभाग, जो भारत सरकार का विभाग है, वह राज्यों को तकनीकी और वित्तीय सहायता उपलब्ध करता है। भारी डिलीट उसको वित्तीय और तकनीकी सहायता उपलब्ध करता है, ताकि पशुओं के दूध के उत्पादन और उत्पादकता में बढ़ोतारी हो सके। दूध उत्पादन की बढ़ोतारी का मार्केट पर सकारात्मक असर होना चाहिए। यह मंत्रालय डेयरी किसानों को सहायता भी प्रदान करता है।

सहायता की बात आई तो मैं उसकी चर्चा करना चाहूँगा। केवल किसानों को आयोजित मार्केट तक पर्याप्त दर पर दूध बेचने हेतु पहुंचाने में भी मदद करता है। इसके अतिरिक्त दूध की जो प्रौद्योगिकी और मार्केटिंग होती है, इसके लिए भी सरकारी संस्थाओं को भारी मंत्रालय सहायता प्रदान करता है। देश में दूध के उत्पादन को बढ़ाने के लिए 12वीं योजना के दौरान नियन्त्रितिका विभागीय योजनाएं कार्यान्वयित की जा रही हैं। इससे दूध की कीमतों को विश्वास देने में योगदान मिलेगा, जो भारत सरकार का कार्यक्रम है। उसमें पहला कार्यक्रम राष्ट्रीय बोगाइन और डेयरी विकास कार्यक्रम है। इसमें 12वीं योजना के अंतर्गत 1800 करोड़ रुपए का प्रावधान रखा गया है। इसमें से विदेशी नस्त के दुधारु पशुओं के बारे में तो सबको पता है कि इस देश के अंदर 17 प्रतिशत विदेशी नस्त की गया है और 83 प्रतिशत देशी नस्त की गया है। डम अपनी योजना के अंतर्गत इस पर काफ़ी खर्च कर रहे हैं। 17 प्रतिशत गायों के दूध के उत्पादन का बढ़ाने के लिए डम बड़े पैमाने पर पैसा खर्च करते हैं। उसमें डम कहीं भी कंजूसी नर्सी करने वाले हैं, लेकिन 83 प्रतिशत गायों का दूध बढ़े, उनके प्रजनन में सुधार हो, इसके लिए डमारी सरकार ने एक नया विभाग भी बताया है जिसका नाम राष्ट्रीय गोकुल विभाग है। इसके लिए 500 करोड़ रुपए की राशि अलग से निकाली गई है ताकि मुख्य रूप से देशी पशुओं के नस्त सुधार और दूध के उत्पादन में बढ़ोतारी की जाए। इसी प्रकार से राष्ट्रीय डेयरी योजना के अंतर्गत 2242 करोड़ रुपए का प्रावधान रखा गया है। तीसरी योजना डेयरी उदायीयता विकास योजना है जिसमें 1200 करोड़ रुपए का प्रावधान रखा गया है। इसके अलावा मैं सदन को बताना चाहता हूँ कि उन्घ उत्पादन देश में और बढ़े, यह जिस तेजी से बढ़ाना चाहिए, इसकी गति वैरी नर्सी है। आपको जानकर आश्वर्य होगा कि बहुत से देशों के अंदर नेशनल ब्रीडिंग सेंटर हैं, जो अनेकों काम करता है और उसके नीतों वाली सारे केंद्र हैं। इस देश में ब्रीडिंग सेंटर हैं लेकिन अबूला नर्सी है। इस देश में नेशनल ब्रीडिंग सेंटर नाम की कोई विडियो नहीं है। अभी जब यह सरकार आई है तो हमने अलग से इस वित्तीय वर्ष के लिए इसमें 50 करोड़ रुपए का आवंटन किया है। डम कोशिश कर रहे हैं कि नेशनल ब्रीडिंग सेंटर की स्थापना की जाए।

श्री गजीव साताव : मैंने ऐसा नहीं कहा, आप रिकॉर्ड बैक कर कीजिए... (व्यवधान)

श्री गद्या मोहन सिंह : गजीव 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 वीरेन्द्र सिंह : सभापति मठेदय, दूध इंडस्ट्री नहीं है... (व्यवधान)

श्री गद्या मोहन सिंह : वीरेन्द्र जी, आप तीसरा विषय वर्षों लाते हैं?... (व्यवधान)

