

VKK-VNK/1a/11.00

**The House met at eleven of the clock,  
MR. CHAIRMAN in the Chair.**

-----

**MR. CHAIRMAN:** Question no.341. (Interruptions) Please. (Interruptions)  
I can't hear everyone at the same time. (Interruptions)

**SHRI SITARAM YECHURY:** Sir, we think that the issue of price rise is the most burning issue today for the people of the country. So far, we have had the occasion to raise that issue on a number of occasions in various discussions. But, the Government has not come up with any assurance or any statement on that matter. Now, unless the Government assures us, through you, that this is a matter they are seized with and that they will take some steps and measures and a proper discussion will be held, Sir, according to the Rules of the House, we insist to suspend the Question Hour and discuss this issue. (Interruptions)

**SHRI M. VENKAIAH NAIDU:** Sir, this is a very serious issue. We are willing for a structured debate. We request you to direct the Government and fix a time so that we can go ahead with the Question Hour and then, go ahead with that discussion also. (Interruptions)

**THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI PRITHVIRAJ CHAVAN):** Sir, although this is the Budget Session and we had the discussion on this issue on a number of occasions, the Government is prepared to have a structured debate on this issue. There are some notices pending. So, if you allot a date, we are prepared for a structured debate. I don't think suspending the Question Hour will get anything.

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

**MR. CHAIRMAN:** Well, we will allot a time for it. The Government is agreeable to it. (Interruptions)

**SHRI SITARAM YECHURY:** Sir, through you, I am only seeking an assurance from the Minister that this discussion will be followed by some statement or commitment by the Government because so far we have discussed it thrice. (Interruptions)

**SHRI PRITHVIRAJ CHAVAN:** How can I? (Interruptions)

**श्रीमती वृंदा कारत :** सर, आज आम आदमी के लिए दाल, रोटी गायब है ..(व्यवधान).. आज दाल का दाम एक सौ रुपए प्रति किलो है। एक सौ रुपए किलो दाल कौन खरीद सकता है? ..(व्यवधान)..

**MR. CHAIRMAN:** We have a pattern of discussion in which statement is made. (Interruptions)

**SHRI M. VENKAIAH NAIDU:** Sir, agreed. (Interruptions) Only discussion should not be held on the last date. (Interruptions)

**SHRI PRITHVIRAJ CHAVAN:** Sir, that is for the Chair to decide. Notice is pending. (Interruptions)

**SHRI M. VENKAIAH NAIDU:** That's why, I made a request to the Chair.

**MR. CHAIRMAN:** I take note of your request. I think this matter is now settled. Let's continue. (Interruptions) We will have a structured discussion.

**SHRI SITARAM YECHURY:** We will have a structured discussion with Government response! (Interruptions)

**MR. CHAIRMAN:** Yes. (Interruptions)

**SHRI SITARAM YECHURY:** Tomorrow! (Interruptions)

**MR. CHAIRMAN:** No, we can't do it tomorrow. We have other business which is listed. (Interruptions)

**SHRI PRANAB MUKHERJEE:** Sir, the Finance Bill is to be passed. (Interruptions) No, it is not today. The message has not yet come. If the message comes because last night...(Interruptions).... Just a second.

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

Yesterday, it was over at around 6.30 p.m. So, the President's certification, I do hope, will be reaching at around 12 o'clock in that House. The message will be read and after that, it will be communicated. As soon as it is communicated, Rajya Sabha Secretariat has kindly agreed that they will issue the supplementary agenda and we have no problem in going ahead with the Finance Bill today. And if the Finance Bill is over today, then, we have no problem. Whenever you want to have a structured discussion on price rise, we are ready and the Minister will reply. In response to the suggestions and queries of hon. Members, the Minister will spell out Government policies, how to tackle this problem, etc. Therefore, it would be possible. The Minister will respond. Government statement or Government's observation on this issue will be known to the hon. Members and that will be the best way of dealing with the subject.

**MR. CHAIRMAN:** I think, this is very satisfactory. We can work on this basis.

**SHRI SITARAM YECHURY:** So, Sir, will you give an assurance that it will be as early as possible?

**MR. CHAIRMAN:** Yes. (Ends)

**(Q. NO.341 -- Hon. Member absent)**

**SHRIMATI BRINDA KARAT:** Sir, again that issue of Member not present is coming up. (Interruptions)

**MR. CHAIRMAN:** There is something which was discussed yesterday and we are coming up with some suggestions for the consideration of the House.

(Ends)









**श्री धर्म पाल सभ्रवाल :** महोदय, सेबी ने मई के महीने में यह निर्णय लिया था कि छोटे निवेशकों को 2.25 परसेंट एंट्री लोड देने की आवश्यकता नहीं है, लेकिन 17 जुलाई को Reliance Infra ने जिन निवेशकों को confirmation letter भेजा है, उसमें 2.25 परसेंट एंट्री लोड काटा गया है, जो कि सेबी के guidelines का उल्लंघन है।

**श्री सभापति :** कृपया आप सवाल पूछ लीजिए।

**श्री धर्म पाल सभ्रवाल :** महोदय, मैं वित्त मंत्री जी से यह जानना चाहता हूँ कि क्या वह इसकी जांच कराएंगे?

(1B/SC पर जारी)

-vnk/sc-tmv/11.05/1b

**श्री धर्म पाल सभ्रवाल (क्रमागत) :** और जो रकम रिलायंस इन्फ्रा के issue से काटी गयी, वह निवेशकों को वापस दिलाएंगे?

**SHRI PRANAB MUKHERJEE:** Sir, so far as this issue is concerned, the show cause notice has been issued to them. The company has appealed to the SEBI authority that they would like to be heard by the full-time Member of the SEBI. The date has been fixed for that. On 30<sup>th</sup> July, 2009 they are going to have this meeting, that is, the day after tomorrow. The decision will come into effect from 1<sup>st</sup> August, 2009.

**श्री धर्म पाल सभ्रवाल :** यह 17 जुलाई का है। जो जवाब आया है, उससे हम संतुष्ट हैं लेकिन जो छोटे निवेशक हैं, उनका जो पैसा काटा गया है, क्या वह उन्हें वापस दिलाएंगे?

**SHRI PRANAB MUKHERJEE:** Sir, it will depend on the outcome of the consultations and discussions. How can I say hypothetically that this will be done or that will be done?

**श्री धर्म पाल सभ्रवाल :** सर, मेरा दूसरा सप्लीमेंटरी है...।

**श्री सभापति :** आपने सवाल पूछ लिया है।

**श्री धर्म पाल सभ्रवाल :** सर, दो सवाल पूछ सकते हैं।



Q. No. 342 (Contd.)

श्री सभापति : आप दो बार खड़े होकर दो सवाल पूछ चुके हैं।

श्री धर्म पाल सभ्रवाल : वह तो उसी के बीच में पूरा करना था।

श्री सभापति : आप एक वक्त में एक सवाल पूछिए।

श्री धर्म पाल सभ्रवाल : एक ही सवाल था। यह मेरा राइट है।

श्री सभापति : ठीक है, पूछ लीजिए।

श्री धर्म पाल सभ्रवाल : मेरा यह प्रश्न Reliance Mutual Fund की unfair trade practice से संबंधित है। Reliance Infra ने कई विदेशी बैंकों को भारी मात्रा में कमीशन दी है। यह सेबी की गाइडलाइन्स का उल्लंघन है और unfair trade practice है। मैं यह जानना चाहूंगा कि रिलायंस इनफ्रा ने इन विदेशी बैंकों को कितनी कमीशन दी है और अगर यह सेबी के नियमों के विरुद्ध है तो सरकार इस संबंध में क्या कार्यवाही कर रही है?

**SHRI PRANAB MUKHERJEE:** Sir, so far as this question is concerned, this is a question in respect of violations of guidelines with regard to Mutual Funds. I have stated in the statement which I have laid on the Table of the House in response to the query that the SEBI has taken action. I can just give you an example. In respect of warning to the customers, it is the practice that they have to say through audio programmes, whether it is through advertisements on the TV or on the radio, that you read the rules, you read the conditions of the investment and always remember that investment in the Mutual Funds is risky. It is somewhat risky. This is the warning that is being given. The duration of this audio warning should not be less than five seconds. They have violated it. As they have violated it, two show cause notices have been issued to them. One is to immediately stop it and the second is that if they do so, the reason why their advertisements in respect of other funding programmes should not be cancelled. These steps have already

Q. No. 342 (Contd.)

been taken. The hon. Member is entitled to ask questions on the subject for which he has given notice. Whether they have indulged in unfair trade practices in other areas is not relevant to this question.

**SHRI M. VENKAIAH NAIDU:** Sir, it is a very important question, not about one particular company. I would like to draw the attention of the Minister to the fact that such violations are being done by a number of Mutual Fund raisers. Keeping that in mind and also having taken note of what is happening now, will the Minister assure us that enough guidelines will be issued to the SEBI and see to it that they are strictly enforced? The warning is very small and not even visible to read in the newspapers, whereas the advertisement is very lengthy. Thousands of people are investing their money. So, it should be made mandatory to print them in bold letters and it should be prominently displayed in audio-visual display. Will the Minister assure us that such steps will be taken and compliance will be sought from the SEBI with regard to what is happening and what has happened?

(Contd. by 1C/MKS)

MKS-MCM/11.10/1C

**SHRI PRANAB MUKHERJEE:** Sir, this is a good suggestion. Surely, I will ask the SEBI Board to look into these aspects. In respect of the first part of the supplementary, it is true that not merely these Organisations, but many other Mutual Funds -- I have the list; I will just, quickly, read out a few names - Franklin, Birla Mutual Fund, DBS Chola Mutual Fund, Escorts Mutual Fund, HDFC, Kotak Mahendra, LIC Mutual Fund, SBI Mutual Fund, Sundaram Mutual Fund, Tata Mutual Fund,

Q. No. 342 (Contd.)

Mutual Fund, at some point of time, they have been brought to discipline because of the violations of the SEBI regulations. How to improve the guidelines and how to ensure the investor's right, it is a constant exercise, and I will, definitely, ask the SEBI Board to consider the suggestions which the hon. Member has given.

**MR. CHAIRMAN:** Thank you. Shri Prakash Javadekar.

**SHRI PRAKASH JAVADEKAR:** Sir, taking cue from Venkaiah Naiduji, I want to draw the attention of the hon. Minister that if you listen to the advertisement about the mutual funds on any visual media, the audio is totally inaudible; you just cannot make out वे क्या बोल रहे हैं पता ही नहीं चलता और इतना जल्दी, फास्ट बोलते हैं कि उससे केवल टेक्नीकल पूर्ति होती है, लेकिन कोई समझता नहीं। इस लिए विज्युअल ऐड में भी स्पष्ट रूप से वे बोलेंगे, इसी सजेशन को आगे बढ़ाते हुए मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि क्या इसके बारे में भी निर्देश जारी करेंगे?

**SHRI PRANAB MUKHERJEE:** I have already stated, Sir, that these suggestions I will put before the Board of SEBI.

(Ends)

(Q.No.343 - Hon. Member absent)









प्रश्न संख्या - 344

**श्री शिवानन्द तिवारी :** सभापति महोदय, यह जो घरेलू बचत है, देश में जो कुल बचत है उसमें सबसे बड़ा हिस्सा इसी का है। 2006-2007 में देश का कुल बचत 34.8 परसेंट था, जिसमें घरेलू बचत का अनुपात 23.8 परसेंट का था। सरकार ने जो जवाब दिया है उसके अनुसार सरकार अलग-अलग बचत योजनाओं में जो इंटररेस्ट देती है वह किसी में 6.5 परसेंट है, किसी में 6.50 परसेंट है तथा वरिष्ठ नागरिक बचत योजना जो पांच वर्ष की है उसमें सबसे ज्यादा 9 परसेंट का इंटररेस्ट है। दूसरी तरफ सरकार ने अपने जवाब में बताया है कि जो उपभोक्ता मूल्य सूचकांक है वह 10 परसेंट से ऊपर है। तो इस प्रकार जो बचत योजना में जमा करता है उनको नुकसान होता है। मैं जानना चाहता हूं कि क्या सरकार कंज्यूमर प्राइस इंडेक्स के अनुसार बचत पर इंटररेस्ट देने के बारे में विचार कर रही है, ताकि बचत को और आकर्षक बनाया जा सके?

**SHRI PRANAB MUKHERJEE:** Sir, we always encourage the savings through various instrumentalities. As the hon. Member is aware of the fact that the rate of domestic savings, in India, is one bright point of our economy, and if you make a comparison between the rate of investment and the rate of domestic savings, you will find that a substantial quantum of our rate of investment is coming from our domestic savings. For example, in 2007-08, the rate of investment was around 39 per cent of the GDP and the rate of domestic savings was around 36 per cent. That means the gap between our total savings and our total investment was only three per cent, which we manage from other sources. So, there is an important role of the domestic savings, and always, various measures are being taken to encourage to save through banking and various other instruments. Small savings instrument is one such instrument, and we are utilising it, but it would be difficult for me to give any blanket assurance that it will be linked with the consumer price



Q. No. 344 (Contd.)

index because in this country itself, there is no one, and uniform consumer price index like many other countries. We have four consumer price indexes -- one for the agricultural labour, one for the non-manual urban employees, one for the rural labour and one for the organised labour.

(Contd. by VK/1D)

VK-GS/1D/11.15

**SHRI PRANAB MUKHERJEE (CONTD):** Therefore, it is not possible to give any blanket assurance. Surely, we shall have to try and see, as far as possible, the saver's interest is protected.

**श्री सभापति :** श्री नाच्चीयप्पन ।

**श्री शिवानन्द तिवारी :** सभापति महोदय, दो सवाल तो.. ।

**श्री सभापति :** देखिए, कल मैंने हाउस में कहा था कि दो सप्लीमेंट्रीज पहले सवाल पूछने वाले मेम्बर का हक होता है ।

**श्री शिवानन्द तिवारी :** सर, दोनों के मिलाकर तीन होते हैं ।

**श्री सभापति :** तीन नहीं होते हैं ।

**श्री शिवानन्द तिवारी :** सर, दो सवाल तो कम से कम पूछने की इजाजत होनी चाहिए। ...  
(व्यवधान)...

**DR. T. SUBBARAMI REDDY:** Sir, in the Rajya Sabha, from the beginning, for the last fifteen years, the second Member is also eligible for two supplementary questions. It is being followed. It is a convention.

**MR. CHAIRMAN:** I will go along with this for the moment. I would inform the House later about certain.....

**MS. MABEL REBELLO:** Sir,...

Q. No. 344 (Contd.)

**DR. T. SUBBARAMI REDDY:** It is being followed for the last fifteen years.

**MR. CHAIRMAN:** You were not present in the General Purposes Committee yesterday. Certain recommendations have been adopted. But for the time being, please go ahead.

**श्री शिवानन्द तिवारी :** सभापति महोदय, यह जो कॉरपोरेट सैक्टर है, उसकी बचत की वर्ष 2006-2007 की फिगर्स मेरे पास हैं, माननीय मंत्री जी के पास लेटेस्ट फिगर्स होंगी, जो 23.8 परसेंट हाउस होल्ड की बचत है, उसके मुकाबले में कॉरपोरेट सैक्टर की बचत 7.8 परसेंट है। सरकार की ओर से कॉरपोरेट सैक्टर को तरह-तरह की सुविधाएं दी जाती हैं, जबकि हाउस होल्ड बचत की बहुत बड़ी भूमिका सरकार की spending में होती है। मैं सरकार से जानना चाहता हूं कि जो अन-आर्गनाइज्ड सैक्टर में काम करने वाले लोग हैं, जो ग्रामीण क्षेत्रों में मजदूरी करने वाले लोग हैं, उनके हितों को ध्यान में रखते हुए, क्या कंज्यूमर प्राइज़ इंडेक्स का कोई फार्मूला बनाने पर सरकार विचार कर रही है ?

**SHRI PRANAB MUKHERJEE:** Normally, as I mentioned, in general terms, we take note of it from various angles. Interest rate on small savings is determined with reference to the average yield of the Government security and it is not linked to the Consumer Price Index. I have also explained the difficulties. Therefore, these have not been revised on the basis of increase or fluctuation of the Consumer Price Index. So far as the allocation and the overall economic policy are concerned, most respectfully I would like to submit that during Question Hour it is difficult for us to respond to the policy matters.

**DR. E.M. SUDARASANA NATCHIAPPAN:** I would like to know from the hon. Minister whether the Government would consider the proposal to restore the interest rate which was prevalent three years ago for small

Q. No. 344 (Contd.)

saving holders. Would the Government consider giving same commission and bonus to the agents, which was being given earlier? Many of these people are pensioners and small earners. They depend upon small savings. Would the Government see to it that the small savings of these people are not diverted to private hands where they are cheated very often?

**SHRI PRANAB MUKHERJEE:** Sir, the hon. Member has drawn the attention of the House to an important aspect. Sometimes, a large number of unauthorised organisations, I would not like to mention the number, try to provide very attractive interest rates and try to mislead the investors, particularly the retired persons who want to have maximum returns on their savings. But they should not fall in their trap. So far as the interest rate on the small saving instruments is concerned, we have to keep in mind that proceeds of the small saving interest goes, substantially, to the State Governments, that is, 80 per cent. Therefore, we always determine it in consultation with the State Governments and other concerned stakeholders. It would not be possible for me to give any blanket assurance that the rate of interest which was prevailing three years ago would be restored because this is being constantly reviewed. So it is not possible to give an assurance that it will be restored. But while determining the rates, we always take into account the situation prevailing, at that point of time, and see how we can meet the requirement of the States and the national Government.

Q. No. 344 (Contd.)

**SHRI SITARAM YECHURY:** Sir, the first part of the question that has been asked relates to the utilisation of these funds. Where are these funds and how are these being utilised? I think that aspect has not been answered. Secondly, the hon. Finance Minister has just raised the question of State sharing. The State that he represents in Parliament has been saying this for a long, long time that what was earlier a hundred per cent utilisation by the State Governments has now been reduced to 80 per cent and 20 per cent goes to the Centre.

(Contd. by 1E)

RG/ASC/11.20/1E

**SHRI SITARAM YECHURY (contd.):** Now, is the Ministry considering reverting to the position that 100 per cent of small savings will be used by the State Government because that is primarily the main source of developmental revenue that they have.

**SHRI PRANAB MUKHERJEE:** This decision has been taken in consultation with the States. It is not a unilateral decision of the Union Government. And the hon. Member is aware that some States do utilise it to the extent of 100 per cent, but more than 50 per cent of the States did not utilise that higher level of percentage. Secondly, this situation, which prevailed in the States in the early 80s and early 90s, is no longer relevant today. As of now, out of 28 States, you won't find a single State, which is lacking in cash balance. Therefore, the various instrumentalities are being taken care of. This is not the only instrumentality, but this is an important instrumentality. That is why we want that a minimum of 80 per cent should go to the States. And, if in

Q. No. 344 (Contd.)

future, the situation arises that State wants to revise it, we will have no problem in taking them into confidence.