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

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

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

श्री गद्या मोहन सिंह : सताधारी ठत के मित्र ने कहा कि दूध इंडस्ट्री पर सरकार ने ध्यान नहीं दिया। मैं सहजत हूँ कि जितना ध्यान देना चाहिए, उतना ध्यान नहीं दिया। यदि ध्यान न दिया होता तो ताजातार दूध के क्षेत्र में देश में बढ़ोतारी हो रही है, वह जर्नी होती। पिछले वर्षों में, भले शासन कीरणी का राहा हो, उस दरमान की विदेशी डॉलरी हुई है, याने रस्पीड 100 किलोमीटर की जर्नी हो, 40 किलोमीटर रही हो, सरकार ने ध्यान दिया होगा। भले ही डमारी विदेशी सरकार थी। सरकार ने यहि काम किया है तो उसे इन्होंने नर्सी करना चाहिए... (व्यवधान) डमारे पास जितनी बड़ी संख्या में पशुधन है, इस मामले में डमारे पास जितनी आधारभूत संरक्षण है, दूध उत्पादन करने वाले पशु हैं, मैं इससे सहजत हूँ कि जिस रस्पीड में उत्पादन बढ़ाना चाहिए था, इसलिए मैंने चर्चा की कि 83 प्रतिशत गायों 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।

जल्द तक मिलावटी, नकली दूध की बात है, मैं उसके संबंध में बताना चाहता हूँ कि नकली दूध का जो विषय है, वह फूड सेपरी एंड स्टॉर्डर्ड अर्थात् रिटेलिया का मामला है, मैं बात करूँगा, लेकिन इसका सीधा संबंध डमारे मंत्रालय से नहीं है। मैं सदस्यों की इस आवाज से सहजत हूँ और सरकार भी सहजत है कि दूध उत्पादन में तेजी आनी चाहिए और इसलिए सरकार ने राष्ट्रीय गोकुल विभाग लांच किया है और इसके लिए काफ़ी धनराशि भी आवंटित की है।

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

श्री गद्या मोहन सिंह : यह फूड सेपरी एंड स्टॉर्डर्ड अर्थात् रिटेलिया का मामला है, मैं बात करूँगा, लेकिन इसका सीधा संबंध डमारे मंत्रालय से नहीं है। मैं सदस्यों की इस आवाज से सहजत हूँ और सरकार भी सहजत है कि दूध उत्पादन में तेजी आनी चाहिए और इसलिए सरकार ने राष्ट्रीय गोकुल विभाग लांच किया है और इसके लिए काफ़ी धनराशि भी आवंटित 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 लड़ी (सारण) : महोदय, आजकल अखबारों में आ रहा है कि आई.एस.आई.एस. की कूरता सीमा पार कर चुकी है। उसे पूरी दुनिया देख रही है, सुन रही है और पढ़ रही है। इसलामिक स्टेट ऑफ इसक एंड सीरिया, आई.एस.आई.एस. करके जो आतंकवादी संरक्षा है, इसने अपना गढ़ा इसक में बनाया है और समय-समय पर छाँस सूचना भित रखी है कि दुनिया भर से बहुत से लोग आई.एस.आई.एस. के साथ जु़ू रहे हैं, वाहे वह इसक के शीतर हो या सीरिया के शीतर हो। जो लोग स्मार्ट फोन्स रखते हैं, जो इंटरनेट देखते हैं, यदि इस अत्यावार को आप देखेंगे तो शायद सामान्य व्यक्ति उस अत्यावार को देखने में अक्षम रहेगा, वर्त्तीकि, जिस प्रकार के जगन्न अपराध और जगन्न रूप से फैलाएं की जाती हैं, जिस प्रकार से लोगों को मारकर उनका करोजा बाहर निकाला जाता है। बच्चों के सामने दस-दस, बीस-बीस जीतियां एक-एक इंसान को मारी जाती हैं, ये कूरता की सीमा पार कर चुकी हैं, जो आई.एस.आई.एस. आज सीरिया या इसक में घटनाएं कर रहा है।

महोदय, तेकिन 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, वर्तीकि आई.एस.आई.एस. के नाम पर यदि भारत में टी शर्ट पहन कर कोई नारे लगा दो और जन्म मना रहा दो तो यह चिंता का विषय है। उसी प्रकार से ऐसी जानकारी भित्ति है कि तमिलनाडु से लगभग 80 नौजवान इसक और सीरिया में आई.एस.आई.एस. में शामिल हो गये, मैं एक घटना जर्ही बता रहा हूँ, मैं आपको कई ऐसी घटनाएं बता रहा हूँ। मुम्बई में एक नौजवान जो इंजीनियरिंग का स्टूडेंट था, वह अपने घर में पत् तिरकर गया और उसने कई तरफ की बातें तिरखी कि मैं वर्तों जा रहा हूँ और मेरे मरने के बाद रक्ख में भित्तेंगे। अपने परिवार वालों के पास वह ऐसा गंवाट तिरकर गया। इसी प्रकार से कल्याण, मुम्बई के पास महाराष्ट्र से ले जौजवान आई.एस.आई.एस. के पास चले गये। यह सितंशिला 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 चंद्रुलाल साहू (महासमन्द) : सभापति महोदय, आपने मुझे जीरो आवर में बोलने का अवसर दिया, उसके लिए धन्यवाद। मैं अपने क्षेत्र के धमतरी जिले में बायपास के संबंध में विवेदन करना चाहता हूँ। यह बहुप्रीष्ठित और बहुत महत्वपूर्ण मांग है।

सभापति महोदय, छत्तीसगढ़ की राजधानी रायपुर से बरतार के सुदूर क्षेत्रों को जोड़ने वाला एकमात्र राष्ट्रीय राजमार्ग है, जो धमतरी शहर के मध्य के व्यावसायिक एंव व्यातातम गाँवों से हो कर गुजरता है। जिसके कारण आए दिन दुर्घटनाएं होती रहती हैं। इससे आरी जान-माल की क्षति भी होती है। विनाश दो माह के अंतराल में इस तरफ 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 संघरण, आठू और सामाजिक संघरण द्वारा एक माह तक वहां धरना-पूर्वक रिया गया।

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

आपके माध्यम से सङ्क एवं परिवहन मंत्री जी से मांग है कि इस बायपास की मांग अतिशीघ्र पूरी की जाए और इसके साथ-साथ महासंग्रह और बागबढ़ा 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 जुनात फिल्होर (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 तभी नदी बहती है जो कि बहुत ही परिवृत नदी है। इसका विकास बहुत ही मंद गति से चल रहा है। वहां पर बनने वाली झील के लिए जो फण्डू

उपलब्ध करवाए गए हैं, वे बहुत ही कम हैं और उस झील का काम रुक गया है। इसके दोनों तरफ़ को सुंदर बनाने के लिए जितने धन की जरूरत है, वह धन भी उपलब्ध नहीं करवाया जा रहा है। यहाँ पर प्रदूषण को योकने 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 बैण्डों देवी जी के दर्शन करने के लिए जाते हैं, जो कश्मीर में घूमने के लिए जाते हैं, जो पुष्टि-राजस्थान तक जाते हैं, जम्मू शहर की सुंदरता बढ़ानी, तभी वे लोग जम्मू शहर में रुक पाएंगे और वहाँ के नौजवानों को भी इससे योजनार मिल सकेगा।

मेरा आपके माध्यम से कहना है कि सरकार इस ओर ध्यान दे और तभी 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 पासित किया गया था कि सता का विकेंट्रीकरण करते हुए रसानीय निकायों को सर्वोच्चिक दर्जा तथा अधिकार दे कर निकायों में समस्याओं का निराकरण व निकायों का विकास निर्वाचित जनप्रतिनिधियों द्वारा जनाकांक्षाओं के अनुरूप किया जा सके।

इस छेत्र 18 निकायों को रसानान्तरित किया जाना था। इन निकायों का उल्लेख संविधान की नई 12वीं अनुसूची में किया गया है। मैं इनका समर्यासार के कारण यहाँ उल्लेख नहीं करना चाहता हूँ। इसका उद्देश्य प्रदेश सरकारों को अपने निकायों को अंत्यातित 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 मैंकेंट्री 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 घड़यतपूर्वक नहीं हुआ। इसकी यह है कि निकायों के निर्वाचित प्रतिनिधियों, अध्यक्षों, तथा महापौरों की अपने-अपने निकायों में कोई प्राकारी भूमिका नहीं है। अधिकारियों के माध्यम से प्रदेश सरकार ने इन निर्वाचित प्रतिनिधियों के अधिकारों का छनन एवं अपरदण कर लिया है। योजनाओं के निर्माण एवं विद्यानक्षयन में प्रदेश सरकार के संरक्षण में अधिकारियों की मनमानी चल रही है। योजनाओं का कोई सोशल ऑफिस सम्बन्ध नहीं हो पा रहा है। जे.एन.एन.यू.आर.एम. में तो विशेष रूप से व्यापक स्तर पर भ्राटावार है, जिसे पहले भी मैंने इस सदन में उठाया है तथा उत्तर स्तरीय जाँच की माँग की है।

मेरा आपके माध्यम से सरकार से अनुरोध है कि उत्तर प्रदेश में रसानीय निकायों को स्वावलम्बी बनाने तथा जनहित से जुड़े नियमों पर त्वरित कार्रवाई के लिए 74वें संविधान संशोधन के सभी 18 विषय तत्काल रसानीय निकायों को ढस्तान्तरित कराये जायें ताकि उत्तर प्रदेश की जनता को उनके अधिकार मिल सके तथा वह एक बेहतर जीवन की ओर अनुसारित हो सके।