**श्री राम नारायण साहू :** सभापति महोदय, जो इनकम टैक्स का रिफंड होता है, वह हमारा ही पैसा होता है। वह पैसा वहां जमा होता है, हमें वह पैसा बड़ी मुश्किल से मिलता है। जब तक उनकी पूजा नहीं की जाती, तो वे उसमें कुछ न कुछ कमियां निकालते रहते हैं।

**श्री सभापति :** आप सवाल पूछिए।

**श्री राम नारायण साहू :** सर, मेरा यही सवाल है कि जो रिफंड है, वह हमारा पैसा है और वही हमें नहीं मिलता है। हमें अपना पैसा प्राप्त करने के लिए उनकी पूजा करनी पड़ती है। सर, यह पूरे राष्ट्र का मामला है। इस मामले को बड़ी गंभीरता से लिया जाए। मेरा आप से अनुरोध है कि मंत्री जी इस ओर ध्यान दें? सभी सांसद हैं और पूरे भारत के लोग हैं...(व्यवधान)..

**श्री सभापति :** आपका सवाल हो गया है।

**SHRI PRANAB MUKHERJEE:** Sir, the hon. Member has raised one issue, and I would like to say that the Government has accepted the responsibility of providing interest in respect of the delay in refund. And, the other day in the other House, I gave a substantial quantum of amount for the year -- in the last three years, we have paid it -- because the interest accrues from the 1<sup>st</sup> of April, in respect of the income-tax refund that I am talking of. So far as the savings rate refunds are concerned, there are also systems which we shall have to look into...(Interruptions)

**श्री सभापति :** साहू जी, आप बैठ जाइए। आपका सवाल खत्म हो गया है।

(Ends)











प्रश्न संख्या : 345

**श्री कमाल अख्तर :** महोदय, मंत्री जी ने मेरे प्रश्न के जवाब में कहा है कि CBSE और CISCE से संबंधित जितने भी private minority के स्कूल्स हैं, उनमें Advisory Committee नहीं बनाई जाएगी क्योंकि इनको विनियमित करने हेतु बहुत प्रावधान हैं। मैं माननीय मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूँ कि इतने प्रावधान होने के बावजूद स्टूडेंट्स और जो उनके गार्जियन्स हैं, वे इन संस्थाओं से बहुत त्रस्त हैं। दिल्ली के तो कम से कम मैं पचास संस्थाओं को जानता हूँ, यहां पर मैडम बैठी हुई हैं, जैसे सेंट कोलम्बस है, जेसिस मैरी है और डीपीएस आदि हैं। आप गार्जियन्स को तो छोड़िए यदि हम तीन-तीन M.P. किसी की सिफारिश में जाएंगे, तो दो-दो घंटे बैठाकर रखते हैं।

**श्री सभापति :** आप सवाल पूछ लीजिए।

**श्री कमाल अख्तर :** सर, मैं सवाल ही पूछ रहा हूँ। मैं मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि उनको जमीन सरकार देती है और कभी-कभी तो सरकार उनको सरकारी ऐड भी देती है, लेकिन इसके बावजूद भी उनको विनियमित करने के लिए Advisory Committee क्यों नहीं बनाई गई है? अगर कमेटी नहीं है, तो इनको नियंत्रित करने के लिए आप कोई प्रावधान ला रहे हैं या नहीं ?

**श्री कपिल सिब्बल :** सभापति महोदय, मैं इतना ही कहना चाहूंगा कि जहां तक शिक्षा का सवाल है और इन institutions का सवाल है, हर एक स्टेट में अपना विधेयक बना हुआ है।

(क्रमशः 1F/LPपर)

-ASC/LP-TDB/11.25/1F

**श्री कपिल सिब्बल (क्रमागत) :** जिसके अंतर्गत सभी इंस्टीट्यूशन्स की निगरानी होती है। जहां तक एडवाइजरी कमेटीज का सवाल है, हर विधेयक के अनुसार एडवाइजरी कमेटी बनाई जाती है। यह स्टेट का मामला है, इसलिए हम नहीं चाहेंगे कि केंद्र की सरकार स्टेट के मामले में दखलंदाजी करे। जैसे दिल्ली स्कूल एजुकेशन एक्ट है, इसके अंतर्गत एडवाइजरी कमेटीज हैं। इसमें पेरेन्ट्स की रिप्रेजेन्टेशन है, टीचर्स की रिप्रेजेन्टेशन है, रजिस्टर्ड

Q. No. 345 (Contd.)

सोसायटी या चेरिटेबल ट्रस्ट, जो चलाता है, स्कूल बनाता है, उसकी रिप्रेजेन्टेशन है। इसमें ऑलरेडी रिप्रेजेन्टेशन है। यह हर स्टेट में विधेयक के अनुसार है।

**श्री कमाल अख्तर :** सभापति जी, अभी पिछले दिनों यहां पर शिक्षा के अधिकार के संबंध में बड़ी बहस चली। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि क्या सी.बी.एस.ई. और सी.आई.एस.ई. द्वारा मान्यता प्राप्त प्राइवेट और अल्पसंख्यक स्कूलों में बीपीएल परिवार के बच्चों के लिए पच्चीस प्रतिशत कोटा सुनिश्चित करने की कोई योजना है या नहीं है, जिससे शिक्षा के अधिकार का सही मायनों में उपयोग हो सके?

**श्री कपिल सिब्बल :** सभापति जी, जहां तक रिजर्वेशन का सवाल है, जो विधेयक हमने राज्य सभा में पारित किया है, वह अब लोक सभा में पारित होने के लिए जाएगा। नेबरहुड से दो कैटेगरीज के लोग हैं, इकॉनॉमिकली वीकर सैक्शन और डिसएडवांटेज वीकर सैक्शन, इसके अंतर्गत कोई भी प्राइवेट स्कूल हो, उसको उनका पच्चीस प्रतिशत रिजर्वेशन करना पड़ेगा।

**श्री नन्द किशोर यादव :** सभापति जी, जो प्राइवेट और अल्पसंख्यक संस्थाएं हैं, जिन्हें सी.बी.एस.ई. और सी.आई.एस.ई. द्वारा मान्यता प्राप्त है, ये मनमाने ढंग से फीस वृद्धि करने का काम करती हैं। ये साल में डेवलपमेंट चार्ज के रूप में कम से कम पचास या साठ हजार रुपए वसूल करने का काम करती हैं। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि क्या सरकार के पास कोई योजना है, जिसके तहत मनमानी फीस वृद्धि और डेवलपमेंट चार्ज की वसूली को नियंत्रित किया जा सके, जिससे मध्यमवर्गीय और गरीब बच्चे भी इन स्कूलों में पढ़ सकें?

**श्री सभापति :** देखिए, जो सवाल है, आप उस पर सप्लीमेंट्री पूछ सकते हैं। आपका यह सवाल इससे संबंधित नहीं है।

**श्री नन्द किशोर यादव :** सभापति जी, इसी से संबंधित है।

**श्री सभापति :** नहीं, इससे संबंधित नहीं है।

**श्री कमाल अख्तर :** यह उसी से संबंधित है। उसी के लिए तो एडवाइजरी कमेटी की मांग की है। इसमें कंट्रोल के लिए सारी चीजें आ रही हैं।

**श्री सभापति :** श्री विजय राघवन ।

Q. No. 345 (Contd.)

**श्री कमाल अख्तर :** सभापति जी, मंत्री जी ने जवाब तो दिया ही नहीं है।

**श्री सभापति :** इसलिए नहीं दिया है क्योंकि आपने सवाल नहीं पूछा है, आपने सवाल पर सवाल पूछा है।

**श्री कमाल अख्तर :** सभापति जी..(व्यवधान)..

**श्री सभापति :** आपकी बारी खत्म हो गई है..(व्यवधान)..

**श्री नन्द किशोर यादव :** सभापति जी, यह उसी से संबंधित है.. ..(व्यवधान)..

**श्री सभापति :** यह उससे संबंधित नहीं है.. ..(व्यवधान)..

**श्री कमाल अख्तर :** हमने एडवाइजरी कमेटी किसलिए मांगी है.. ..(व्यवधान)..

**SHRI A. VIJAYARAGHAVAN:** Sir, it is a matter of concern that these institutions are charging a very exorbitant amount, and it is increasing every year. Unfortunately, this is a matter related to both the State Governments and the Central Government. As far as these types of schools are concerned, the State Governments are not controlling them. The Central Government is virtually giving them permission and they are starting these schools. The State Governments have no control over them; they do not have any right in this regard. So, naturally, we need some social control on these schools. How can we ensure it? The Central Government is giving them permission. They are doing whatever they like in the States, and the State Governments cannot intervene in this matter. So, there is a need for social control over them. Let the Government come up with a proposal how to ensure social control over them.

**SHRI KAPIL SIBAL:** Mr. Chairman, Sir, I just want to inform the hon. Member that there are two aspects to this. One, under the various State Acts, recognition is given by the State Governments not by the Central

Q. No. 345 (Contd.)

Government. ...(Interruptions)... Recognition to the schools is given by the State Governments. ...(Interruptions)...

**MR. CHAIRMAN:** Just a minute. ...(Interruptions)...

**SHRI A. VIJAYARAGHAVAN:** No, no; only an NOC. ...(Interruptions)...  
No recognition. ...(Interruptions)...

**SHRI KAPIL SIBAL:** Allow me to answer. ...(Interruptions)... As far as affiliation is concerned, that is given by the Board. There is a difference between recognition and affiliation. ...(Interruptions)... You asked the question, I am trying to answer it, through the Chairman. So, the point I am trying to make is, once recognition is given by the State Government and affiliation is given by us, under the various State statutes...(Interruptions)...

**श्री ब्रजेश पाठक :** स्टेट गवर्नमेंट सेंट्रल स्कूल को मान्यता नहीं देती.. ..(व्यवधान)..

**श्री सभापति :** आप बैठिए...(व्यवधान)...

**SHRI KAPIL SIBAL:** Under the various State statutes fees are controlled by the State Acts. For example, various State Acts say that the fees charged should be commensurate with the services rendered. ...(Interruptions)...

**श्री ब्रजेश पाठक :** आप गुमराह कर रहे हैं.. ..(व्यवधान)..

**श्री सभापति :** आप सवाल का जवाब तो सुन लीजिए..(व्यवधान)...आप सुन तो लीजिए..(व्यवधान)..

**श्री कमाल अख्तर :** सभापति जी, हम सही जवाब के लिए यहां बैठे हैं..(व्यवधान).. आप शेल्टर दे रहे हैं..(व्यवधान)..

**श्री सभापति :** आप जवाब नहीं सुनेंगे तो क्या फायदा है..(व्यवधान)..

(1g/akg पर आगे)

KLS/1G-11.30

**Q. No. 345 (Contd.)**

**श्री सभापति :** इससे कोई फायदा नहीं है ... (व्यवधान) ...

**SHRI KAPIL SIBAL:** So what I was trying to say was that under the various State Acts, capitation fee and donations are prohibited. I have the Delhi School Education Act with me. I can point out provisions in terms of both capitation fee and donations under the Delhi School Education Act are prohibited. If there are schools, which are charging that, they can be taken to court. May I also point out two other things? There are Constitutional provisions both with respect to minority schools and private unaided schools. There are several judgements of the Supreme Court, which relate to the fact that the State Governments and the Central Government would find it difficult in the light of those provisions to interfere with these processes in various schools of this category in various States. ...(Interruptions)...

**SHRI P. RAJEEVE:** Sir, separate Advisory Committees at the district levels are not found necessary because the affiliation with the Central Board of Secondary Education is sufficient. But in the Right to Education Bill, there is a provision for School Level Development Committee. Therefore, I would like to know from the hon. Minister, through you, Sir, whether the Government has any plan to change the existing CBSE bylaws and provisions for granting affiliation, etc., etc. in accordance with the Right to Education Bill.

**SHRI KAPIL SIBAL:** Sir, there are two separate issues here. As far as schools set up under the Right to Education Act are concerned, these are the Government schools and will be governed by the provisions of

Q. No. 345 (Contd.)

that Act. But the question relates here to private unaided schools and minority schools. As he knows, we cannot interfere in the management of the private unaided schools and minority schools. That is the law of this country. So, we will not be able to bring the CBSE guidelines in consonance with what is being suggested.

**DR. K. MALAISAMY:** Sir, from the reply of the hon. Minister, according to him, the affiliation bylaws and guidelines are 'adequate'. He has used the word 'adequate'. Provisions to regulate the functioning of minority and private schools are adequate. It is his reply, Sir. According to me, when the existing procedure and provisions are adequate to take care of the problem, why are there umpteen complaints in terms of looting by the private schools when people come for admission? They are charging like anything and they are going too far. It is in everybody's knowledge that the private institutions and the minority institutions are exploiting the public. I would like to know whether this kind of complaints are coming to the notice of the Government. If so, whether your existing procedure or existing law or existing system or whatever you call it, is adequate. According to me, it is totally inadequate and totally inefficient.

**SHRI KAPIL SIBAL:** Mr. Chairman, Sir, the comment which is being made is not being made on any Central law but on the State laws because all this is done under the State Acts. ...(Interruptions)... I would request the hon. Member to go to the Chief Minister of the State that he represents and tell him how inadequate his laws are. If they wish to take action, we will support them. (Ends)











## Q. No. 346

**DR. T. SUBBARAMI REDDY:** Sir, first of all, let me congratulate our hon. Minister for HRD for taking interest and for his determination to have modification in the educational system. In that background, he has succeeded to have a meeting with high dignitaries, his counterparts in the month of June in the United State of America. Here I would like to submit that about 90,000 students are going annually from India to the US for education, Sir. Out of ten world-class universities, six universities are in the United States of America. Therefore, the Minister is determined to attract their technology and their quality to India. He has held a meeting with his counterpart also. I would like to know whether the hon. Minister merely had the opportunity to meet the Under Secretary, Political Affairs, US State Department when he happened to visit India or whether he took pain to come all the way and take this meeting. I would also like to know...(Interruptions)...

**MR. CHAIRMAN:** You ask one question.

**DR. T. SUBBARAMI REDDY:** It is only one question, Sir. What is he going to do ultimately to have the results? He says that it has been discussed for half-an-hour or thirty minutes. What is the outcome that has come? What is the time limit when the country is going to get the attractive technical education from the US system?

(Followed by 1H/SSS)

SSS/1H/11.35

**SHRI KAPIL SIBAL:** Mr. Chairman, Sir, this was an official meeting with the Under Secretary, Mr. William Burns on June 11, 2009. We discussed the matter of collaborating in the area of education at length and we

Q. No. 346 (Contd.)

decided to set up a task force to take this relationship forward. The task force, hopefully, will meet in the next three months to determine as to what should be the road map ahead for collaboration between educational institutions in the United States of America and India.

**DR. T. SUBBARAMI REDDY:** My second question is: in the reply Minister said, "Government is contemplating a law to put in place a mechanism to facilitate the entry of reputed foreign educational institutions for further improving the quality of higher education." In this connection, I would like to know what is the clarity, what is the actual concept he is going to introduce -- by introducing the law -- to have this mechanism to facilitate entry of reputed foreign educational institutions in future.

**SHRI KAPIL SIBAL:** We would like educational institutions of very high quality to enter into India either by way of twinning arrangements or by way of grant of degrees based on the collaborations that they might wish to have or based on their entry as universities in India. But, we want to assure the House that we will not want and we will not accept fly-by-night operators or institutions of dubious quality. We will only allow institutions of very high quality and, I think, that will serve the needs of the community here as well because at this point of time, about a lakh of students go every year to the United States alone. In the discussions that I have had with some representatives of foreign institutions, I have been given to understand that they wish to provide quality education, perhaps, education of, at least, the quality, if not higher quality, in India at a much reduced cost.

Q. No. 346 (Contd.)

**SHRIMATI BRINDA KARAT:** Sir, this issue of permission being granted to foreign providers has been a contentious issue and I really appreciate it. The note of caution and the cautious part which had been adopted by our dynamic Minister's predecessor and in the context of the discussion then, my question to the Minister is that we know that there are very active education entrepreneurs in the United States of America who see the Indian education market as a very lucrative market for earning profits. In that context, we also have the experience of our private institutions in India and some questions which had been raised as far as school education is concerned are even more valid and relevant as far as institutions of high education are concerned. My question is: before going into agreements with any foreign providers, will the Government consider bringing in social control legislations for all private institutions in India, see how that works and then go ahead? Otherwise, I fear, Sir, that the problems of equity that we are having in accessibility in institutions of high education will be even more difficult for the massive students in our country.

**SHRI KAPIL SIBAL:** I am glad that the hon. Member has raised this question. I might inform the hon. Member that we are equally concerned about the issues of both equity and quality and whatever mechanism that we set up. At the moment even quack, private, unaided educational institutions in India and minority institutions in India, there is a judgement -- not just one but several judgements of the Supreme Court -- which do not allow the State Government and Central Government to interfere, both in terms of fee structures as well as in

Q. No. 346 (Contd.)

terms of establishment and administration. That is the law of the land and one of the issues that we will have to grapple with is, if that law of the land prevails in India then, what do we do about foreign education providers who are unaided? Will we apply a different yardstick to them or will we apply the same yardstick to them as we apply to education providers in this country? Now, these are very complex issues and we will certainly very carefully look at all these issues before we move forward. Caution is well advised but that also does not mean that we should not seize the opportunities that are awaiting us in the education sector.

(Followed by NBR/1J)

-SSS/NBR-PSV/1J/11.40.

**MS. MABEL REBELLO:** Sir, the AICTE had signed, two years ago, the Washington Accord with the US in order to help our institutions to upgrade themselves and also allow easy mobility of our students to have access to US universities. Nothing has been done in the last two years. Opportunity has been slipped for the last two or two-and-a-half years. So, I would like to know from the hon. Minister whether he is going to prevail upon the AICTE to take advantage of the Washington Accord, so that we can upgrade our institutions to international standards and also allow our students to have easy access to international universities.

**SHRI KAPIL SIBAL:** Sir, the hon. Member is very right in raising this issue. We seem to have missed the bus this year. But, I want to assure the hon. Member that we are moving forward in a steadfast fashion not to be able to miss the bus next year so that, with the

Q. No. 346 (Contd.)

Washington Accord, we will have equivalence of degrees accorded under the Accord and we will be able to have the kind of exchange which we have not had before. We will quickly move in that direction.