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 (पाटलीपुरु) : 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 विलार की तरफ दिलाना चाहता हूँ। जो बाढ़ और सुखाड़ से नवीत विलार है, जहाँ तबातार एक तरफ कटाव हो रहे हैं और दूसरी तरफ सूखे की रिश्ती है, मैं उसकी तरफ माननीय मंत्री जी का ध्यान दिलाना चाहता हूँ। तबात 534 प्रखंडों में से 127 प्रखंड जो दियाया या टाल क्षेत्र हैं, वहाँ के लोग कटाव एवं विश्वासन से पूरी तरह पीड़ित हैं।

मेरे संसदीय क्षेत्र पाटलीपुरु में गंगा नदी से गंगे और दानापुर दियाया वृत्ती तरह कटाव से पीड़ित हैं। यहाँ अनेकों लोग विश्वासित हो गये हैं, अनेकों गाँव कट ज्यों हैं। इस बार भी बड़े पैमाने पर गाँव कट रहे हैं, मगर राज्य सरकार की तरफ से कोई होस उपाय नहीं किये जा रहे हैं। कटाव की रिश्ती यह है कि लोकनायक जय प्रकाश जी का पैतृक गाँव सिताब दियाया का सरख्य नदी से कटाव के कारण नामों निशान मिटाने की रिश्ती में है। गंडक नदी से पूरी वंपारण, पश्चिमी वंपारण और गोपालगंज तथा गंगा नदी से बवसर से लोकर आगतपुर तक सैकड़ों गाँव कटाव से बुरी तरह से प्रभावित हैं। विलार की अन्य नियमों से भी विभिन्न इलाकों में कटाव हो रहा है। यहाँ प्रचेत साल यह समस्या बनी हुई है। विलार के लोग इस समस्या का स्थाई समाधान चाहते हैं। इन इलाकों में ग्रीष्म लोग रहते हैं और वे दूर साल विश्वासन का ठंश छोलते हैं। विलार सरकार कटाव पीड़ितों के शहर एवं पुनर्वास में सक्षम साधित नहीं हो रही है। लोग दर-दर भटक रहे हैं और वहाँ के लोग केंद्र सरकार की तरफ टकटकी तभाये हुए हैं। बिलार का जल-प्रबंधन बिना केंद्र सरकार के बह्योग से संभव नहीं है। बिलार के जल-प्रबंधन के लिए एक विशेष नीति बने और अधिक्षय की जरूरतों को ध्यान में रखकर सम्मुखियत राखि 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 याहत और पुनर्वास के लिए अलग से राशि आबंटित की जाए ताकि वहाँ जो बहुत मजबूर लोग हैं, वे पेरेशानी की छातत में हैं, उनका निपटारा हो सके। यह मेरा माननीय मंत्री जी से आग्रह होगा।

माननीय सभापति :

*m02 श्री अधिनी कुमार वौधे 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 (पंचमठन): 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 पंचमठन जिले में किसानों के लिए जंगली सुअर सबसे बड़ी समस्या बने हुए हैं। मठंगे बीजारोपण के कारण किसान साफूकारों अथवा निजी बैंकों से कर्ज लेकर बीज की बुआई करते हैं, वे दिन भर खेत में पर्सीना बढ़ाकर काम करते हैं। आश्वर्य की बात यह है कि जब वे अपनी फसल की रक्षा के लिए गत में फसल की बिगरानी करते हैं तो वे जंगली सुअर मानव पर छाता करके उसे मार देते हैं, उसे काट देते हैं। जंगली सुअर छाता भी बोल देते हैं। किसान मठंगी खाट और कीटनाशक दवाइयाँ 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 सुअर, किसको मुंड भी करते हैं, वे जानवर सौ-सौ का एक झुंड बनाकर पाँच-पाँच एकड़ जमीन पर अटक करते हैं और एक रात में सारी फसल खालास कर देते हैं।

मठोदय, एक ओर किसान की फसल बरबाद हो जाती है और दूसरी ओर वे कर्ज में डूबे रहते हैं। वे अपने जीवन में अत्यधिक कठिनाइयों से जूझते हुए अंत में मजबूर होकर आत्मघट्या कर लेते हैं। उक्त समस्या के निपटारे के लिए मैं इस सदन के माध्यम से पुर्जोर मांग करता हूँ कि इस प्रकार की समस्या के समाधान के लिए केन्द्र सरकार एक नीति का निर्धारण करें, 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 छगारे संसदीय शेत्र में जंगली सूखरों द्वारा किसानों को हो रही समस्या को रथायी रूप से समाप्त करने के लिए आवश्यक कदम उठाए जाएँ।

माननीय सभापति : श्री काराडी सनगन्ना अमरपा, आपका इश्यू तो स्टेट गवर्नर्मेंट का है। आप कठिये।

*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 प्रियंका सिंह रावत, आपका भी स्टेट गवर्नर्मेंट का इश्यू है।