**SHRI RAHUL BAJAJ:** Sir, I would like, through you, to ask the hon. Minister of HRD a question. I welcome the foreign universities of high quality coming into India, subject to some regulations. Is the Government thinking of putting some restriction on the profits they make here? I think, they should create surplus for their own expansion and growth, but not for sending money back home. They would come here for getting students and faculty. They have enough incentives, if I may mention, through you, to the hon. Minister, for coming here. The quality institutions like Harvard, MIT, Caltech, etc., have enough incentives. The profit should not go back. Profit motive should be there. It should be used in India for the growth of institutions. They have other causes for coming here.

**SHRI KAPIL SIBAL:** Mr. Chairman, Sir, all these are very, very important and significant issues. We are deliberating them. When the law is in place, we will, certainly, discuss it in this and in the other House. But, I can assure the hon. Member that the policy of the Government of India, as of today, is not to allow profit-making institutions even in India to flourish in the field of education, because education is a charitable exercise. Therefore, I don't understand why a different yardstick should be applied. But, these are not the issues on which I can, in the Question Hour, give a definite answer. There are issues which are of great concern. Sir, hon. Member has mentioned about the foreign



**Q. No. 346 (Contd.)**

education providers coming here to take away faculty. I think, we should also recognise the fact that there are thousands and thousands of children in this country whose parents do not have the wherewithal to fly abroad and receive quality education. If quality institutions come here at 1/3<sup>rd</sup> of the price, you can impart education three times the number and with the kind of population dividend that we have we need to empower our children and this is one the strategies that we must adopt in our way forward.

(Ends)





## Q. No. 347

**SHRI PRAKASH JAVADEKAR:** Sir, I welcome the initiative that, at least, the Government has started to think in terms of positive disinvestment and is ready to offer to general public. The major thing is, for this you require efficient public sector undertakings and the offering of which public will be ready to subscribe. So, my pointed question is: Has the Minister prepared a list of PSUs the share of which will be offered to public and whether Air India is one of them.

(FOLLOWED BY USY "1K")

-NBR-USY/1K/11.45

**SHRI PRANAB MUKHERJEE:** Sir, so far as the policy of disinvestment is concerned, this is not a new policy. It has been going on since 1991. Even during the earlier regime of the UPA -- UPA-1, if you can call it -- from 2004-2009, three specific long paragraphs, in the Common Minimum Programme, were devoted on the policy of disinvestment. And, disinvestment had taken place even during those periods also. Currently also, some of the public sector undertakings, which are having high profits, are under consideration and various steps are being taken. As and when these companies are unlisted, people will come to know which are the companies and what would be the rate of the IPO, through which these will be given. So, this is a constant exercise.

**SHRI PRAKASH JAVEDKAR:** Sir, today, if you look at the capital markets, is the best time. People are predicting that there will be real wonderful response in the market in the next 100 days. Will the Government consider to think of such real-time flexible approach by which they can take maximum advantage of the situation in the capital

Q. No. 347 (Contd.)

market. Or, it will again be a delayed thing and you will enter when there are no buyers.

**SHRI PRANAB MUKHERJEE:** Of course, not. We will try to get the maximum advantage from the market. And, when the market is in a favourable condition, we would like to take advantage of that. Hon. Member is a knowledgeable Member. He knows that even after taking the decisions, reviewing the market conditions, those shares were not offered.

**SHRI N.K. SINGH:** Sir, in relation to part 'c' of the hon. Minister's reply, considering that there is a certain amount of opaqueness on which public sector undertakings are being selected, the rationale behind it, the timing and so on, would the hon. Minister consider strengthening the Department of Disinvestment by creating an entity like the Disinvestment Commission, which has an arm's length relationship with the Department of Disinvestment to advise the Government on which are the undertakings that are worthy of disinvestment, the rationale behind it, and also some views on what would be the most appropriate time to do so.

**SHRI PRANAB MUKHERJEE:** Sir, the hon. Member is fully aware that even in this country we had experiment with the Disinvestment Commission, which was set up in 1996. They had made recommendations of almost 88 public sector undertakings that were to be disinvested. Some initiatives were taken, but the subsequent Governments did not consider it necessary to have the Disinvestment Commission. But, anyway, this is a suggestion for action.

Q. No. 347 (Contd.)

**SHRI D. RAJA:** Sir, it is a very important issue. Even the previous UPA Government, when it had a Common Minimum Programme, had clearly stated that the profit-making public sector undertakings will not be privatised. In no case, the *Navratnas* will be put under disinvestment. We have our own position on disinvestment. In the wake of global recession, the public sector is the strength of our economy. Is it proper on the part of the Government to weaken the public sector? It is not the question of percentage -- 51 per cent or 49 per cent. The basic thing is that you are weakening the public sector. Is it proper on the part of the Government to weaken the public sector at the given point of time? If so, I would like to know from the Minister whether the Government intends to change its policy on disinvestment. Instead of those public sector undertakings, which can never be revived, you are going to put the profit-making public sector undertakings for disinvestment. Is it not a change in the policy pursued by the UPA Government?

(Followed by 11 -- PB)

PB-DS/11/11.50

**SHRI PRANAB MUKHERJEE:** Of course, there has been some re-emphasis on certain aspects of the policy. But so far as the Common Minimum Programme is concerned, as I mentioned, there are three important paragraphs. I am just quoting the first sentence from the second paragraph, paragraph (b). It says, "All privatisation will be considered on a transparent and consultative case-by-case basis." Exactly, that was done during the period from 2004-2009. So far as

Q. No. 347 (Contd.)

*Navaratnas* are concerned, they were not put to offer. *Navaratnas* were not disinvested. The hon. Member is fully aware that once a disinvestment decision was taken in respect of a public sector undertaking, but when it acquired the status of *Navaratna*, that offer was not put into operation. ...(Interruptions)..

**SHRI D. RAJA:** One second, Sir. This 'people ownership' is a misleading concept. ...(Interruptions)...

**MR. CHAIRMAN:** No; no; please. ...(Interruptions)...

**SHRI PRANAB MUKHERJEE:** No; that is your view. It is not my view. ...(Interruptions)...

**SHRI SITARAM YECHURY:** Sir, I just want to make a small comment. I am very happy that the hon. Finance Minister is referring to the Common Minimum Programme. I hope they will follow it in this Government also. ...(Interruptions)...

**SHRI SANTOSH BAGRODIA:** Mr. Chairman, Sir, I am surprised ... ...(Interruptions)...

**MR. CHAIRMAN:** Silence, please.

**SHRI SANTOSH BAGRODIA:** Mr. Chairman, Sir, with all due respect, I will request the hon. Minister to take the advice of experts like Javadekar and Singh *Sahib* because I don't know what is the best time to disinvest or invest. Sir, this is after all a question of chance. So, I don't know how these friends have been advising this.

My question is, Sir, does the Government have any plan to make any offer this year because we have got a very great deficit in the

Q. No. 347 (Contd.)

Budget? And, is there any budgeted amount, approximate amount, which will be disinvested so that the deficit can be reduced?

**SHRI PRANAB MUKHERJEE:** Of course, some disinvestment proceeds have come from 1991 till date. More than Rs. 53,000 crore of rupees have come to the Government coffer through disinvestment proceeds. But I have not taken this into account. The entire Budget speech is there. The hon. Members are fully aware of it. Today, we will have the last phase of the Budget discussion, the Finance Bill. A small amount has been quoted in the Budget, for which the decision has already been taken earlier. That is little more than Rs. 1100 and odd crores, which has been pointed out; and many Members made criticism saying that 'you have no interest of having any disinvestment on it.'

But the fact of the matter is, as I mentioned, it is a continuing process and we are also going to have some important public sector offerings. Policies are quite clear. 51 per cent of the shares will be retained. Banks and financial institutions will be under the control and management of the Government of India, the Central Government, and a small portion, the profitable and which will fetch a very attractive price, will be off-loaded to the people because they should have some interest in it. After all, these are built up not from the pocket of somebody else, but from the pocket of the public taxes and other things.

(Ends)











प्रश्न संख्या - 348

**डा. प्रभा ठाकुर:** सर, मैंने विवरण पढ़ा है और सरकार ने माना है कि राजस्थान राज्य के सभी 33 जिलों में, जो बहुत बड़ा ग्रामीण क्षेत्र है, जहाँ कई गांव हैं, वे फ्लोराइड युक्त पेयजल की समस्या से ग्रस्त हैं। माननीय मंत्री जी स्वयं राजस्थान से आते हैं और वह राजस्थान की सभी समस्याओं से परिचित हैं। फ्लोराइड युक्त पानी पीने से जो बीमारियाँ हो जाती हैं, वे बहुत ही गंभीर होती हैं, इनमें दाँतों संबंधी डेन्टल फ्लूरोसिस और हड्डियों की बड़ी ही गंभीर बीमारियाँ, जैसे स्केल्टल फ्लूरोसिस और नॉन-स्केल्टल फ्लूरोसिस हैं, ये बीमारियाँ इतनी गंभीर होती हैं कि इनमें समय से पहले दाँत गिर जाते हैं और पीठ झुक जाती है।

**श्री सभापति:** आप प्रश्न पूछ लीजिए। ..(व्यवधान)

**डा. प्रभा ठाकुर:** सर, मैं प्रश्न पर ही आ रही हूँ। इन सब स्थितियों को देखते हुए सरकार ने यह कहा है कि भारत सरकार इस समस्या से प्रभावित बसावटों में पेयजल मुहैया कराने के लिए राज्यों के प्रयासों में सहायता करती है। मैं यह जानना चाहती हूँ कि चालू वित्तीय वर्ष में राजस्थान को इस समस्या से निपटने के लिए कितनी राशि का बजट अलॉकेशन किया गया है?

(1एम/एकेए पर आगे)

aka-skc/1m/11.55

**श्री सी0पी0 जोशी :** सभापति महोदय, राजस्थान प्रदेश में पीने के पानी की अलग तरह की समस्या है, उस समस्या को address करने के लिए भारत सरकार राजस्थान सरकार को quality improvement करने के लिए बराबर पैसा दे रही है। 2006-07 में 206 करोड़ रुपए, 2007-08 में 292.43 करोड़ रुपए quality address करने के लिए provide किए गए। 2009-10 के बजट के अंतर्गत भी भारत सरकार ने राजस्थान सरकार को अभी लगभग 332.73 करोड़ रुपए release किए हैं।

राजस्थान में पीने के पानी की समस्या के लिए, खास तौर से फ्लोराइड के संबंध में मैं कहना चाहता हूँ कि राजस्थान में 8,992 habitation फ्लोराइड से ग्रसित थे। पैसा देने के बाद quality improvement करने के बाद लगभग 5,355 habitations को cover

Q. No. 348 (Contd.)

किया गया है। लेकिन, unfortunately पानी का स्तर नीचे जाने के कारण, राजस्थान सरकार ने आज के दिन रिपोर्ट किया है कि राजस्थान में 10,725 habitations ऐसे हैं, जहां पर फ्लोराइडयुक्त पानी है। राजस्थान में पीने के पानी का स्तर नीचे जाने के कारण फ्लोराइड की समस्या का निदान करने के लिए हम पैसा भी दे रहे हैं, लेकिन पानी का स्तर नीचे जाने से यह समस्या बढ़ती जा रही है। इसको address करने के लिए 11<sup>th</sup> Plan में हम यह कोशिश कर रहे हैं कि पैसा देने के pattern में बदलाव किया जाए और quality को address करने के लिए ज्यादा पैसा दिया जाए। मंत्रि-मंडल में इस संबंध में हम निश्चित तौर पर प्रस्ताव रखेंगे, जिससे इस संबंध में ज्यादा अच्छी तरह से काम हो सके।

**डा० प्रभा ठाकुर :** सभापति महोदय, माननीय मंत्री जी ने स्वयं माना है कि निरंतर अकाल पड़ने के कारण भूजल स्तर नीचे जा रहा है और उससे यह फ्लोराइड समस्या ज्यादा होती जा रही है। मैं माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहूंगी कि इस गंभीर समस्या को, जो कि ग्रामीण क्षेत्र के लोगों के स्वास्थ्य से संबंधित है, देखते हुए क्या सरकार ऐसा विचार रखती है कि राजस्थान को पेयजल की दृष्टि से विशेष श्रेणी के राज्य दर्जा दिया जाए और विशेष आर्थिक पैकेज और सहायता दी जाए? क्या सरकार का ऐसा कोई विचार है?

**श्री सी०पी० जोशी :** माननीय सभापति महोदय, भारत के अलग-अलग प्रदेशों को जो हम पैसा देते हैं, उसमें से लगभग 13.51% शेयर राजस्थान को मिलता है। अभी भी 2005 से लेकर 2009 तक 22,347 करोड़ में से राजस्थान को लगभग 3,019 करोड़ रुपए आबंटित हुए हैं। यह राशि पानी की quality को address करने के लिए भारत सरकार राजस्थान सरकार को दे रही है। अब हम जब 11<sup>th</sup> Plan में quality को address करने के लिए मंत्रि-मंडल में पैसे देने के pattern को बदलने की बात कर रहे हैं, तो उसके बाद हम देखेंगे कि हम इस समस्या का कितना निदान कर पाते हैं या नहीं कर पाते हैं। इसे करने के बाद यह बात आएगी।

**श्री ललित किशोर चतुर्वेदी :** सभापति महोदय, माननीय मंत्री महोदय भी राजस्थान से हैं, मैं भी राजस्थान से हूँ। उनको भी सरकार में रहने का बहुत मौका मिला है, मुझे भी मौका मिला है। फ्लोराइड की समस्या से वे भली-भांति परिचित हैं, किन्तु जैसा उन्होंने अपने

Q. No. 348 (Contd.)

उत्तर में कहा कि ज्यों-ज्यों दवा की, त्यों-त्यों मर्ज़ बढ़ता गया। उन्होंने प्रत्युत्तर में बताया कि जमीन का पानी का स्तर नीचे जा रहा है, इसलिए फ्लोराइड और बढ़ रहा है। मैं माननीय मंत्री महोदय से यह कहना चाहता हूँ कि एक ही हल है कि पीने का शुद्ध पानी बाहर से सप्लाई किया जाए। मैं माननीय मंत्री महोदय से यह पूछना चाहता हूँ कि क्या वे इस बात की मॉनिटरिंग करेंगे कि आगामी पांच वर्षों में जितने, 10,000 से ऊपर गांव प्रभावित हैं ...(व्यवधान)..

**श्री सभापति :** आप प्रश्न पूछिए।

**श्री ललित किशोर चतुर्वेदी :** वही कर रहा हूँ, सर। उनमें शुद्ध पानी बाहर से लाकर देने के बाद अगले पांच सालों में कितने गांवों में पीने का शुद्ध पानी उपलब्ध हो जाएगा?

**श्री सी०पी० जोशी :** माननीय सभापति महोदय, राजस्थान में as on today 90% पानी की स्कीम्स underground water पर निर्भर हैं। राजस्थान में लगभग 60% groundwater से हमारा जो पानी उपलब्ध है, उससे पानी की सारी समस्या का निदान करने के लिए हमने स्कीम्स बना रखी हैं। माननीय सदस्य महोदय स्वयं जानते हैं, यहां हम कह रहे हैं कि बाहर से पानी लाकर हम समस्या का समाधान करा दें और वहां जब हम जाते हैं तो हम लोकल लोगों को कहते हैं कि यहां का पानी वहां नहीं जाना चाहिए। हम दो तरह की बात करना चाहते हैं, एक तरफ हम अपनी political बात को करने के लिए कहते हैं कि यहां का पानी वहां नहीं जाना चाहिए और दूसरी तरफ बाहर से पानी मंगाकर समस्या का समाधान करना चाहते हैं। सभापति महोदय, मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि हम गांव के पानी को address करने के लिए, quality को improve करने के लिए, फ्लोराइड को contain करने के लिए, जो अलग-अलग techniques हैं, उनको यूज़ करके 11<sup>th</sup> Plan में कोशिश करेंगे कि पानी की समस्या का समाधान स्थायी रूप से हो। जहां पर फ्लोराइड ज्यादा है, जहां इस समस्या का निदान नहीं हो सकता है, वहां दूर से पानी लाने की स्कीम के बारे में भी सोचेंगे।

**MR. CHAIRMAN:** Question Hour is over.

(Ends)

KSK/12.00/1N

(MR. DEPUTY CHAIRMAN in the Chair)

**PAPERS LAID ON THE TABLE**

**SHRI VILASRAO DESHMUKH:** Sir, I lay on the Table, a copy (in English and Hindi) of the Outcome Budget for the year 2009-10 in respect of the Ministry of Heavy Industries and Public Enterprises.

**SHRI KAPIL SIBAL:** Sir, I lay on the Table, a copy each (in English and Hindi) of the following papers:

- (i) Outcome Budget for the year 2009-10 in respect of the Department of School Education and Literacy in the Ministry of Human Resource Development; and
- (ii) Outcome Budget for the year 2009-10 in respect of the Department of Higher Education in the Ministry of Human Resource Development.

**SHRI G.K.VASAN:** Sir, I lay on the Table

I. A copy (in English and Hindi) of the Ministry of Shipping, Notification F. No. IMU/EC/EXEC/2009, dated the 12<sup>th</sup> May, 2009, publishing Academic and Administrative Ordinances regarding the Indian Maritime University, under sub-section (2) of Section 47 of the Indian Maritime University Act, 2008.

II.(1) A copy each (in English and Hindi) of the following papers, under Section 5(E) of the Dock Workers (Regulation of Employment) Act, 1948:

- (a) Annual Administration Report and Accounts of the Calcutta Dock Labour Board (CDLB), Kolkata, for the year 2007-08, together with the Auditor's Report on the Accounts.
- (b) Review by Government on the working of the above Board.

(2) Statement (in English and Hindi) giving reasons for the delay in laying the papers mentioned at (1) above.



**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

III. A copy each (in English and Hindi) of the following papers:-

- (a) Memorandum of Understanding between the Government of India (Ministry of Shipping) and the Cochin Shipyard Limited for the year 2009-10.
- (b) Memorandum of Understanding between the Government of India (Ministry of Shipping, Road Transport and Highways) and the Hindustan Shipyard Limited for the year 2009-10.

**SHRI PRAFUL PATEL:** Sir, I lay on the Table:-

I. A copy each (in English and Hindi) of the following Notifications of the Ministry of Civil Aviation, under Section 53 of the Airports Economic Regulatory Authority of India Act, 2008:

- (1) G.S.R. 321 (E), dated the 13<sup>th</sup> May, 2009, publishing the Airports Economic Regulatory Authority of India (Salaries, Allowances and other Conditions of Service of the Chairperson and Members) Rules, 2009.
- (2) G.S.R. 322 (E), dated the 13<sup>th</sup> May, 2009, publishing the Airports Economic Regulatory Authority of India (Salary, Allowance and other Conditions of Services of Secretary) Rules, 2009.