*t36

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

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

मेरा बाराबंकी शेत्र शिक्षा के शेत्र में काफ़ि पिछड़ा हुआ है। यहाँ उच्च शिक्षा हेतु कोई भी राजकीय महाविद्यालय नहीं है। विश्व होकर बालक-बालिकाओं को लखनऊ व अन्य जनपदों में प्रवेश लेना पड़ता है, जिस कारण छात्रों के परिजनों को काफ़ि बड़ी मात्रा में आर्थिक बोझ उठाना पड़ता है। इस विसंगति के कारण और छात्राओं की सुख्ख्या को ध्यान में रखते हुए बालिकाओं को प्रयोग बीच में अपनी शिक्षा छोड़नी पड़ती है। उच्च शिक्षा संस्थान खोले जाने की मांग को लेकर काफ़ि समय से अनेक संघर्णों द्वारा जनपद में आंदोलन भी किये जाते रहे हैं, परन्तु आज तक इस समस्या का रथायी निरान नहीं हो सका है, जिस कारण यहाँ के युवा छात्र-छात्राओं में आवृश्व व्याप्त रहता है।

दूसरा बिन्दु यह है कि केन्द्रीय विद्यालय में सैकेन्ड शिपिट को शुरू किया जाए। छात्र-छात्राएँ देश का भविष्य हैं, देश की ताकत हैं और देश तभी मजबूत होगा, जब शिक्षा के शेत्र में ये छात्र-छात्राएँ मजबूत 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 मठोदय, आपने मुझे इस गम्भीर विषय पर ज़ीरो ऑवर में बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभासी हूँ।

मठोदय, आप जानते हैं कि मुम्बई शहर इस देश की आर्थिक राजधानी है। इस शहर की आबादी डेढ़ करोड़ से ज्यादा है। घमारी सरकार ने सौ रुमार्ट रिटी बनाने की बात कही है और इनमें उस पर बहुत खुशी है। लेकिन यह बात भी जानने की आवश्यकता है कि इस सौ रुमार्ट रिटी बनाने की तो बात कर रहे हैं लेकिन जो पुराने शहर है जैसे कि मुम्बई, वेन्डर्स, कोलकाता और बैंगलुरु इत्यादि में जो झुँझी-झौपड़ियों की आबादी बढ़ रही है, खास कर के जो अर्बनाइजेशन का मालौल पैदा हुआ है और मुम्बई की आबादी डेढ़ करोड़ है, जिसमें से 62 परसेंट लोग, 90 लाख लोग झुँझी-झौपड़ियों में रहते हैं। उसमें से 25 लाख लोग पुरानी इमारतों में रहते हैं। कुछ इमारतों सौं सात तक पुरानी हैं। घमारे प्रधानमंत्री आदरणीय नरेन्द्र मोदी जी ने कहा था कि दूर परियार को पवका घर देंगे। लेकिन मैंने यह देखा कि इसके लिए बजट में कोई प्रावधान नहीं किया गया है। अभी-अभी सदन में लैण्ड सीलिंग एवं जेनेनयूआरएम की बात कही गयी थी। सरकार ने जेनेनयूआरएम की सदायता लेने के लिए राज्य सरकार से कहा कि वह लैण्ड सीलिंग एवं जेनेनयूआरएम की बात कही गयी थी। सरकार ने जेनेनयूआरएम की सदायता लेने के लिए राज्य सरकार से कहा कि वह लैण्ड सीलिंग एवं जेनेनयूआरएम की बात कही गयी थी। अतः मुम्बई के लिए यह बात बहुत खुशी है। यहाँ अब भी तकलीफ हो रही है। सारे आतंकवाही ऐसी ठीं झुँझी-झौपड़ियों द्वारा किया गया है। उनका सहाय लेते हैं। आप यह जानते होंगे कि मुम्बई शहर पर किस प्रकार से घमते हुए हैं... (व्यापार)

माननीय सभापति : आप सिर्फ अपनी डिजांड बोलिएँ।

श्री अरविंद सावंत : मठोदय, मैं एक मिनट में समाप्त कर दूँगा।

यहाँ झुँझी-झौपड़ियां समुद्र के किनारे पर बनी हैं। इसलिए मैं सरकार से मांग करता हूँ कि राज्य सरकार ने कलरस्टर 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 दूर एक को पवका घर देना है तो मुम्बई शहर को दूर वर्ष पवास छार कर कोई रुपये दिए जाएं और यह पैसा अगले पांच वर्ष के लिए दिया जाए। कलरस्टर डेवलपमेंट का एक कानून बना कर और राज्य सरकार से समन्वय बना कर मुम्बई शहर को नियंत्रित रूप से एक आधार देने की आवश्यकता है और सरकार यह काम करेंगी, 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 inshrined 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 Gujar Community in Rajasthan.