II. A copy (in English and Hindi) of the Ministry of Civil Aviation Notification S.O. 1440 (E), dated the 12<sup>th</sup> June, 2008, publishing the Airports Authority of India (Annual Report and Annual Statement of Accounts) Rules, 2008, under Section 43 of the Airports Authority of India Act, 1994, together with delay statement.

III. A copy (in English and Hindi) of the Memorandum of Understanding between the Government of India (Ministry of Civil Aviation) and the Airports Authority of India for the year 2009-10.

**SHRIMATI D. PURANDESWARI:** Sir, I lay on the Table

I. A copy (in English and Hindi) of the Ministry of Human Resource Development (Department of Higher Education) Notification G.S.R. 457 (E), dated the 1<sup>st</sup> July, 2009, publishing the Council of Architecture (Amendment) Rules, 2009, under sub-section (3) of Section 44 of the Architects Act, 1972.

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

- II. A copy each (in English and Hindi) of the following papers:
- (i) Annual Accounts of the Indian Institute of Technology, Kanpur, for the year 2007-08, and the Audit Report thereon, under sub-section (4) of Section 23 of the Institutes of Technology Act, 1961.
  - (ii) (a) Annual Report of the Indian Institute of Science Education and Research, Mohali, for the year 2007-08.
    - (b) Annual Accounts of the Indian Institute of Science Education and Research, Mohali, for the year 2007-08, and the Audit Report thereon.
    - (c) Review by Government on the working of the above Institute.
    - (d) Statement giving reasons for the delay in laying the papers mentioned at (a) and (b) above.
  - (iii) (a) Annual Report of the Indian Institute of Science, Bangalore, for the year 2007-08.
    - (b) Annual Accounts of the Indian Institute of Science, Bangalore, for the year 2007-08 and the Audit Report thereon.
    - (c) Statement by Government accepting the above Report.
    - (d) Statement giving reasons for the delay in laying the papers mentioned at (a) and (b) above.
  - (iv) (a) Annual Report of the Maharshi Sandipani Rashtriya Veda Vidya Pratishthan, Ujjain, for the year 2007-08.
    - (b) Annual Accounts of the Maharshi Sandipani Rashtriya Veda Vidya Pratishthan, Ujjain, for the year 2007-08, and the Audit Report thereon.
    - (c) Statement by Government accepting the above Report.
    - (d) Statement giving reasons for the delay in laying the papers mentioned at (a) and (b) above.
  - (v) (a) Annual Report and Accounts of the National Institute of Technology, Hamirpur, for the year 2007-08, together with the Auditor's Report on the Accounts.

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

- (b) Review by Government on the working of the above Institute.
  - (c) Statement giving reasons for the delay in laying the papers mentioned at (a) above.
- (vi) (a) Annual Report of the Navodaya Vidyalaya Samiti, New Delhi, for the year 2007-08.
- (b) Annual Accounts of the Navodaya Vidyalaya Samiti, New Delhi, for the year 2007-08, and the Audit Report thereon.
  - (c) Review by Government on the working of the above Report.
  - (d) Statement giving reasons for the delay in laying the papers mentioned at (a) and (b) above.
- (vii) (a) Annual Report and Accounts of the Sarva Shiksha Abhiyan, Maharashtra Prathamik Shikshan Parishad, Mumbai, for the year 2006-07, together with the Auditor's Report on the Accounts.
- (b) Statement by Government accepting the above Report.
  - (c) Statement giving reasons for the delay in laying the papers mentioned at (a) above.
- (viii) (a) Annual Report and Accounts of the Sarva Shiksha Abhiyan, Union Territory of Chandigarh, for the year 2007-08, together with the Auditor's Report on the Accounts.
- (b) Statement by Government accepting the above Report.
  - (c) Statement giving reasons for the delay in laying the papers mentioned at (a) above.
- (ix) (a) Annual Report and Accounts of the Sant Longowal Institute of Engineering and Technology (SLIET), Longowal (Sangrur), Punjab, for the year 2007-08, together with the Auditor's Report on the Accounts.
- (b) Review by Government on the working of the above Institute.
  - (c) Statement giving reasons for the delay in laying the papers mentioned at (a) above.
- (x) (a) Annual Report of the Indian Institute of Technology, New Delhi, for the year 2007-08.

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

- (b) Annual Accounts of the Indian Institute of Technology, New Delhi, for the year 2007-08, and the Audit Report thereon, under sub-section (4) of Section 23 of the Institutes of Technology Act, 1961.
  - (c) Statement by Government accepting the above Report.
  - (d) Statement giving reasons for the delay in laying the papers mentioned at (a) and (b) above.
- (xi) (a) Annual Report of the Indian Institute of Technology, Guwahati, for the year 2007-08.
- (b) Annual Accounts of the Indian Institute of Technology, Guwahati, for the year 2007-08, and the Audit Report thereon, under sub-section (4) of Section 23 of the Institutes of Technology Act, 1961.
  - (c) Statement by Government accepting the above Report.
  - (d) Statement giving reasons for the delay in laying the papers mentioned at (a) and (b) above.
- (xii) (a) Annual Accounts of the Indian Institute of Technology, Madras, for the year 2007-08, and the Audit Report thereon, under sub-section (4) of Section 23 of the Institutes of Technology Act, 1961.
- (b) Statement giving reasons for the delay in laying the papers mentioned at (a) above.

**SHRI NAMO NARAIN MEENA:** Sir, I lay on the Table

I. A copy (in English and Hindi) of the Ministry of Finance (Department of Financial Services) Notification G.S.R. 513 (E), dated the 9<sup>th</sup> July, 2009, publishing the Life Insurance Corporation of India (Agents) Amendments Rules, 2009, under sub-section 3 of the Section 48 of the Life Insurance Corporation Act, 1956.

II. A copy each (in English and Hindi) of the following papers:-

- (a) Annual Report and Accounts of the Industrial Development Bank of India (IDBI), Mumbai, for the year 2007-08, together with the Auditor's Report on the Accounts.
- (b) Review by Government on the working of the above Bank.

**SHRI S.S. PALANIMANICKAM:** Sir, I lay on the Table, under Section 77 of the Narcotic Drugs and Psychotropic Substances Act, 1985, a copy (in English and Hindi) of the Ministry of Finance (Department of Revenue) Notification G.S.R. 232 (E), dated the 2<sup>nd</sup> April, 2009, publishing the Narcotic Drugs and Psychotropic Substances National Fund for Control of Drug Abuse (Amendment) Rules, 2009, together with Explanatory Memorandum on the Notification.

**SHRI ARUN YADAV:** Sir, I lay on the Table, a copy each (in English and Hindi) of the following papers:

- (i) Memorandum of Understanding between the Government of India (Ministry of Heavy Industries and Public Enterprises, Department of Heavy Industry) and the Andrew Yule and Company Limited (AYCL) for the year 2009-2010.
- (ii) Memorandum of Understanding between the Government of India (Ministry of Heavy Industry and Public Enterprises, Department of Heavy Industry and Public Enterprises) and the Bharat Pumps and Compressors Limited (BPCL), for the year 2009-10.
- (iii) Memorandum of Understanding between the Government of India (Ministry of Heavy Industry and Public Enterprises, Department of Heavy Industry and Public Enterprises) and Tungabhadra Steel Products Limited (TSPL), for the year 2009-10.
- (iv) Memorandum of Understanding between the Government of India (Ministry of Heavy Industry and Public Enterprises, Department of Heavy Industry and Public Enterprises) and M/s Richardson and Cruddas (1972) Limited, for the year 2009-10.
- (v) Memorandum of Understanding between the Government of India (Ministry of Heavy Industry and Public Enterprises, Department of Heavy Industry and Public Enterprises) and the Bridge and Roof Company (India) Limited, for the year 2009-10.

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

**SHRI VILASRAO DESHMUKH:** Sir, I lay on the Table, under clause (1) of article 151 of the Constitution, a copy each (in English and Hindi) of the Report of the Comptroller and Auditor General of India for the year ended March, 2008 and Union Government (Commercial) No.PA 27 of 2009-10 Performance Audit of Activities of selected Public Sector Undertakings.

(Ends)

**SHRI M. VENKAIAH NAIDU:** Sir, we are going to Rashtrapatiji.

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** What can I say?

**SHRI M. VENKAIAH NAIDU:** We want to seek your permission and go.

**STATEMENT RE. IMPLEMENTATION OF TWO-HUNDRED AND FIFTH  
REPORT OF THE DEPARTMENT-RELATED PARLIAMENTARY  
STANDING COMMITTEE ON INDUSTRY**

**THE MINISTER OF HEAVY INDUSTRIES AND PUBLIC ENTERPRISES**

**(SHRI VILASRAO DESHMUKH):** Sir, I make a statement regarding status of implementation of recommendations contained in the Two-hundred and Fifth Report of the Department-related Parliamentary Standing Committee on Industry.

(Ends)

**STATEMENT RE. IMPLEMENTATION OF NINETY-EIGHTH REPORT  
OF DEPARTMENT-RELATED PARLIAMENTARY STANDING  
COMMITTEE ON TRANSPORT, TOURISM AND CULTURE**

**THE MINISTER OF STATE (INDEPENDENT CHARGE) OF THE**

**MINISTRY OF CIVIL AVIATION (SHRI PRAFUL PATEL):** Sir, I make a statement regarding status of implementation of recommendations

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

contained in the Ninety-eighth Report of the Department-related Parliamentary Standing Committee on Transport, Tourism and Culture.

(Ends)

**CALLING ATTENTION TO INCREASING INCIDENTS OF HONOUR  
KILLINGS AND HONOUR RELATED CRIMES AND THE ROLE OF  
SELF-PROCLAIMED PANCHAYATS**

**SHRIMATI BRINDA KARAT (WEST BENGAL):** Sir, I beg to call the attention of the Minister of Home Affairs to the increasing incidents of so-called honour killings and honour-related crimes in the country and the role of self-proclaimed panchayats therein.

**THE MINISTER OF HOME AFFAIRS (SHRI P. CHIDAMBARAM):** Mr. Deputy Chairman, Sir, honour crimes are acts of violence, usually murder, mostly committed by family members predominantly against female relatives, who are perceived to have brought dishonour upon the family. Honour killings are rooted in antiquated traditions and social values. Since "honour killing" is not a crime classified separately under the Indian laws, no data is collected separately regarding this crime by the National Crime Records Bureau, and the same is covered under 'murder'. Moreover, it is difficult to identify or classify an honour killing as such in any given community, since the reasons for such killings often remain a closely guarded private family matter. There is no separate law to deal with the crime of 'honour killing', and such crimes are dealt with under the provisions of the Indian Penal Code and are investigated and prosecuted as offences under the IPC/Cr. P.C.

'Police' and 'Public Order' are State subjects under the Constitution. The responsibility for dealing with enforcement of the laws

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

pertaining to these two subjects, including prevention, registration, detection, investigation, prosecution and punishment of crimes against women, lies with State Governments.

(continued by 10 - gsp)

GSP-VNK-12.05-10

**SHRI P. CHIDAMBARAM (CONTD.):** Some caste Panchayats are known to approve of these killings as reported in the media and thus are accomplices in the violation of the laws. However, caste Panchayats are informal bodies and have no legal status as such. Often, villagers give precedence to the judgement of a caste Panchayat rather than that delivered by the courts of law.

I recoil with shame when I read in the newspapers that two teenagers - a Dalit boy and a Muslim girl - were brutally killed in a village near Meerut, Uttar Pradesh in the name of honour. Or when I read that a young man, accompanied by a warrant officer was killed when he was on his way to fetch his wife from a village in Jind district, Haryana. Or when I read that a newly married couple in Delhi fear for their lives following a fatwa issued by a Panchayat in Jhajjar district, Haryana. Hon'ble Members will note with regret that these incidents happened last week. The vilest crimes are committed in the name of defending the honour of the family or women and we should hang our heads in shame when such incidents take place in India in the 21<sup>st</sup> century.

The United Nations' "Report of the Special Rapporteur on Violence against Women, its Causes and Consequences, 2002" as well as the latest report, that is, "15 Years of the United Nations Special Rapporteur



**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

on Violence Against Women (1994-2009) - A Critical Review" do not mention India in the context of honour killings.

However, the Government of India is deeply concerned about violence against women and recognizes that real progress can only be made by addressing the causes that are rooted in anachronistic attitudes and false values. More efforts need to be made through educational and awareness campaigns in the communities and through sensitization of law enforcement agencies. Towards this objective, Government of India has initiated a number of legislative and ameliorative measures to check such crimes which include:

- (i) Enactment of Protection of Women from Domestic Violence Act, 2005 which provides for more effective protection of the Constitutional rights of women, who are victims of violence of any kind occurring within the family;
- (ii) Setting up of helplines for women in distress under the Swadhar Scheme of Ministry of Women and Child Development;
- (iii) Support services to victims of violence through schemes such as Short Stay Homes and Swadhar under which shelter, maintenance, counseling, capacity building, occupational training, medical aid and other services are provided;
- (iv) Redressal of grievances through interventions of National and State Commissions for Women; and
- (v) Economic empowerment of women through the programmes of Rashtriya Mahila Kosh, Swashakti project and Swayamsidha Project by Ministry of Women & Child Development.

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

Instructions / guidelines have also been issued to the State Governments / Union Territory Administrations to effectively enforce legislation relating to crimes against women and improve the administration of the criminal justice system and take such measures as are necessary for the prevention of crimes against women. The measures suggested include:

- i) sensitize police officials charged with the responsibility of protecting women;
- ii) vigorously enforce the existing legislations;
- iii) set up women police cells in police stations and exclusive women police stations;
- iv) provide institutional support to the victims of violence;
- v) provide counseling to victims of rape;
- vi) ensure wider recruitment of women police officers;
- vii) train police personnel in special laws dealing with atrocities against women;
- viii) appoint Dowry Prohibition Officers and notify Rules under the Dowry Prohibition Act, 1961;
- ix) sensitize the judiciary and police and civil administration on gender issues; and
- x) follow up reports of cases of atrocities against women received from various sources, including NCW, with authorities concerned in the Central and the State Governments.

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

Government deplores crimes committed allegedly to uphold the honour of the family or the victim or women in general and would welcome a wide discussion on how to prevent such crimes.

(Ends)

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** Shrimati Brinda Karat.

**श्रीमती वृंदा कारत (पश्चिमी बंगाल) :** धन्यवाद, सर। मैं Chairman Sir को धन्यवाद देना चाहती हूँ कि उन्होंने ऐसे अहम मुद्दे पर बहस करने की इजाजत दी ..(ब्यवधान)..।

**THE LEADER OF OPPOSITION (SHRI ARUN JAITLEY):** Sir, as my colleague Mr. Venkaiah Naidu has mentioned, we have an NDA-delegation to the President. I would also like to leave but I just wanted to be here to fully support, what the Finance Minister has said and the spirit in which... ..(Interruptions)... yes, yes, the Home Minister. I am sorry. Some images die hard. So, I just take leave of the House. Thank you.

(Followed by 1p-sk)

-vnk/sc/12.10/1p

**श्रीमती वृंदा कारत (पश्चिमी बंगाल) :** सर, मैं चेयरमैन साहब को धन्यवाद दे रही थी कि इतने संवेदनशील और अहम मामले पर उन्होंने calling attention की इजाजत दी। मेरे ख्याल से पहली बार इस सदन में honour killings के संबंध में ऐसे बहस हो रही है। मैंने मंत्री जी का बयान सुना है और पढ़ा भी है। मैं मंत्री जी को भी धन्यवाद देना चाहती हूँ कि इन्होंने इसको deplore किया है और यह भावना प्रकट की है कि honour killings हमारे समाज के ऊपर, हमारे देश के ऊपर एक कलंक है और सरकार इस पर बहस का welcome कर रही है, उसका स्वागत कर रही है और जो सुझाव दिए जाएंगे, उनका भी सरकार स्वागत करेगी। इस संबंध में मैं तीन बातें सदन के सामने रखना चाहती हूँ। पहली बात यह है कि यह प्रासंगिक मुद्दा इसलिए है कि पिछले हफ्ते हमारे पड़ोसी प्रदेशों में ऐसी 6 घटनाएं घटी हैं जिनमें self choice marriages के मामले में ऐसा हुआ। सर, मुम्बई की

एक फिल्म है, "प्यार किया तो डरना क्या" - यहां पर तो "प्यार किया तो डरना जरूर है" और डरना और मरना दोनों अब बराबर हो गए हैं, दोनों एक हो गए हैं। Self choice marriages के अपने संवैधानिक अधिकार के अनुसार, अपने सामाजिक जीवन में युवा और युवतियां जो बालिग हैं, वे स्वयं फैसला करके रिश्ता रखते हैं या शादी करते हैं। उसकी जो प्रक्रिया होती है, इज्जत बचाने के नाम पर, परिवार के द्वारा या उस जाति के द्वारा, उस गोत्र या उस पंचायत के द्वारा, जो जाति आधारित पंचायत है, इस प्रकार की 6 घटनाएं पिछले एक हफ्ते में हुई हैं। मंत्री जी के बयान में उसका कुछ जिक्र है, मैं उसके details में नहीं जा रही हूं। उसके पीछे क्या है? उसके पीछे एक मानसिकता है कि औरत और बालिग लड़की जो घर की है, उसका स्त्रीत्व और उसका शरीर नियंत्रण में रहेगा और अगर उस लक्ष्मण रेखा को वह तोड़ती है, जिसको लोग तथाकथित पंचायत की इज्जत से जोड़कर परिभाषित करते हैं, अगर उसे वह तोड़ती है तो उसके लिए उसको सजा मिलेगी। दूसरी बात जो इसमें मौजूद है, वह हमारे देश की जाति प्रथा है। आज देश की जाति प्रथा की यह क्रूर तस्वीर हम लोग देख रहे हैं कि देश की राजधानी से पचास या साठ किलोमीटर दूर एक जगह पर अगर एक उच्च जाति की लड़की एक तथाकथित नीच जाति के लड़के - मैं तथाकथित कह रही हूं - दलित लड़के के साथ रिश्ता रखती है, अगर वे दोनों तय करते हैं कि वे दोनों शादी करेंगे तो इसके लिए उन्हें इस प्रकार की सजा देते हैं जिसकी हम कल्पना भी नहीं कर सकते कि किसी सभ्य समाज में ऐसा भी हो सकता है। इस प्रकार औरत के ऊपर नियंत्रण रखना पुरुष प्रधान समाज की प्रतीक जाति प्रथा की वह लक्ष्मण रेखा है। तीसरी बात यह है कि स्वयं भू पंचायतों की अग्रसर भूमिका। सर, हमारा जो चुनाव आधारित पंचायत सिस्टम है, उस पर हम जायज गर्व करते हैं कि पूरी दुनिया में हमारा ऐसा पंचायत सिस्टम है जो जनवादी प्रणाली को मजबूत करता है। लेकिन यह जो समानान्तर सिस्टम है, जो स्वयं भू पंचायत है, जाति के नाम पर या किसी विशेष धर्म के ठेकेदारों के नाम पर जो तय करते हैं कि हम लोग यह बर्दाश्त नहीं कर सकते कि हमारी लड़की किसी दूसरी जाति के लड़के के साथ शादी करे। सर, जो वेदपाल का मामला है, उनकी जाति एक थी, उनका

गोत्र एक था और उनका अपराध यह था कि वे दो पड़ोसी गांवों में रहते थे। गोत्र पंचायत ने तय किया कि दो पड़ोसी गांवों में जो रहने वाले हैं, वे भी शादी नहीं कर सकते हैं।

(1क्यू-एमसीएम पर क्रमागत)

-SK/YSR-MCM/12.15/1Q

**श्रीमती वृंदा कारत (क्रमागत) :** और उसकी हत्या हुई। तो यह स्वयंभू पंचायतों की जो आज अग्रसर भूमिका है उसके पीछे यह भी हकीकत है, और, सर, मुझे इस बात का खेद है कि आज भी हमारे पोलिटिकल सिस्टम में कास्ट को सामाजिक न्याय के लिए नहीं, बल्कि पोलिटिकल मोबिलाइजेशन के हथियार के रूप में इस्तेमाल कर रहे हैं, उन पहचान को मजबूत कर रहे हैं। यह सामाजिक अन्याय का नतीजा है। कास्ट की पवित्रता को बचाने के लिए, वह लड़की जिसने हिम्मत की, हमारे देश की जनवादी प्रणाली और अधिकार के तहत उसने स्वयं चोइस की, कि हम किससे शादी करेंगे या किसके साथ हम रिश्ते करेंगे, उसको सार्वजनिक सजा दी जाती है। यह अगर उसकी पृष्ठभूमि है, तो कौन से कानून के आधार पर हम देखेंगे? सर, इसमें मैं खेद प्रगट करती हूँ कि इसके बावजूद कि ये घटनाएं बढ़ रही हैं, हमारे देश की सरकार इसके लिए कोई अलग कानून बनाने के लिए तैयार नहीं है। हमारी सबसे बड़ी कमी यह है कि आज "ऑनर किलिंग्स" की परिभाषा हमारे कानून में दर्ज नहीं है। क्यों दर्ज करना जरूरी है? जैसे सती प्रथा के संबंध में एक विशेष कानून बनाना जरूरी हो गया था, वैसे ही इसके लिए जरूरी है। चूंकि उसके पीछे जो ताकते हैं वे उस अपराध को छिपाना चाहते हैं, वे सामूहिक हत्याएं करवाते हैं, छिपाते हैं और इसकी न कोई शिकायत करने वाले हैं और न सजा दिलाने वाले कोई हैं। जब शिकायत पुलिस में दर्ज नहीं होगी, जब सभी उसमें सामूहिक रूप से, उसमें elitist या ताकतवर के कारण भी शामिल हो जाते हैं, फिर जब शिकायत करने वाले नहीं हैं तो वहां सजा कभी नहीं होती।

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** Please conclude.

**SHRIMATI BRINDA KARAT:** Sir, I have to complete this. Please give me some time.

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** You have to complete.

Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009

**SHRIMATI BRINDA KARAT:** Sir, only five minutes.

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** Please conclude. This is not a debate.

**SHRIMATI BRINDA KARAT:** Sir, I know that. I am just asking a question which is not there in the Minister's answer.

सर, हाल ही में पंजाब हाई कोर्ट का एक जजमेंट आया है। उन्होंने कहा है, "Times have changed, but the response of the State has not changed. Out of 50 matters, about 18 matters pertain to marriage. The scene is no different on other days when the court is functioning. It is a fact that for the last 4-5 years, this court has been flooded with petitions where young married couples come and seek protection. The State is a mute spectator. When will the State awake from its slumber? How long will the State elude permanent solution? And how long courts can provide solace and balm by disposing such cases? These are the questions which are abegging answers." This is what the High Court has said. और चूंकि यह केवल एक प्रदेश का मामला नहीं है, देश भर में जहां कास्ट पंचायतों की हिम्मत बढ़ी है, मंत्री जी ने अपने बयान में कहा है कि यह इललीगल है, लेकिन उनके फतवा लागू हो रहे हैं। मैं पूछना चाहती हूं कि कितने केसेज में यह इललीगल फतवा के खिलाफ किसी सरकार ने कदम उठाए? नहीं उठाए। सम्बन्धित मुख्य मंत्री से हम खुद मिले। सर, मैं किसी पार्टी या मुख्य मंत्री का नाम नहीं लेना चाहती, मैं पार्टी पोलिटिक्स नहीं जोड़ना चाहती हूं, लेकिन सर, मुझे कितना दुख हुआ, कितना खेद हुआ, गृह मंत्री कह रहे हैं, "We should hang our heads in shame," और मुख्य मंत्री कह रहे हैं कि क्या करें, यह तो सामाजिक परम्परा है, उसको सामने रखकर हमें करना पड़ेगा। हत्या हो रही है, पब्लिक लिंगिंग हो रही है, पब्लिक ह्यूमिलिएशन हो रहा है और यह सामाजिक परम्परा है इसलिए हम कदम नहीं उठाएंगे। सर, मैं यह चाहती हूं कि जो आपने सुझाव दिए हैं, वे सुझाव इस विशेष अपराध से कोई संबंध नहीं रखते हैं। इसलिए मैं आपसे मांग करती हूं, छः मुद्दे पर मैं चाहती हूं कि सरकार इनके बारे में सोचे। पहला यह, कि अलग कानून

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

ऑनर किलिंग्स के संबंध में बनाया जाए, जैसे पंजाब हरियाण हाई कोर्ट और राजस्थान के ह्यूमन राइट्स कमीशन के चेयरमेन Justice Godara ने 2001में यह सुझाव दिया था। दूसरा यह कि जो स्पेशल मेरिज ऐक्ट है, यह उसके बजाए ऐसे सेल्फ चोइस कपल की मदद करे, लेकिन वह स्पेशल मेरिज ऐक्ट इतना कम्प्लीकेटेड है कि उसमें इतनी बाधाएं हैं कि जब तक उसकी मदद करेंगे, तब तक जो तथाकथित कास्ट पंचायतें आकर उनकी हत्याएं नहीं कर लेंगे, उनके इस स्पेशल मेरिज ऐक्ट में यह होगा नहीं।

(1R/GS पर क्रमशः)

VKK-GS/1R/12.20

**श्रीमती वृंदा कारत (क्रमागत) :** हमारे सर्वे में एक मिसाल है कि 35 स्पेशल मैरिज ऐक्ट...।

**श्री उपसभापति :** आप इसको डिफाइन करने लगेंगी, तो बहुत वक्त लग जाएगा।

**श्रीमती वृंदा कारत :** चिदम्बरम जी, 35 स्पेशल मैरिज ऐक्ट के केस एक डिस्ट्रिक्ट कोर्ट में थे, केवल दो स्पेशल मैरिज ऐक्ट हैं, क्योंकि इतना ब्यूरोक्रेटिक डिलेज़ हुआ, वह उसको कर नहीं पाए, इसलिए उसको simplify कीजिए।

तीन, आपने कहा पुलिस की sensitisation, लेकिन अगर आप एक मॉडल ऐक्ट बनाएंगे, जिसमें हिदायत दी जाएगी कि ये जो तथाकथित caste पंचायतें हैं, इन caste पंचायतों के खिलाफ सरकार कानून के तहत जो गैर संवैधानिक उनका फतवा है, उस पर रोक लगाएंगे। जो वे गैर-संवैधानिक फतवा जारी करते हैं, समाज की भलाई के बजाए वे समाज का डिस्ट्रक्शन कर रहे हैं, उसके लिए यह अनिवार्य है कि एक कानून बनाया जाए।

चाथी बात यह है कि आप प्रोटेक्शन दीजिए। आपने कहा है कि स्वाधार एवं शॉर्ट स्टे होम्स आप बना रहे हैं। मैं आज आपको बता रही हूँ कि आज नारी निकेतन भरे हुए हैं। बालिग युवतियों के, जिन्होंने self choice marriage की, वे और उनके husband जेल में हैं..।

**श्री उपसभापति :** आप brief में बोल दीजिए। अगर इसको एक्सप्लेन करेंगी, तो बहुत वक्त लग जाएगा। यह पांचवीं बात है।

**श्रीमती वृंदा कारत :** सर, इसलिए मैं यह चाहती हूँ कि आज जो protection homes हैं, कम से कम couples कहीं जाए, कहीं सहारा लेने के लिए, कुछ कदम अगर सरकार उठाए, तो यह बहुत अच्छा होगा। सर, इसलिए इन तमाम सवालों से, मैं तमाम पॉलिटिकल पार्टीज़ से अपील करती हूँ और हमारे साथी सरदार तरलोचन सिंह जी जानते हैं, आज हरियाणा में हमारी पार्टी एक छोटी पार्टी है..।

**श्री उपसभापति :** अब आप समाप्त कीजिए।

**श्रीमती वृंदा कारत :** सर, विशेषकर जो जनवादी महिला समिति है, उनको threats मिल रहे हैं। मैं होम मिनिस्टर साहब से कहना चाहती हूँ कि हमारी जो प्रधान जगवती सांगवान है, वह इस केस को देख रही हैं, उनको threats मिल रहे हैं कि कैसे तुम यह केस देख रही हो। सर, मैं चाहती हूँ कि इसकी प्रोटेक्शन हो और सरकार इस संबंध में एक अलग कानून जल्दी से जल्दी लाने की कोशिश करे।

(समाप्त)

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** Shrimati Najma Heptulla. I request all the Members to only seek clarifications. It is not a debate. I need not remind all of you that it is not a debate, and it should not be converted into a debate.

**डा. (श्रीमती) नजमा ए. हेपतुल्ला (राजस्थान) :** सर, वृंदा जी ने यह बहुत ही अहम मसला उठाया है। मुझे इस बात की खुशी है कि चेयर ने इस मसले को importance दी और आज इस पर बोलने के लिए हम लोगों को इजाजत दी। मैं एक बात यहां पर और रखना चाहती हूँ। मुझे इस बात की खुशी है, मैंने इस तब्दीली को चेयर से भी देखा है, हाउस में भी देखा है। अगर महिला पर अत्याचार का मामला होता है, तो पार्टी लाइन से ऊपर उठकर सारी महिलाएं उस पर अपनी राय देती हैं। मुझे इस बात की भी खुशी है कि मैंने इन 30 वर्षों में देखा है कि अगर महिला के मसले होते थे, तो हर पार्टी महिला को बुलवाती थी, मगर आज पुरुष भी समाज की जो खराब प्रथाएं हैं, उनके खिलाफ आवाज़ उठाते हैं, यह अच्छी बात है। यह मामला सेंसिटिव है और इस पर मैं हाउस में बैठे हुए अपने भाइयों से कहूंगी कि अपने गिरेबान में झांककर देखें, अपने घर में देखें कि अगर ऐसा ही वाकिया



उनके किसी रिश्तेदार के साथ होता, उनकी बच्ची के साथ होता, तो क्या होता ! जैसा कि वृंदा कारत जी ने कहा कि मजबूरी में मां-बाप को भी पंचायतों की बात माननी पड़ती है, उन्हें भी इसके खिलाफ आवाज़ उठानी चाहिए। हमारे मुल्क में कानून है कि कोई बालिग हो जाए, तो उसको वोट देने का अख्तियार है। अगर कोई बालिग लड़की या लड़का अपनी मर्जी से शादी करना चाहते हैं और उसको honour killing कहा जाए, यह किसी भी मजहब से ऊपर है। मैं एक बार पाकिस्तान में थी, एक women's इंटरनेशनल कांफ्रेंस की थी, उस समय वहां के प्रेजिडेंट मुशर्रफ साहब थे, उन्होंने honour killing को, जो पाकिस्तान में भी होती है, across the border भी होती है, उसको उन्होंने बहुत सख्त अल्फ़ाज में कंडेम किया था।

(1एस पर जारी)

ASC-MKS/12.25/1S

**डा. (श्रीमती) नजमा ए. हेपतुल्ला (क्रमागत) :** मैं एक मुसलमान हूं, एक हिन्दुस्तानी हूं। इस्लाम में तब तक शादी नहीं मानी जाती, जब तक लड़की और लड़का खुद इस बात की रज़ामंदी न दे, अगर वे बालिग हैं। शादी होना उसका एक बुनियादी हक है, अफसोस की बात है, हालांकि हमारे मंत्री जी ने बहुत अच्छी स्टेटमेंट दी है। मुझे यकीन है कि उन्होंने जो कुछ स्टेटमेंट के जरिए हाउस में बोला है, उसमें खुद उनकी अपनी फीलिंग भी शामिल है। उन्होंने हाउस में सिर्फ एक दस्तावेज़ के तौर पर अपनी स्टेटमेंट नहीं दी है, मगर मंत्री जी, आपने युनाइटेड नेशन्स का ज़िक्र किया है कि युनाइटेड नेशन्स की रिपोर्ट में "Honour Killing" के बारे में हैं। यदि आप इन्टरनेट पर जाएंगे, तो आपको ऐसी ढेरों साइट्स "Honour Killings in India" के बारे में मिलेंगी। मेरे पास कुछ मेटेरियल है, जिसमें खासतौर पर हिन्दुस्तान का ज़िक्र किया है। इसके अलावा ब्लॉग भी है, "Honour Killings in India" उसकी साफ वजह यह है कि इस मामले को दबा दिया जाता है। उसमें पुलिस भी हिम्मत से काम नहीं लेती है, क्योंकि वे लोग भी किसी न किसी कास्ट से जुड़े हुए होते हैं। जब तक हम अपनी कास्ट, अपनी सोच से ऊपर नहीं उठेंगे, मुझे नहीं लगता कि सिर्फ कानून बनाकर हम इसको रोक सकते हैं। ...(समय की घंटी)..सर, भूमिका तो बनाने दीजिए और फिर यह महिला का मामला है। ..(व्यवधान)..

**श्री उपसभापति :** महिला का मामला है, इसीलिए तो कह रहे हैं।

**डा. (श्रीमती) नजमा ए. हेपतुल्ला :** कल इस हाउस में बड़ा अच्छा डिस्कशन हुआ और यहां पर हमारी इंफॉर्मेशन ब्राडकास्टिंग मिनिस्टर बैठी हुई हैं, इन्होंने जवाब भी अच्छा दिया।  
..(व्यवधान)...

**श्री उपसभापति :** आप जानती हैं कि हमें इसको एक घंटे में खत्म करना है। मैं आपको कुछ कह नहीं सकता, क्योंकि आप सब जानती हैं।

**डा. (श्रीमती) नजमा ए. हेपतुल्ला :** सर, ठीक है, मैं जानती हूं और मैं आपकी दुविधा से भी वाकिफ़ हूं।

**श्री उपसभापति :** आप मेरी मदद कीजिए।

**डा. (श्रीमती) नजमा ए. हेपतुल्ला :** सर, आज आपकी मदद की जरूरत है। आपके घर में भी कोई बच्ची होगी, मगर यहां सवाल यह है कि सिर्फ़ कानून बनाने से काम नहीं चलेगा और हमें एक awareness generate करनी है। यहां पर हमारी इंफॉर्मेशन ब्राडकास्टिंग मिनिस्टर बैठी हुई हैं और कल यहां पर टेलीविजन के बारे में बड़ा अच्छा डिस्कशन हुआ। अगर हम अपने strong media के जरिए उन लोगों को सही तरीके का मेसेज देंगे और उन बच्चों को भी यह बताएंगे कि अगर उनके ऊपर कोई अत्याचार कर रहा है या इस तरह के फतवे दिए जा रहे हैं, तो उन्हें कहां जाकर मदद मिल सकती है। सरकार कोई इंटर intergovernmental committee बनाकर इंफॉर्मेशन एंड ब्राडकास्टिंग से उसके बारे में बात करे। आप बार-बार मेरी तरफ़ देख रहे हैं।

**श्री उपसभापति :** हां, मैं देख रहा हूं, क्या करूं?

**डा. (श्रीमती) नजमा ए. हेपतुल्ला :** मैं कोई गलती नहीं कर रही हूं। यहां पर इतनी महिलाएं बैठी हैं, सब इस पर बोलना चाहेंगी।

**श्री उपसभापति :** महिलाएं हैं, तभी तो पहले मौका दे रहे हैं।

**डा. (श्रीमती) नजमा ए. हेपतुल्ला :** पुरुष भी बोलना चाहेंगे, मगर सवाल यह है कि आज जरूर मौका दीजिए। आज यदि खाना नहीं खाएंगे, तो कोई फर्क नहीं पड़ेगा।

**श्री उपसभापति :** ऐसा नहीं होगा।

**डा. (श्रीमती) नजमा ए. हेपतुल्ला :** यह बच्चों की जिंदगी का सवाल है। कोई जरूरी नहीं है कि आप एक बजे ही खत्म करें, आप डेढ़ और दो बजे भी खत्म कर सकते हैं।

**श्री उपसभापति :** ऐसा नहीं होगा।

**डा. (श्रीमती) नजमा ए. हेपतुल्ला :** सर, सवाल यह है कि क्या हमारे मंत्री जी मिनिस्ट्री ऑफ इंफॉर्मेशन के जरिए, जो औरतों के खिलाफ हमारे कानून हैं, को कार्यवाहियां होती हैं, हिंसा होती है, उसके लिए किस तरीके से पब्लिक में awareness लाएंगे? मैं अफसोस के साथ कहूंगा कि टीवी पर कुछ ऐसे प्रोग्राम्स आते हैं, जिनसे इसको प्रोत्साहन मिल रहा है। इन दो-तीन सवालों के साथ मैं अपने को इस मामले में वृंदा जी और इस हाउस के साथ जोड़ती हूँ। शुक्रिया।

(समाप्त)

**श्रीमती माया सिंह :** सर, जो बात वृंदा जी ने कही है, हम शब्दशः उसका समर्थन करते हैं। हमें तो मौका नहीं मिल रहा है, बोलने का। ..(व्यवधान)...

**SHRIMATI BRINDA KARAT:** Why don't you speak, Smt. Maya Singh?  
...(Interruptions)...

**श्री उपसभापति :** सब समर्थन कीजिए। ..(व्यवधान)...

**श्रीमती वृंदा कारत :** सर, बोलने दीजिए।

**श्री उपसभापति :** ऐसे नहीं, प्लीज़। वृंदा जी, आप चेयर को ..(व्यवधान)...

**श्रीमती वृंदा कारत :** सर, बोलने दीजिए। ..(व्यवधान).. Sir, we never get an opportunity to speak on such an important matter?