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

महोदय, मैं आपके माध्यम से मानवीय 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 5% 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 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 अफेला सांसद हूं और मेरे लिए यह बहुत ही महत्वपूर्ण मुद्दा है। पूरे देश के गुर्जरों ने रोड पर आकर अपना आंदोलन किया था। यह छाती पार्टी के घोषणा-पत्र में भी है और छाती सरकार भी है। इसलिए मेरा आपके माध्यम से अनुरोध है कि यह मांग जल्द-से-जल्द पूरी की जाए ताकि समाज के लोग अपने कोई आंदोलन जैसा कठम न उठाएं और देश में शांति बनी रहे।

महोदय, मैं जो तों मिनिस्टर से कह रहा था, अगर वे यहां होते या फिर वे अपने कमरे में सुन रहे होंगे, मैं उन से इसे संविधान की नौवी अनुसूती 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 खिलाफ़ केस दर्ज हुए थे। उन्होंने ऐसा कोई नुकसान नहीं किया था, लेकिन आज तक वे बैवजन कोर्टों में तारीखा भुगत रहे हैं।

महोदय, मेरा आपके माध्यम से अनुरोध है कि उस केस को वापस ले लिया जाए वर्षोंकि वे लोग सात-आठ सालों से बेमतलब में पेशाज 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।

मानवीय सभापति : श्री सुखबीर सिंह जौनापुरिया द्वारा उठाए गए विषय से

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

*t40

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

श्री गोदंद्र सिंह शेखावत (जोधपुर) : सभापति महोदय, विकिन्त्सा की सुविधाओं की कीमत पूरे विष्या भर में और उसी प्रकार भारत में भी बढ़ती जा रही है। भारत सरकार ने अपने कर्मचारियों को सुविधा प्रदान करने के लिए फेन्ड्र सरकार विकिन्त्सा योजना (गी.जी.एच.एस.) वर्ष 1954 में प्रारम्भ की। दिल्ली से प्रारम्भ हुई इस योजना में भारत भर में 254 एलोपैथिक और तगभग 500 अतां-अतान विधाओं के फेन्ड्र चालते हैं। जगरूक भारत के जयपुर में इस तरह के छ. फेन्ड्र हैं और तगभग 32 हॉस्पीटल इस सुविधा से इम्पैनेल 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 आम्र फोरेंज हैं, उसकी चार विंस - ली.एस.एफ., सी.आर.पी.एफ., सी.आई.एस.एफ. और आई.टी.पी.पी. - इन चारों की तैनाती है। फेन्ड्र सरकार के ए.एफ.आर.आई., सी.ए.जेड.आर.आई., सी.पी.आई., आई.ली., पी. एण टी., इनकम टैक्स और कई सारे महकें जैसे सी.पी.डब्ल्यू.ली., सर्वे ऑफ इंडिया के अलावा बहुत सारे महकें फेन्ड्र चार्यरत लोग या उन से सेवा निवृत छोकर वहां 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 फेन्ड्र है, सी.जी.एच.एस. का एक भी वेलनेस सेंटर नहीं है।

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

जोधपुर में शीघ्र पेलेजेस सेंटर खोले जाएं। जब तक वे नहीं खोले जाते, तब तक टेम्पोरी अैरेजमेंट 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 शीताम सोनकर (लालांज) : आदरणीय राष्ट्रपति महोदय, आपने ठोंग 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 कठना बाढ़ती हूँ कि गार्ड्रीय दित में सड़क विकास मंडल का गठन वर्ष 1960 में हुआ था, जिसका फंड परिवहन मंत्रालय से प्रौश्यानिक नियन्त्रण द्वारा 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 बाईं रोड अर्नाइजेशन 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 छोड़े के कारण अपनी क्षमता का बेहतर पूर्णांश नहीं कर पा रहा है। इंजीनियर्स अपने को ठगा और कुंठित महसूस कर रहे हैं। यहाँ पर समय से प्रभोशन नहीं मिल पाता है। वे जो कठिन परिश्रम करते हैं, उनको प्रोत्साहन नहीं मिल पाता है। इस डिपार्टमेंट में 95 परसेंट सिरिलिंग हैं और 5 परसेंट आर्मी के लोग बाहर से आये हैं। ... (व्यवधान) ये सीमावर्ती छोरों में नवसत प्राप्तिक छोरों में अपनी जान जोखिम में डालकर दुर्भाग्य से दुर्भाग्य स्थानों में कार्य करते हैं।