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** No, no, no. Why are you asking, Brindaji?  
...(Interruptions)... There is a procedure. ...(Interruptions)... There is a procedure. ...(Interruptions)...

**श्रीमती वृंदा कारत :** सर, बोलने दीजिए।

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** Because you are intervening, I cannot allow others. I cannot change the rules.

Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009

**SHRIMATI BRINDA KARAT:** I am sure, the Government has all the... power...(Interruptions)...

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** Not the Minister. It is the rules. I have to follow the rules. ...(Interruptions)... समर्थन कीजिए। ..(व्यवधान)...

(Contd. by TMV/1T)

-MKS-TMV-LT/1T/12.30

**श्री उपसभापति (क्रमागत) :** यह नहीं हो सकेगा..(व्यवधान)..आप कॉलिंग अटेंशन कहते हैं, एक घंटे में रूल ..(व्यवधान).. We have to finish it in one hour. You should have asked for a Short Duration discussion. यह सही नहीं है।

**प्रो. अलका क्षत्रिय (गुजरात) :** उपसभापति महोदय, धन्यवाद। आपने एक बहुत ही गंभीर सामाजिक समस्या, महिलाओं के प्रति होने वाले गंभीर सामाजिक अत्याचार पर इस सदन में चर्चा के लिए बोलने का अवसर दिया, इसके मैं आपकी आभारी हूँ। ऑनर किलिंग हो या महिलाओं..(व्यवधान)..

**श्री उपसभापति :** माफ करना, यह चर्चा नहीं है, यह खाली क्लैरिफिकेशन है। यह रूल्स में चर्चा नहीं है। ..(व्यवधान)..चर्चा होनी चाहिए, वह अलग बात है।

**प्रो. अलका क्षत्रिय :** महिलाओं के प्रति ध्यान आकर्षित करने का अवसर दिया है। आप इस पर चर्चा अलाऊ नहीं करते तो कम से कम..(व्यवधान)..

**श्री उपसभापति :** आप क्लैरिफिकेशन्स पूछिए।

**प्रो. अलका क्षत्रिय :** जैसा कि वृंदा जी ने बताया है, यह जो ऑनर किलिंग की बात चल रही है, उनकी बात को मैं दोहराना नहीं चाहती हूँ कि हमारे सामाजिक रीति-रिवाज - मैं उसे कुरीति कहूँगी कि हमारी सामाजिक कुरीति इसके लिए जिम्मेदार हैं, हमारी जाति-प्रथा इसके लिए जिम्मेदार है। हमारे समाज की जो पंचायतें हैं, उनके जो गलत निर्णय हैं, उसकी वजह से इस कॉलिंग अटेंशन के माध्यम से हम इस विषय को उठा रहे हैं। महोदय, मैं यह कहना चाहूँगी कि सिर्फ ऑनर किलिंग ही महिलाओं के प्रति गंभीर बात होती है, ऐसा नहीं है। मैं इसके साथ पटना की घटना जोड़ना चाहती हूँ कि वहाँ एक महिला को सरेआम, सरे बाजार नंगा कर दिया जाता है, उसके कपड़े उतार लिए जाते हैं। मैं यह पूछना चाहती हूँ कि क्या

आज के समय में भी द्रौपदी की बात चल रही है? मैं अपने गुजरात राज्य की बात भी इसके साथ जोड़ना चाहूंगी कि वहां एक महिला को, एक बच्ची को कुछ गुण्डे लोग उठाकर ले जाते हैं, उसके साथ बलात्कार करते हैं, उसका एम.एम.एस और एस.एम.एस. बनाकर लोगों तक पहुंचाते हैं। मैं इस घटना को इसलिए जोड़ना चाहती हूं, क्योंकि महिलाओं के प्रति जो भी गुनाह किए जाते हैं, उनको बहुत ही गंभीरता से लिया जाना चाहिए। मैं जानती हूं कि हमारे मंत्री जी इसके प्रति बहुत गंभीर हैं, उन्होंने जो बात कही है, उससे ऐसा लगता है। सबसे बड़ी बात यह है कि कानून तो कई बने हैं, लेकिन इतने सारे कानून बनने के बाद भी ये घटनाएं घटित हो रही हैं, यह भी एक हकीकत है। मुझे लगता है कि जो पंचायतें ऐसे निर्णय लेती हैं, ऐसी पंचायतों के खिलाफ अलग से कानून बनाया जाना चाहिए। उनके लिए सख्त से सख्त कानून बनाया जाना चाहिए। इतना ही नहीं, मुझे लगता है कि ऐसे मामले फास्ट ट्रैक कोर्ट में ले जाने चाहिए और उन पंचायतों के खिलाफ जल्द से जल्द निर्णय लेकर कुछ ऐसा करना चाहिए, जिससे भविष्य में इन पंचायतों में इस तरह के निर्णय लेने का डर व्याप्त हो। यह बहुत जरूरी है। मुझे लगता है कि गरीबों को तो सजा मिल जाती है, लेकिन इस देश में अमीरों के लिए कोई कानून ही नहीं है। अमीरों को कोई सजा नहीं मिलती है। अगर अमीर के लड़के किसी लड़की को उठाकर ले जाते हैं तो कुछ नहीं होता है, लेकिन गरीब ऐसे मामले करते हैं तो उनकी हत्या तक कर दी जाती है, उनकी फैमिली की औरतों के साथ भी कुकर्म किया जाता है। मैं चाहती हूं कि इस संबंध में बहुत ही जल्द सख्त कानून बनाए जाने चाहिए।

दूसरी बात यह है कि ऐसे मामले फास्ट ट्रैक कोर्ट में ले जाकर जल्द से जल्द उनका निर्णय हो, यह ज्यादा जरूरी है। कानून तो बहुत हैं, लेकिन लोगों को कानून का इम्प्लिमेंटेशन भी दिखना चाहिए, तभी तो पंचायतों को यह डर लगेगा कि हम ऐसे गलत निर्णय न लें। ऐसे गलत फैसले लेने पर हमारे विरुद्ध भी कोई कार्रवाई हो सकती है। मैं मंत्री जी से यह बात कहना चाहती हूं कि आप ऐसे कानून बनाइए, पंचायतों के खिलाफ कार्रवाई कीजिए। आप लोगों को, खासकर महिलाओं को न्याय देंगे, मैं आपसे ऐसी आशा रखती हूं। हम इसे पार्टी पोलिटिक्स, जातिगत राजनीति, वोटों की राजनीति से ऊपर उठकर सोचें, तभी यह कार्य कर पाएंगे। धन्यवाद।

(समाप्त)

**प्रो. राम गोपाल यादव (उत्तर प्रदेश) :** उपसभापति जी, श्रीमती वृंदा जी ने बहुत ही महत्वपूर्ण प्रश्न की तरफ सरकार का ध्यान आकर्षित किया है। इस पर माननीय गृह मंत्री जी का बहुत लंबा स्टेटमेंट भी है। हम बरसों से देख रहे हैं कि ये घटनाएं सबसे ज्यादा दिल्ली के आसपास के इलाकों में ही होती हैं। उत्तर प्रदेश, हरियाणा, इधर मेरठ चले जाइए, दिल्ली का जो पूरा सर्कल है, इन आसपास के इलाकों में ये घटनाएं होती हैं।

(akg/1u पर जारी)

AKG-VK/1U/12.35

**प्रो. राम गोपाल यादव (क्रमागत) :** सीधे-सीधे यह हत्या का मामला होता है, अगर इस पंचायत में हत्या का फरमान दिया जाता है। इसको पता नहीं कैसे honour killing कहा गया, it is the most brutal killing. मेरी समझ में यह नहीं आता है कि यह बहुत वर्षों से चला आ रहा है, इसके बाद भी आज तक इस अपराध को रोकने के लिए कानून क्यों नहीं बना। मैं मांग करता हूँ और मैं चाहूँगा कि माननीय मंत्री जी जवाब दें कि क्या वे शीघ्र ही इस तरह का कानून लाएंगे, क्योंकि जब पंचायत फैसला करती है, तो तमाम लोग गवाही नहीं देते हैं? इस तरह के कानूनों की पहले भी व्यवस्था है, जिसमें केवल FIR हो जाती है, उसके बाद गवाह की आवश्यकता नहीं होती है, जो मुलजिम होते हैं, उनको यह साबित करना पड़ता है कि they are innocent. जब तक इस रूप में कानून को संशोधन करके नहीं लाया जाएगा और जो भी पंचायत में शामिल होंगे, अगर हत्या होती है, तो जब तक वे सब 120 (बी) के अन्तर्गत 302 के मुलजिम नहीं बनाए जाएंगे, जब तक यह provision नहीं किया जाएगा, तब तक यह रोका नहीं जा सकता है, तब तक यह भय पैदा नहीं हो सकता है। मैडम नजमा जी चली गईं, केवल awareness से काम नहीं चलेगा। सोसायटी में बिल्कुल primitive stage पर जो बातें हुआ करती थीं, वे अब भी हो रही हैं। इनके लिए बहुत ही strong hand की जरूरत है। I expect that the hon. Home Minister will bring such a law, ताकि इन सबको curb किया जा सके। धन्यवाद।

(समाप्त)

**SHRI D. RAJA (TAMIL NADU):** Mr. Deputy Chairman, Sir, at the outset, I share the sense of shame and agony expressed by the Home Minister.

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

The incidents which he has listed are the known, reported incidents. There must be unknown, non-reported incidents in the country. There are extra-Constitutional bodies of Caste Panchayats of elders existing in all the castes, tribes in India. But with the advent of education and migration, the hold of Caste Panchayats has become weak. But there are powerful Caste Panchayats in some parts of the country. This presents a big dilemma before the country. We have extra-Constitutional bodies which are beyond the law of the land, ably supported by political classes. We have parallel caste system that defies the Constitutional system of law. Discrimination and social exclusion on the basis of caste, religion, language, disability, gender and sexual orientation is unabated. On the top of it, we have a new battery of hate speech specialists who are shameless. The pace of economic growth of India, rather than breaking these barriers, is trying to engrain these discriminatory practices into the economic system. But societies and the law should use such instances to redeem themselves from such obnoxious practices. For example, honour punishment. My hon. colleague says it is dishonour for the entire nation. It is honour punishment which will certainly bring shame to India in the world community.

Having said that, I would like to make only one comment on the statement made by the Home Minister. He has said at page 3, point 7, "Our police sensitise police officials charged with the responsibility of protecting women". Here the problem arises. The police and the

investigative agencies are not that sensitive when it comes to deal with women and their problems.

(Contd. by 1W)

RG/12.40/1W

**SHRI D. RAJA (contd.):** Recently, in a case relating to Sister Abhaya in Kerala, the charge sheet, filed by the CBI, as reported in the media, is outrageous and atrocious. As for the language used in the charge sheet, I do not know whether it was a language used by the doctors, or, it was a language used by the CBI. How can you expect women to tolerate such a language? It is an affront on the dignity and decency of women. And, how can we expect women to come forward willingly to explain their problems to the police or the investigative agencies? And, I think, there lies the problem. Women look at police and the investigative agency not as a friend, but as an inimical force which will throttle their voice and strangle their rights. How is the Ministry or the Government going to change the attitude of the police, the attitude of the investigative agencies, when it comes to dealing with women's issues? Having said this, this is an issue on which my colleague, Shrimati Brinda Karat, has called the attention not only of the Government but also of the entire House, and many of my colleagues have joined her on this issue. I also join her on the issues which she has raised, and I would like to know how the Government is going to respond to these issues...(Interruptions)

**SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN:** Through a special law...

**SHRI D. RAJA:** The hon. Minister has spoken about creating awareness and taking it up at the ideological or at the educational level. It is not



enough. There should be a law, a very strong law...(Interruptions) I have said that these Caste Panchayats are extra-constitutional parties. We cannot contain these Caste Panchayats unless there is a strong law to deal with them.

(Ends)

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** Dr. K. Malaisamy, please be brief.

**DR. K. MALAISAMY (TAMIL NADU):** Sir, as a person, totally accepted and devoted to a lady leadership in Tamil Nadu, I may be one of the persons best suited to speak about women and women's problems. The hon. Minister, in his statement, has been fair enough to conceive what the ground reality is. I am very happy that he has accepted many of the situations. I do not like to go into the details at all. I have seen, as Finance Minister, he would start his speech with a Thirukkural and end with a Thirukkural...

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** Now, that is not the point. You put specific supplementaries.

**DR. K. MALAISAMY:** I am not going to make a speech. I will try to confine myself within the time. I will say it with a couplet --

"Noi naadi, noi mudhal naadi, noi thanikkum vaainaadi,  
vaippukuzhal."

It means that when you have to identify a problem, you must go into the root-cause of it. Only then can a problem be solved. Now, the hon. Minister is able to identify what the problems and the ground realities are. In such a situation, finding a solution is not a problem. As a student of management, I have been taught that any problem will have more than one solution...

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** Then, you give the solution.

**DR. K. MALAISAMY:** What I am trying to tell the hon. Minister is that macro level situations should be understood. Then, he has to come to micro level situations. Our country, as it is, is facing all sorts of crimes. In other words, there are 5 Ms, say, muscle power, money power, mafia power, media power and ministerial power, which are ruling the country. This is the situation in which we are placed...

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** Mr. Malaisamy, I would like to remind you that you should just seek clarifications from the Minister's statement. It is not a debate. Please seek clarifications and give your suggestions.

**DR. K. MALAISAMY:** What is the hon. Minister going to do in the prevailing situation? Would he take a hint from what has been done in Tamil Nadu? In Tamil Nadu, there are women police exclusively for protecting the interests of women. This was done during the time of the former Chief Minister, Madam Jayalalitha.

(Continued by 1X)

TDB-PSV/1X/12.45

**DR. K. MALAISAMY (CONTD.):** That is the right point -- whether he likes it or not -- which he can take into account while analysing it. Sir, finally, since I want to say some important points, the way you look at it, I am not able to do it.

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** What can I do?

**DR. K. MALAISAMY:** Okay. You don't try to tell that this is the problem of the State. On the other hand, you take it up at the macro level and think over whether a positive legislation for the entire country can be

thought of to protect the interest of the women. Lastly, Sir, a right person for the right task can be thought of. \* I leave it to the hon. Minister to get things done. Thank you, Sir.

(Ends)

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** Thank you, Mr. Malaisamy. Now, Sardar Tarlochan Singh.

**सरदार तरलोचन सिंह(हरियाणा):** थैंक यू, डिप्टी चेयरमैन साहब। पहले तो मैं बहन वृंदा का और उनकी पार्टी का शुक्रिया अदा करता हूँ, जिन्होंने हरियाणा में यह issue उठाया। लेकिन, हम इतने भाई-बहन यहाँ बैठे हैं, फिर भी हम issue तो ले ही नहीं रहे हैं। आपने शुरू कर दिया कि लैडीज़ के लिए भी और कानून बनाओ, लेकिन हुआ क्या, पहले यह तो सुनो।

सर, बात यह हुई कि 12 जुलाई को हरियाणा में एक गाँव है, वहाँ गाँव के लोगों ने एक पंचायत बनाई। उसे खाप पंचायत कहते हैं। वहाँ रविन्द्र नामक एक लड़का और शिल्पा नाम की एक लड़की की शादी हो गई। वे कहते हैं कि ये एक ही गोत्र के हैं, इसलिए यह शादी नहीं हो सकती। 7 दिन उन्होंने कचहरी लगाई और सरकार चुप कर के बैठी रही, मीडिया सब छिपाता रहा। Ultimately उन्होंने वह ऑर्डर दिया, जैसे तालिबान स्वात में देता है, कि यह शादी नहीं हो सकती। उन्होंने उन दोनों फैमिलीज़ को गाँव से निकाल भी दिया। वे गाँव से निकल गए और आज तक वे गाँव के बाहर बैठे हैं। फिर क्या हुआ? चार दिनों बाद यह हुआ कि हमारे जिले में वेदपाल की एक लड़की के साथ शादी हुई। वे कहते हैं कि उनका भी एक ही गोत्र है। वेदपाल हाई कोर्ट में गया। हाई कोर्ट ने अलाऊ किया कि शादी वैलिड है। पुलिस उसके साथ गाँव गई, ताकि वह अपनी बीवी को ले आए। जब वह गाँव में पहुँचा, तो गाँव के सारे लोगों द्वारा इकट्ठे होकर उसका कत्ल कर दिया जाता है। हम issue बना रहे हैं women का? ठीक है, लेकिन issue है क्या? Issue यह है कि जिस लड़के ने शादी की उसका day time में मर्डर हुआ। पुलिस वहाँ मौजूद है और

-----  
\* Spoke in Tamil.

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

वह देख रही है। मेरे भाइयो, मैं politics नहीं कर रहा हूँ। स्टेट गवर्नमेंट की responsibility क्या है? जब यह सब पाकिस्तान में होता है, तो हम कहते हैं- वाह, वाह! तालिबान क्या कर रहे हैं! सारा हिन्दुस्तान, हम तालियाँ बजाते हैं। जब इंडिया में यह होता है, तो यह उससे कम नहीं है। This is same as the shariat law; same as the Taliban. Unless they permit, you cannot marry. होम मिनिस्टर साहब, मेरी राय यह है कि कानून है। मर्डर का क्या कानून है? मर्डर के पाँच दिनों बाद वहाँ पुलिस आई। वह भी तब आई, जब टाइम्स ऑफ इंडिया ने और ट्रिब्यून ने उस पर editorials लिखे। ट्रिब्यून ने लिखा- Haryana Government is not acting. Who rules Haryana? टाइम्स ऑफ इंडिया ने लिखा है- \* Losing Swat Valley Fight. यह उस अखबार की हैडिंग है और हम कह रहे हैं कि नया कानून बनाओ। कानून किसके लिए, बदमाशों के लिए! हरियाणा की जो सरकार है-- माफ करें, I am playing no politics here. I am an independent M.P., लेकिन यह हरियाणा सरकार की failure है, इसलिए कि उसका वोट बैंक है। हमारी एक caste dominating है, उसमें कुछ लोग यह करते हैं। आज भी किया, चार साल पहले भी ऐसा हुआ था। लेकिन हम डरते हैं कि वोट बैंक से ...(समय की घंटी)... मैं किसी का नाम ले के नहीं कहता, लेकिन बहन जी, आप reality को फेस करिए। हरियाणा में इस पर action क्यों नहीं हुआ? आज तक murderer कहाँ बैठे हैं और गाँव के जो लोग ...(व्यवधान)... गाँव के जो लोग ...(व्यवधान)...

**SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN:** Sir, how is it clarification?  
...(Interruptions)...

**सरदार तरलोचन सिंह:** यह और क्या है? हम बहस और किस बात पर करें? ...(व्यवधान)...

**श्री उपसभापति:** नहीं, नहीं। आप बोलिए।

**सरदार तरलोचन सिंह:** मध्य प्रदेश में एक लेडी का हुआ। इस पर सारा हाउस खड़ा हो गया

-----  
\* Not recorded.

कि चीफ मिनिस्टर ने ऐसा क्यों किया और यहाँ क्योंकि चीफ मिनिस्टर आपकी पार्टी का है, आप हमें बोलने नहीं देते। ...(व्यवधान)...

**श्री उपसभापति:** तरलोचन जी, आप इमोशनल क्यों हो रहे हैं? ...(व्यवधान)...

**सरदार तरलोचन सिंह:** यह कोई issue नहीं है। ...(व्यवधान)... आप please don't interrupt. आप सच्चाई को सुनिए। ...(व्यवधान)... मैं कोई पोलिटिक्स नहीं कर रहा हूँ। ...(व्यवधान)... मैं \* की कद्र करता हूँ। ...(व्यवधान)... मैं कोई पोलिटिक्स नहीं कर रहा हूँ, ...(व्यवधान)... लेकिन हमें reality face करनी चाहिए। ...(व्यवधान)...

**श्री उपसभापति:** आप चीफ मिनिस्टर का नाम निकाल दीजिए। ...(व्यवधान)...

**सरदार तरलोचन सिंह:** स्टेट गवर्नमेंट की responsibility है कि जब ऐसी कोई बात हो और इस बात में सरकार अगर एक्शन नहीं लेती तो फिर कौन लेगा? ...(व्यवधान)...

**श्री उपसभापति:** ठीक है, ठीक है। ...(व्यवधान)... श्री राजनीति प्रसाद।

**सरदार तरलोचन सिंह:** कोई नया कानून हमें नहीं चाहिए। ...(व्यवधान)... जो कानून है, उसे लागू करो और जो victims बाहर बैठे हैं, उनके लिए सरकार की ड्यूटी है कि उनको गाँव में भेजे, उनको वहाँ बसाए तथा जिन्होंने वह मर्डर किया है, उनको murder case में under 302 अरेस्ट किया जाए। (समाप्त)

**श्री उपसभापति:** श्री राजनीति प्रसाद। ...(व्यवधान)...

**डा० राम प्रकाश:** सर, इसमें से चीफ मिनिस्टर का नाम निकाल दिया जाए। ...(व्यवधान)...

**श्री उपसभापति:** वह निकाल दिया गया है।

(1वाई/एच०एम०एस० पर आगे)

1Y/HMS-KLS/12.50

**श्री राजनीति प्रसाद (बिहार) :** सर, मेरे पास अखबारों की दो cuttings हैं, लेकिन मैं उन का reference नहीं करूंगा। महोदय, एक में बताया है कि जुगल-जोड़ी को, प्रेमी-प्रेमिका

-----  
\* Not recorded.

को पंचायत के सामने लाया जाता है, उनके बाल मूँड़े जाते हैं और उस के बाद लड़के को मार दिया जाता है। सर, एक और cutting है, जो कि बहुत भयानक है, "पंचायत ने जारी किया मौत का फरमान, प्रेमियों को मारने वाले को एक लाख रुपए का इनाम।"

सर, मैं अब आप को निवेदन करना चाहूंगा कि यह कैसे होता है। सर, हमारे यहां एक स्पेशल एक्ट है, सती एक्ट। सर, पहले जो महिलाएं विधवा हो जाती थीं, उन को पति के साथ जला दिया जाता था। इस कुप्रथा को दूर करने के लिए राजा राम मोहन रॉय ने जन-आंदोलन चलाया। राजस्थान में जब ये घटनाएं घट रही थीं तो उसे रोकने के लिए एक स्पेशल एक्ट, "सती एक्ट" बनाया गया। सर, उस वक्त भी धारा 302 थी। अब हमारे गृह मंत्री जी तो बहुत बड़े वकील हैं, उन को यह सब मालूम है। उन्होंने अपने स्टेटमेंट में कहा है कि, There are no separate laws to deal with the crime of 'honour killing' and such crimes are deal with under the provisions of the Indian Penal Code and are investigated and prosecuted as offence under the IPC/CrPC. तो उस वक्त भी आईपीसी की धारा थी, लेकिन सती एक्ट बनाया गया। सर, मैं यह कहना चाहता हूं कि यह मामला 302 से नहीं रुकेगा। श्रीमती वृंदा कारत जी ने भी बहुत अच्छी बात कही। मैं भी वकील हूं। सर, यह जो स्पेशल मैरिज एक्ट है, इस में भी जुगल-जोड़ियों को 30 दिन का नोटिस देना पड़ता है और घर वालों को भी नोटिस जाता है। उस में जब घर वालों को नोटिस जाता है, तो वे देख लेते हैं कि कौन-कौन आदमी कहां-कहां शादी कर रहा है और अगर वे स्वगोत्र हुए या उन लोगों के खिलाफ हुआ तो वे उन को ढूंढकर, उनके खिलाफ एक लाख रुपए का इनाम देने वाला नारा लगाते हैं।

सर, मैं निवेदन करना चाहूंगा कि स्पेशल मैरिज एक्ट में भी कोई नया सुधार किया जाना चाहिए। यह कैसे होता है कि दो जवान - लड़का, लड़की जा रहे हैं और आप उन को मारने वाले के गार्जियन को दे रहे हैं? तो ये घटनाएं घटेंगी। इसलिए मैं निवेदन करना चाहूंगा कि स्पेशल मैरिज एक्ट में कुछ सुधार होना चाहिए। सर, इस में 30 दिन का नोटिस गलत हो जाएगा क्योंकि आज समूचे समाज में इस तरह के काम से बहुत संवेदना फैल गयी है। इसलिए मैं यह निवेदन कर रहा हूं और यही मेरा clarification है कि इस तरह की घटनाओं को रोकने के लिए एक नया एक्ट जरूर बनाना चाहिए। (समाप्त)

Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009

**DR. (SHRIMATI) KAPILA VATSYAYAN (NOMINATED):** Thank you, Mr. Deputy Chairman. Sir, I just wanted to say that I have heard with the greatest of the agony and anguish what Brindaji has said. I have also heard with great attention the great statement of the Home Minister. In this country, which is culturally rhetoric talks of women empowerment and in reality this is our situation. This is not a matter of political parties, nor a matter of State Governments vs. the Central Government, it is a matter of what crisis this country is going through in terms of the fragmentation of its fundamental values. So, one set of questions is certainly related to law and order, and a special Act. It will help but there are other mechanisms, which have to be adopted by each one of us in our own situation. And also unless this is part and parcel of the educational system in terms of the inculcation of values, we cannot do anything. Since the distinguished Minister of I&B is here, I would like to say that we are having advertisements of all kinds.

(Contd by 1z/SSS)

SSS-DS/12.55/1Z

**DR. (SHRIMATI) KAPILA VATSYAYAN (CONTD.):** These matters brought up only a sensation, mostly a sensation. Certainly, with some concern in the media to a counter media awareness is required in many languages and the fact that our understanding of what caste is or what *Gotra* is, is very faulty. There are no legal documents whether in *Manu* or anywhere else, which speak of or give sanction either socially or morally to acts of this kind. Thank you.

(Ends)

**श्री अहमद सईद मलीहाबादी (पश्चिमी बंगाल):** सर, हमारे वजीर-ए-दाखला साहब ने जिस मामले पर बयान दिया है, वह हमारे समाज का एक बहुत बड़ा मसला बन गया है, इसलिए कि ग़ैरत के सवाल पर जो कत्ल हो रहे हैं, उनमें जो लोग कत्ल कर रहे हैं, वे जितने जिम्मेदार हैं, उतने ही जिम्मेदार उन लोगों को भी माना जाना चाहिए, जो पंचायतें लगा कर इस तरह के कत्ल को वाजिब ठहराते हैं। मैं यह समझता हूँ कि हमारे कानून का जो दायरा है, चाहे आप नया कानून बनायें या मौजूदा कानून में जो धारा 302 है, उसको लागू करें, इस कानून के अनुसार, कत्ल करना, कत्ल के लिए उकसाना, कत्ल के लिए मदद देना, एक तरह का जुर्म माना जाता है। पंचायतों को तो कुछ नहीं होता है। अभी हमारे वजीर-ए-दाखला साहब ने अपने बयान में यह भी फरमाया है कि झज्जर में कोई पंचायत है, जिसने फतवा जारी किया है। पंचायतें तो फतवा जारी नहीं करती हैं, फतवा जारी करने वाले तो दूसरे लोग होते हैं। आप उसको "फरमान" कह सकते हैं। एक तो यूँ ही बदनामी बहुत चल रही है कि साहब, मुसलमानों की तरफ से फतवे जारी होते हैं। कोई मुसलमान इस तरह का फतवा जारी नहीं कर सकता है। अभी हमारी मोहतरमा नजमा हेपतुल्ला साहिबा ने पाकिस्तान के मामले में फरमाया, वहाँ यह सब चल रहा है। वहाँ कत्ल वगैरह सब हो रहे हैं। वहाँ वे फतवे जारी करें, चाहे तालिबान करे या कोई भी करे, लेकिन हमारे मुल्क में इस तरह की बात नहीं होती है। मैं वजीर-ए-दाखला साहब से यह गुजारिश करना चाहता हूँ कि वह इस पर जरूर ग़ौर फरमायें, क्योंकि यह मामला इतना सीरियस हो गया है कि इस तरह के वाक़यात से लोगों के दिल हिल जाते हैं। दुश्मनियाँ ऐसी पड़ती हैं जो पुश्त दर पुश्त चला करती हैं। लिहाजा यह बहुत जरूरी है कि इस तरह के वाक़यात की रोकथाम के लिए हमारे कानून की जो मशीनरी है, उसको पूरी तरह से गैरजानिबदारी के साथ इस पर अमल करना चाहिए, इसलिए कि पुलिस की मौजूदगी में कत्ल हो जाते हैं, पंचायत के लोग वहाँ जुल्मो-सितम करते हैं और उस पर कोई कार्रवाई नहीं होती है। इसमें जो लोकल पॉलिटिक्स है, वह मसला अपनी जगह पर है, लेकिन उसको कानून के रास्ते में नहीं आना चाहिए। हमारे वजीर-ए-दाखला साहब को इस पर पूरी तवज्जोह देनी चाहिए और इस चीज को हमारे मुल्क में रोकना चाहिए, वरना जैसा इन्होंने अभी कहा कि हमारे मुल्क में पंचायतों के जरिये यह एक तरह का तालिबानाइजेशन हो रहा है, यही सब कुछ तो वहाँ भी हो रहा था। इसकी हिम्मतअफजाई नहीं होनी चाहिए। हमारी जो वजीर-ए-इत्तिलाआत और नशरियात श्रीमती अम्बिका सोनी जी हैं, उनके लिए अभी एक सजेशन यह भी आया कि हमारे जो टीवी चैनल्स हैं, उनको आप इस



بارے میں جرات سے ہدایت کریں کہ وہ اس طرح کے پروگرامس بھی ناسر کریں تاکہ اس طرح کی چیروں کو روکا جاوے۔ یہ کرنا بہت ضروری ہے۔ بہت-بہت شکریا۔

(سماپت)

**جناب احمد سعید ملیح آبادی (پشچی بنگال) : (سر، ہمارے وزیر داخلہ صاحب**  
 نے جس معاملے پر بیان دیا ہے، وہ ہمارے سماج کا ایک بہت بڑا مسئلہ بن گیا ہے۔ اس لئے کہ غیرت کے سوال پر جو قتل ہو رہے ہیں، ان میں جو لوگ قتل کر رہے ہیں، جتنے ذمہ دار ہیں، اتنے ہی ذمہ دار ان لوگوں کو بھی مانا جانا چاہئے جو پنچائیتیں لگا کر اس طرح کے قتل کو واجب ٹھہراتے ہیں۔ میں یہ سمجھتا ہوں کہ ہمارے قانون کا جو دائرہ ہے، چاہے آپ نیا قانون بنائیں یا موجودہ قانون میں جو دھارا 302 ہے، اس کو لاگو کریں اس قانون کے مطابق قتل کرنا، قتل کے لئے اکسانا، قتل کے لئے مدد دینا، ایک طرح کا جرم مانا جاتا ہے۔ پنچائیتوں کو تو کچھ نہیں ہوتا ہے۔ ابھی ہمارے وزیر داخلہ صاحب نے اپنے بیان میں یہ بھی فرمایا ہے کہ جھڑ میں کوئی پنچایت ہے، جس نے فتویٰ جاری کیا ہے۔ پنچائیتیں تو فتویٰ جاری نہیں کرتی ہیں، فتویٰ جاری کرنے والے تو دوسرے لوگ ہوتے ہیں۔ آپ اس کو "فرمان" کہہ سکتے ہیں۔ ایک تو یوں ہی بدنامی بہت چل رہی ہے کہ صاحب، مسلمانوں کی طرف سے فتویٰ جاری ہوتے ہیں۔ کوئی مسلمان اس طرح کا فتویٰ جاری نہیں کر سکتا ہے۔ ابھی ہماری محترمہ نجمہ بیٹ اللہ صاحبہ نے پاکستان کے معاملے میں فرمایا، وہاں یہ سب چل رہا ہے۔ وہاں قتل وغیرہ سب ہو رہے ہیں۔ وہاں وہ فتویٰ جاری کریں، چاہے طالبان کرے یا کوئی بھی کرے، لیکن ہمارے ملک میں اس طرح کی بات نہیں ہوتی ہے۔ میں وزیر داخلہ سے یہ گزارش کرنا چاہتا ہوں کہ وہ اس پر ضرور غور فرمائیں، کیوں کہ یہ معاملہ اتنا سیریس ہو گیا ہے کہ اس طرح کے واقعات سے لوگوں کے دل ہل جاتے ہیں۔ دشمنیاں ایسی پڑتی ہیں جو پشت در پشت چلا کرتی ہیں۔ لہذا یہ بہت ضروری ہے کہ اس طرح کے واقعات کی روک تھام کے لئے ہمارے قانون کی

جو مشینری ہے، اس کو پوری طرح غیر جانبداری کے ساتھ اس پر عمل کرنا چاہئے، اس لئے کہ پولس کی موجودگی میں قتل ہو جاتے ہیں، پنچایت کے لوگ وہاں ظلم و ستم کرتے ہیں اور اس پر کوئی کارروائی نہیں ہوتی ہے۔ اس میں جو لوکل پالیٹکس ہے، وہ مسئلہ اپنی جگہ پر ہے، لیکن اس کو قانون کے راستے میں نہیں آنا چاہئے۔ ہمارے وزیر داخلہ صاحب کو اس پر پوری توجہ دینی چاہئے اور اس چیز کو ہمارے ملک میں روکنا چاہئے، ورنہ جیسا ابھی انہوں نے کہا کہ ہمارے ملک میں پنچایتوں کے ذریعے یہ ایک طرح کا طالبانائزیشن ہو رہا ہے۔ یہی سب کچھ تو وہاں بھی ہو رہا تھا۔ اس کی ہمت افزائی نہیں ہونی چاہئے۔ ہماری جو وزیر اطلاعات و نشریات شریمتی امبکا سونی جی ہیں، ان کے لئے ابھی ایک سنجیشن یہ بھی آیا کہ ہمارے جو ٹی-وی۔ چینلس ہیں، ان کو آپ اس بارے میں ذرا سا ہدایت کریں کہ وہ اس طرح کے پروگرامس بھی نشر کریں تاکہ اس طرح کی چیزوں کو روکا جائے۔ یہ کرنا بہت ضروری ہے۔ بہت بہت شکریہ۔

**ڈا. پرما ٹاکور (راجस्थان):** धन्यवाद, उपसभापति जी। मैं दो ही मिनट लूँगी। सर, यह जौहर प्रथा, सती प्रथा, पर्दा प्रथा, कन्या भ्रूण हत्या और बाल-विवाह आदि समाज की वे चीजें हैं जो परम्पराओं, रूढ़ियों, अंधविश्वास एवं अहम से जुड़ी हुई हैं। प्रतिष्ठा के सवाल, इज्जत के सवाल और झूठी आन-बान-शान पर कई महिलाएँ पहले भी कुर्बान होती आयी हैं और आज भी हो रही हैं। पहले इलैक्ट्रॉनिक मीडिया नहीं थी, इसलिए इसका उतना पता नहीं चल पाता था। अब इलैक्ट्रॉनिक मीडिया है, इसलिए अब हर चीज समाज और देश के सामने आ रही है। महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से यही कहना चाहूँगी कि ..(व्यवधान)

**श्री उपसभापति:** आप क्लैरिफिकेशंस पूछ लीजिए।

**डॉ. प्रभा टाकुर:** हाँ, मैं क्लैरिफिकेशंस ही पूछ रही हूँ कि क्या वह इन सब को रोकने के लिए--- बाल-विवाह, दहेज प्रथा, सती प्रथा, बलात्कार, कन्या भ्रूण हत्या और घरेलू हिंसा उत्पीड़न को रोकने के लिए कई कानून हैं, लेकिन उन कानूनों का फायदा महिलाओं को कितना मिल रहा है? उन कानूनों का लाभ कितना मिल रहा है? जब तक वे कानून प्रभावी न

हों और उनका लाभ न हो, ऐसे मामलों में राज्य सरकारें अपनी तरफ से वकील दें ताकि वे अपना केस लड़ सकें।

(2ए/एकेए पर क्रमशः)

-SSS/NBR-AKA/2A/1.00.