महोदय, बी.आर.ओ. का दो मंत्रालयों के बीच में छोड़े के कारण सुवार्ण रूप से काम नहीं हो पाता है। छोड़ा दुरिधा की रिखति होती है और सही कार्य नहीं हो पाता है। इससे देश की सड़क निर्माण में, विकास और उसकी प्रगति में अवशेष उत्पन्न होता है। इसलिए मैं आपके माध्यम से माननीय प्रधानमंत्री जी से आनुष्ठ बाढ़ती 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 टटिकों द्वारा विकास का ध्यान में रखते हुए बाहर के लोगों को सेना में वापस भेजा जाये। आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसलिए 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 (पाली) : आठणीय सभापति महोदय, मैं आपका आशारी हूं कि आपने मुझे एक अत्यंत महत्वपूर्ण विषय पर बोलने का मौका प्रदान किया है। पर्यामी अधीक्षित देशों में "इबोला" नामक मालामारी फैल रही है। हमारे देश के लोगों के मन में भी इस प्रकार की नवीर बीमारी को तो कर भय बैठ गया है। "इबोला" को संसार का सबसे घातक वायरस माना जा रहा है जिसके इलाज और टीके की स्थोर अभी तक नहीं की जा सकी है। यूनिसेफ द्वारा भी कहा जा रुका है कि संक्रमण से दूर रहने के अतिरिक्त "इबोला" जैसी घातक बीमारी को मिटाने या शोकने का कोई इलाज नहीं है। अपुष्ट सूखानाओं के अनुसार, अब तक कुछ छाजार लोगों की मौत हो चुकी हैं। मैं सदन को बताना चाहता हूं कि पर्यामी अधीक्षित देशों में आरतीय मूल के लगभग 45 छाजार लोग मौजूद हैं, जो इस अत्यानक बीमारी की वीच में फँसे हैं। वे आरतीय लोग अपने वतन आना चाहते हैं, लेकिन उनके सामने कुछ समस्याएं हैं। डल्चू-एवा.ओ. की वेतावनी के बाद लगभग सभी विमानन कंपनियों द्वारा इन देशों में छवाई यात्रा अनिवार्य काल के लिए स्थगित कर दी गई है। इसके अलावा, जिन कंपनियों में आरतीय लोग काम कर रहे हैं, वे कंपनियां उन्हें पासपोर्ट नहीं लौटा रही हैं, ऐसी स्थिति में उनके पास इस अत्यानक बीमारी से ग्रन्ति के अलावा और कोई शर्ता नहीं है।

आतः मेरा आपके माध्यम से सरकार से अनुरोध की "इबोला" वायरस से प्रभावित देशों से आरतीय 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 हूं। बीकानेर के पास अनूपगढ़ विधान सभा क्षेत्र है। यह अंतरराष्ट्रीय सीमा पर रिहात है। अनूपगढ़ से बीकानेर रेल लाइन के निर्माण की मांग जनता लंबे समय से कर रही है। मैं इसलिए यह विषय उठा रहा हूं कि आपकी राजस्वालय से द्वारा अनुरोध की गयी अनूपगढ़-बीकानेर रेल लाइन से जुड़ना चाहिए, यह रोना की भी डिमांड 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 कर रही है कि This project is very important from the strategic point of view, और प्लानिंग कमीशन ने भी इसको आपूर्त कर दिया है। 13 प्रोजेक्ट्स जो सामिक्षणिक रेल से महत्वपूर्ण माने गए हैं, उनको प्लानिंग कमीशन ने रेलपै मुख्यालय को प्रेषित कर दिया है। उसमें अनूपगढ़ से बीकानेर रेल लाइन का प्रोजेक्ट भी समिलित है। वर्ष 2014-15 के बजट में इस प्रोजेक्ट को समिलित 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 समिलित करने की व्यवस्था करें जिससे आरतीय रोना 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 labours working under MNREGA.

श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय (मिरिडीह) : सभापति महोदय, हम आरखंड प्रदेश के गिरिडीह लोक सभा क्षेत्र से आते हैं। हमारे संसदीय क्षेत्र में बोकारो और धनबाद में मनेशा के अंतर्गत कार्य कर रहे मजदूरों को डाकघर से मजदूरी का भुगतान नहीं हो रहा है। अभी छात में हमारे क्षेत्र में बेरगो प्रखंड के कुरुपिंगिया पंचायत में मनेशा के अंतर्गत पथ निर्माण विभाग का कार्य सम्पन्न हुआ। परन्तु एक माह से अधिक समय के पश्चात् भी उठा 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।

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

उल्लंघन करने वाले अधिकारियों के विरुद्ध समृद्धि कार्रवाई की जाए।

*t49

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

श्रीमती अंजू बाला (मिथिला) : सभापति महोदय, 67 वर्ष की स्वतंत्रता के बाद इवकीसर्वी सर्टी में हमारा देश विकास के लिए प्रयासरत हैं। हम सब देशवासी सोचते हैं कि हम भी सुखी ढोंग 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 घटे ही सही लेफिन बिजली आए, वर्षोंके गरीब लोगों को टीरी नहीं देखना होता, लेफिन वे चाहते हैं कि कम से कम यह को एक बत्त की शोशनी में हम साना तो स्था सकें। हमने उत्तर प्रदेश में आंदोलन किए, लेफिन बिजली तब भी नहीं मिली। उस आंदोलन के नाम पर हमें उपचार के रूप में पुलिस के डन्डे, मुकदमे और कोर्ट-कठाफ़ी के चरकर मिले जिसमें लोगों पर तरङ्ग-तरङ्ग के इल्जाम लगा दिए गए।... (व्यवधान)

माननीय सभापति : यह जीरो आवर है। आप अपनी डिग्नांड बता दीजिए।

â€“(व्यवधान)

श्रीमती अंजू बाला: मैं बिजली की इस अति गंभीर समस्या से जुड़े जनहित में लोक गढ़व के पृष्ठ पर आपके माध्यम से सरकार से मांग करती हूँ कि जनपद छर्टोर्ड के शहरीता नगर के पास उत्तर प्रदेश सज्य 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 जनदर्शिका पाल (डुमरियांज़): अधिष्ठाता मठोदय, आपने मुझे एक अत्यंत महत्वपूर्ण विषय को देश की संरक्षित और भाषा से जुड़ा हुआ है, पर बोलने का अवसर दिया, उसके लिए मैं आपका आभारी हूं। यूनेस्को की रिपोर्ट है कि देश के 14 राज्यों की 42 भाषाएं विनुस के कानार पर हैं। इस संबंध में भारत सरकार खुट विनियोग है। उसने इसके संरक्षण करने के लिए भारतीय भाषा संरक्षण मैसूर का भी गठन किया है। लेकिन अभी तक कोई सर्वेक्षण नहीं हुआ। इन 14 राज्यों की भाषाओं पर संकट है, तो यह रिपोर्ट भारती 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। उत्तराखण्ड की बंगाली, हिमाचल प्रदेश की बंगाली, हुदुमी, बंगलती तथा शियमौड़ी भाषा हैं। इसी तरह से आरण्ड की विस्थार, पश्चिम बंगाल में टोटो, अंडमान-निकोबार की लामोंबे, तकलगिलंग, ओंगे, सजेन्यो, सेटली तथा तंगम आदि भाषाएं हैं। मणिपुर की एमोल, अका, पुरम तथा तरोरा आदि भाषाएं हैं। किंतु देश की भाषा जो वहाँ की स्थानीय संरक्षित, परम्परा और लिपि को प्रतिबंधित करती है, वे अब आज विनुस होने के कानार पर हैं, तो निश्चित तौर पर भारतीय संरक्षित की पहचान पर कहीं न कहीं पूर्ण विह्व लगेगा। इस देश में केन्द्र सरकार द्वारा एक प्राप्त शुरू हुआ है, लेकिन अभी तक कितनी भाषाएं विनुस हो रही हैं, इसका कोई सर्वेक्षण नहीं हुआ।

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

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

टीका: (व्यवधान)

श्री जनदर्शिका पाल : अधिष्ठाता मठोदय, यह बहुत महत्वपूर्ण विषय है। आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं। मैं चाहता हूं कि इन भाषाओं का सर्वेक्षण करके संरक्षण करने का काम करें। उसके बाद भारतीय भाषा संरक्षण मैसूर में उन भाषाओं के रख-रखाव, दस्तावेज और संरक्षण के लिए कार्य करें। (व्यवधान) मैं एक मिनट में अपनी बात समाप्त कर छा हूं। संविधान की आळीं अनुसूती में हम मांग करते हैं, तो मुझे तगड़ा है कि ऐसी भाषाओं को संविधान की आळीं अनुसूती में डालना चाहिए। पिछले दिनों हमने शोजपुरी भाषा को भी संविधान की आळीं अनुसूती में शामिल किया था। राजस्थान की भी भाषा थी।... (व्यवधान)

माननीय सभापति : श्री जनदर्शिका पाल द्वारा उठाये गये विषय के साथ श्री शरद त्रिपाठी, श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डे और श्री नजेन्द्र शिंदे शेखावत 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 Alappuzha 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).

* पहल मन्त्र अ ईदत्वकृत हुआप्यं पहल दावेक्षण्ड रथ क गवर्नमेंट तदृक्तहुआप्यं पहल एवं दूसरदम्पत्ति ईय् इहरवाहाम् इत्वकृत रथ पहुङ बरसत्वा रथ पहुङ तिर्यक्तम्भुत उव् पहल गवर्नमेंट.

* गद्य् द्विद्वहस्तिक्कद्विद्व.

* गद्य् द्विद्वहस्तिक्कद्विद्व.

* गद्य् द्विद्वहस्तिक्कद्विद्व.

* गद्य् द्विद्वहस्तिक्कद्विद्व.

* गद्य् द्विद्वहस्तिक्कद्विद्व.