**डा० प्रभा ठाकुर (क्रमागत) :** दूसरे, जब ऐसी वारदातें होती हैं तो गांव के क्षेत्र में पहले से पता होता है, पूरे गांव में और आसपास उसकी जानकारी होती है, तो उन संबंधित पुलिस कर्मियों और प्रशासनिक अधिकारियों को उसके लिए जिम्मेदार माना जाना चाहिए कि उन्होंने समय रहते उचित कार्यवाही क्यों नहीं की।

तीसरे, हर पंचायत पर अगर एक सुरक्षा कमिटी नियुक्त की जाए और पंचायत के सरपंच को उसका अध्यक्ष बनाया जाए, जो यह देखे कि किसी पंचायत में ऐसा न हो और अगर ऐसा होता है तो उस सरपंच को अपनी जिम्मेदारी से मुक्त होना पड़ेगा। पंचायती क्षेत्र में ऐसे कुछ नियम-कानून बनाए जाएं, जो कि प्रेक्टिस और प्रभावी हों और जिसमें और समाजों के लोगों के साथ-साथ महिलाओं का भी प्रतिनिधित्व हो।

अंत में, जन-जागरण के लिए दूरदर्शन द्वारा बड़े effective programmes चलाए जा सकते हैं, जिनसे कि effective तरीके से एक message पहुंचे। मैं मंत्री जी से यही जानना चाहती हूं कि इस विषय में क्या वे इस तरीके के कदम उठाने का विचार रखते हैं? (समाप्त)

**सुश्री सुशीला तिरिया (उड़ीसा) :** सर, मैं NCW के बारे में सिर्फ एक क्लेरिफिकेशन चाहती हूं। मंत्री जी ने बहुत अच्छी स्टेटमेंट दी है, मैं क्लेरिफिकेशन के तौर पर जानना चाहती हूं कि NCW जो recommendations देती है, NCW की क्या पावर है और आपके पास rehabilitation को ठीक से चलाने के लिए क्या funds हैं? मेरे हिसाब से अभी तो rehabilitation scheme में कोई fund ही नहीं है। सर, मैं यह कहना चाहूंगी कि gender sensitise के लिए मिनिस्ट्री ने अब gender budgeting किया है। अभी तक जितनी भी स्कीम्स आपके पास हैं, जितने भी कानून अभी तक बनाए गए हैं, लेकिन आप क्या इसको human rights violation के अंतर्गत लेकर, क्या आप महिलाओं के लिए कुछ स्वतंत्र human rights करना चाहेंगे, क्योंकि ये सारी स्कीम्स तो लगातार चलती आ रही हैं लेकिन उसके बावजूद भी क्राइम बढ़ता ही जा रहा है? (समाप्त)

**श्रीमती विप्लव ठाकुर (हिमाचल प्रदेश) :** सर, मंत्री जी ने जो स्टेटमेंट पढ़ी है, उस पर मैं सिर्फ यह कहना चाहती हूं कि जो Caste Panchayats हैं, ये अलग पंचायतें हैं, तो क्या उनके प्रति भी आप कोई action लेने जा रहे हैं? Main तो ये हैं, क्योंकि आम पंचायतें ऐसी बातें नहीं करतीं। हरियाणा में Caste Panchayats एक नई चीज है, उनके

खिलाफ action होना चाहिए, क्योंकि जब तक उनके खिलाफ action नहीं होगा, तब तक ये बातें नहीं रुकेंगी।

(समाप्त)

**SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN (TAMIL NADU):** Sir, I have only one pointed question to the hon. Minister. Will the hon. Minister assure us, on the Floor of the House, that he will bring special legislation to stop honour killing, because the existing law is not enough to deal with such cases. Will the hon. Minister assure the House, today, that he will bring special legislation like Sati to stop honour killings and to make sure that illegal and unconstitutional caste Panchayats are not allowed to function in this way so that women get killed. Thank you.

(Ends)

**THE MINISTER OF HOME AFFAIRS (SHRI P. CHIDAMBARAM):** Mr. Deputy Chairman, Sir, I am grateful to all the fourteen speakers, beginning with Smt. Brinda Karat and ending with Smt. Jayanthi Natarajan, who have participated in this Calling Attention Motion.

I believe, I have made a strong statement that reflects the concern of the Government. We deplore honour killings. We do not recognise the right of a caste Panchayat to take upon itself to pronounce whether a man or a woman should live together or woman has committed an act which, allegedly, bring dishonour to the family or the community. That is not a function of caste Panchayat. No caste Panchayat has the right to pronounce upon the conduct of individuals. We deplore the actions of these caste Panchayats.

As I said in my statement, honour killings are rooted in anachronistic, antiquated attitudes and false premise. They have no

place in the 21<sup>st</sup> Century. Certainly, they have no place in India that aspires to emerge as the modern, forward looking nation.

(CONTD. BY USY "2B")

-NBR-USY/1.05/2b

**SHRI P. CHIDAMBARAM (CONTD.):** Having said that, I must admit that honour killings take place in India and the States which report, I underline 'States which report', such honour killings in large numbers are Haryana, Punjab, Uttar Pradesh. As the hon. Member said, this area is around Delhi. But that does not mean that honour killings do not take place in other States. They take place in other States. But, perhaps, the media does not report them, as it should. Perhaps, they do not come to light. In fact, in many States, where one of the parties involved is *dalit*, the tendency is even greater. Several suggestions have been made. I think, the demand for a special law is the one that has been made most eloquently. But, I am afraid, that is a very simple demand in the sense that make a law, but the answer is not to make another law. Whatever law we make, honour killing is murder. It would have to be dealt with as murder. It would have to be tried as murder. In my understanding, I may be wrong, the comparison with *sati* is misplaced. *Sati* was disguised as suicide. In order to distinguish *sati* -- as a crime is not a suicide -- *sati* had to be defined. In fact, in recent times, the only definition of a crime, which is also murder, to the best of my knowledge, was when we defined 'dowry death', way back in 1986 or so. So, I would look into this whether we can define honour killing, but *prima facie* I am not sure whether that will take us very far. Caste panchayats, which aid and abet honour killings, are equally guilty. If they

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

pronounce their so-called verdicts, they are accomplices. And, if in pursuant of their verdict, a girl or a couple is killed, they are accomplices. At least, the principle actors in the caste panchayats, have to be arrayed as accused, along with those who actually committed the murder. They would have to be prosecuted. I do not have any data regarding the prosecution in the States, but I am sure that in many cases the leading members of the caste panchayats are also made accused in the crime and they are prosecuted. The courts are very tardy in this country. They take time to pronounce a guilt or otherwise. I would like to urge upon the State Governments to see that these cases are fast-tracked so that those who actually killed, and those who aided and abetted the killings are brought to justice and punished.

Sir, there is a suggestion that the Special Marriage Act should be simplified to remove hurdles of pick marriages. Well, I have not studied the Special Marriage Act recently. So, I can't comment on this. But I would certainly look into the Special Marriage Act to see if, in tune of the times, we could bring about some amendments in the Special Marriage Act to facilitate quicker marriages under the Special Marriage Act.

Some suggestions were that the burden of proof should be on the accused. I am afraid that is not the principle on which the criminal jurisprudence of this country rests. In fact, the principle in the Evidence Act is that the initial burden is always on the prosecution. I think, what the hon. Members are trying to say is that at some point of time, the burden must shift to the accused or the defence.

(Contd. by 2c -- PB)

PB/2c/1.10

**SHRI P. CHIDAMBARAM (CONTD.):** The initial burden will always be on the prosecution, but at some point in the trial, when preliminary evidence has been let in, the burden can shift to the accused or the defence. We will try

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

to see whether the existing provisions of the Evidence Act are adequate or not so that at some point of time in the case of 'honour killings', the onus cannot shift to the accused or the defence.

Sir, the most durable answer to 'honour killings' is spread of education, sensitisation of communities, effective registration, investigation and prosecution of crimes and urbanization. I think, these are the things that will change over a period of time. The State and everybody who feels responsible must help in the process of change. I think, urbanization is a powerful tool to get over these deep-seated prejudices and deep-rooted attitudes. Education is a very powerful tool. Sensitisation of communities is a very powerful tool; but there are still many virtues in our village communities. The village communities are also, to a large extent, entrenched in prejudices and very anachronistic values. This will change over a period of time. But we must do everything possible to spur change, to trigger change. What the State can do? And when I mean 'State', I do not mean 'State Governments'; I mean 'State' with a capital 'S'. We have already issued advisories to the State Governments. One of the advisories is about a point I had mentioned, namely, set up women police stations. But we also hear reports -- at least, I have heard reports from my own State -- that women police stations are as oppressive as man police stations. But that doesn't mean, you should not set up all-women police stations. I am in favour, by and large, on balance. I think, all-women police stations should be established to protect women and children. What a State can do is, to investigate, prosecute and punish the offenders. If in a few cases, we are able to hand out exemplary punishment to those who actually perpetrated the killings and those who are accomplices, that would send a message. The media highlights these cases. Well, I will wait to see until tomorrow how the media has highlighted this debate. I think, it is important that the country

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

knows that Parliament in one voice condemns, deplores 'honour killings'. The media must send out this message loud and clear. I will look into the Special Marriage Act; I will look into the provisions of the Evidence Act. But, I think, looking into all the suggestions that have been made - - all of them have been valuable -- the best way to deal with this problem is to investigate, prosecute and punish the accused in a few cases so that a message goes that exemplary punishment will be handed out to those who indulge in this deplorable practice of killing in order to protect the alleged honour of the family or the alleged honour of the victim.

With these words, Sir, let me thank the hon. Members for the questions they have asked and I shall take note of their suggestions.

(Ends)

**SHRI SITARAM YECHURY:** Sir, I just want to make one comment. In this word 'honour killing', there is nothing honourable that is happening. ...(Interruptions)... But the point is, at least, we can call it 'dishonour murders'. ...(Interruptions)...

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** The House is adjourned for lunch for one hour.

----

**The House then adjourned for lunch at fifteen minutes  
past one of the clock.**



2d/2.15/skc-sc

**The House re-assembled after lunch at  
seventeen minutes past two of the clock,  
MR. DEPUTY CHAIRMAN IN THE CHAIR.**

-----

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** Discussion on the working of the Ministry of Road Transport and Highways.

**SHRI N. K. SINGH (BIHAR):** Sir, I would like to raise an issue on this very point of a discussion on the working of the Ministry of Road Transport and Highways. Allow me to speak just for a minute; I am not going to speak on road transport, but, Sir, I wish to bring to your kind notice that the Report of the Ministry of Road Transport and Highways has been received in the Publications Division just half an hour ago. Unless Members are given, at least, one day to read that, what kind of useful contribution can they make to the debate? We are supposed to read that Report.

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** You are right. I shall tell you the circumstances. (Interruptions) Just a minute, please. I shall make it clear to you. Today, our original agenda was to take up the Finance Bill. The Finance Bill was passed very late yesterday in the Lok Sabha; we had not received the message. And then, President's assent is necessary for taking up the Finance Bill. The discussion on the working of the Ministry of Road Transport and Highways was to be taken up tomorrow. By consensus in a meeting, it was decided that the discussion on road transport will be taken up today. This inconvenience is not deliberate; it is because of the circumstances. That has been discussed.

Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009

**SHRI RAVI SHANKAR PRASAD:** Sir, I have come prepared to speak on the Finance Bill.

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** I know that. That is why, I am explaining.. (Interruptions)...

**श्री कलराज मिश्र:** महोदय, मेरा यह कहना है कि जब तक वार्षिक रिपोर्ट प्राप्त नहीं होती है, तब तक हम कैसे बोल सकते हैं क्योंकि हमें उसी को संदर्भित करते हुए बोलना होता है। वार्षिक रिपोर्ट अभी प्राप्त हुई है, अभी हम लोग आए हैं, और अभी हमें वह मिली है। उसे हम पढ़ नहीं पाए हैं, देखा नहीं है इसलिए उस आधार पर बोलना कहां तक उपयुक्त होगा?

**श्री उपसभापति:** रामगोपाल यादव जी शुरू करेंगे..(व्यवधान)..

**श्री रवि शंकर प्रसाद:** सर, आप हमारे उपसभापति हैं, हम आपसे संरक्षण चाहते हैं कि ऐसा कोई परिवर्तन हो तो हमें उसकी पूर्व सूचना मिलनी चाहिए क्योंकि और भी कई गतिविधियां होती हैं, जिन्हें हमें एडजस्ट करना होता है।

**श्री उपसभापति:** मैं बता रहा हूं। This is not the usual practice. Yesterday evening we had expected that the Finance Bill would be brought in the House after getting the President's assent. This is a late night decision. We had tried our best to take up the Finance Bill today itself even with additional agenda. But that was not possible.

**श्री रवि शंकर प्रसाद:** हम आगे के लिए कह रहे हैं कि आगे से इसका पालन किया जाए और कम से कम हमें पूर्व सूचना दी जाए।

**SHRI N. K. SINGH:** Sir, I totally share...(Interruptions)

(Followed by ksk at 2e)

KSK/MCM/2.20/2E

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** I fully agree with you and this should not happen.

**SHRI N.K. SINGH:** Sir, but, even assuming that this is an exceptional circumstance and I perfectly understand that this is a late night decision,

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

in respect of all other Ministries which we are discussing, for instance, the discussion on the Ministry of External Affairs which will come up in two-three days, their Annual Report was available to us a week ago. Why is it that in this particular case, even it was assumed to be discussed tomorrow, this Annual Report is coming to us just a day ago. What kind of a credible participation can Members have?

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** We will find out why the Reports are not coming on time. When other Ministries' reports have already reached the hon. Members, we will find out why this Report is late and who is responsible.

**SHRI M. VENKAIAH NAIDU:** Sir, where is the Minister?...(Interruptions). Sir, I don't want to have an argument with the hon. Chair. I would appeal to the ruling party and also the feeling of the House is that when a senior Member is initiating a discussion on the Demands for Grants and working of a particular Ministry, the Minister, unless he is preoccupied with the other House because we are meeting simultaneously, is supposed to be in the House. The MoS can reply. I am not questioning it. But, otherwise, what is the purpose of a discussion. Are we doing it for ritual sake?

**SHRI RAVI SHANKAR PRASAD:** Prof. Ram Gopal Yadav is a senior Member of the House.

**SHRI M. VENKAIAH NAIDU:** Are we doing it just for ritual sake and we just take shelter under the Rules.

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** It is a convention...(Interruptions).

**SHRI M. VENKAIAH NAIDU:** It is a question of knowledge.

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** Venkaiahji, I fully share your concern.

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

**SHRI M. VENKAIAH NAIDU:** I request the Chair before saying something, please, hear me for a second, Sir. मेरा एक प्वाइंट है। एक सदस्य बोल रहे हैं। बाकी लोग क्यों बैठे हैं हाउस में? यह हमारे ज्ञान की वृद्धि के लिए है। It is to enhance our development, our understanding about the subjects on which people debate in the House. Otherwise, others have no business. Only, Ram Gopalji can speak and other Members can go. Similarly, a Cabinet Minister heads the Department. He has to be there to understand what are the suggestions by the hon. Members of the House, what is the criticism, and how to take corrective steps. I only request the Chair not to simply allow because there is some convention, there is some procedure...

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** No, no, Venkaiahji, I already said, I fully share your concern that the hon. Minister should have been here.

**श्री रुद्रनारायण पाणि :** अभी तो कोई केबिनेट मंत्री नहीं है।.....(व्यवधान)

**श्री उपसभापति :** आप बैठिए, किसी मेंबर को बैठने के लिए बोलना सही नहीं है। It is the function of the Chair to regulate.

**PROF. P.J. KURIEN:** Sir, the Cabinet Minister of this Department is coming shortly. Within a few minutes, he will reach. The MoS is here.

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** Kurienji, the concern, which the hon. Members have expressed, is a genuine concern. Please take this aspect into consideration that the House is supreme and they should be here.

**PROF. P.J. KURIEN:** Sir, I concede the point raised by Shri Venkaiah Naidu and other hon. Members. It is correct. I am sure it has been taken note of...(Interruptions). Actually, the inconvenience that the hon. Members experienced, the hon. Minister also experienced the same

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

inconvenience. The Minister was also unaware of the fact that it will be taken up today. He also came to know very late that this is being taken up today. So, naturally, he has to adjust his programme and he is coming here.

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** Mr. Kurien, please get some Cabinet Minister.

**SHRI M. VENKAIAH NAIDU:** Where is the Cabinet Minister; forget about the concerned Minister. There is no Cabinet Minister in the House.

**PROF. P.J. KURIEN:** Okay, that we will bring.

**SHRI M. VENKAIAH NAIDU:** Promote Mr. Jairam Ramesh as Cabinet Minister. We will be happy. I am not joking. There has to be some person. यह तो कभी होता नहीं है! This never happens.

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** Please, get some Cabinet Minister.

श्री रुद्रनारायण पाणि : यह सारे सदन की गरिमा का सवाल है ।

**PROF. P.J. KURIEN:** Let us initiate the debate. The Cabinet Minister is coming...(Interruptions)

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** The House is adjourned for ten minutes.

\*\*\*

**The House then adjourned at twenty-four minutes past two of the clock.**

GSP-GS-2.30-2f

**The House reassembled at thirty-four minutes past two of the clock,  
MR. DEPUTY CHAIRMAN in the Chair.**

- - -

**THE MINISTER OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS (SHRI KAMAL NATH):** Mr. Deputy Chairman, Sir, I would just like to clarify

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

one thing for the purpose of record. I understand that when the discussion started, there was some mention that I was not in the House. It is very true that I was not in the House.

Sir, I have been a Member of Parliament for the last twenty nine years and I know the functioning of both the Houses of Parliament. Sir, this discussion was scheduled for the 30<sup>th</sup>, and, based on that, I had made some plans, set up my schedule, and, asked people from my constituency to come here today.

(Contd. by sk-2g)

SK-ASC/2.35/2G

**SHRI KAMAL NATH (CONTD.):** I do understand that 30<sup>th</sup> is also not a firm date; it moves one day more. It can even be advanced sometimes by half a day. So, keeping that in mind, I kept a provision for that and fixed some engagements with people of my constituency today, and I was going to come here by 20-25 minutes. The Minister of State was present in the House. Some Members felt that I should have been there. I do recognise their sentiments that they like to see the Cabinet Minister concerned. While I do respect that, I also would like to say that it was not to slight any member or mean any disrespect to any Member of the House.

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** The circumstances have been explained. The House was adjourned not because you were not there. The Members were ready to discuss even in your absence. The House was adjourned because there was no Cabinet Minister present. That is the objection that was raised.

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

**SHRI N.K. SINGH:** Sir, since the hon. Minister was not here and we understand the circumstances, he might also wish to comment on why, unlike all other Ministries, all other Ministries, which have been discussed in this House or the other House, the Report from this Ministry was available to us only half an hour before the commencement of this important fora of discussion.

**SHRI KAMAL NATH:** Sir, again I would like to clarify that this discussion was meant for the 30<sup>th</sup> and they would have had it today. Certainly, it would have still been only two days before. I will ensure that next time the Members have this Report more than two days in advance. Since this was communicated only last night, and this arose because the Finance Bill was cleared by the Lok Sabha yesterday and had to go to the President and then go back to the Lok Sabha. You know, we had planned everything based on 30<sup>th</sup> July.

**श्री कल राज मिश्र :** महोदय, BAC की कमेटी में तय हुआ था कि इस पर 29 तारीख को चर्चा होगी, लेकिन माननीय मंत्री जी को 30 तारीख की ही जानकारी रही। इसमें कहीं न कहीं कोई कमी है। ..(व्यवधान)..

**श्री उपसभापति :** यह कल के लिए ही तय हुआ था।

**संसदीय कार्य मंत्री तथा जल संसाधन मंत्री (श्री पवन कुमार बंसल) :** यह कल के लिए ही तय हुआ था, क्योंकि आज फाइनेंस बिल नहीं लिया जा सकता था, इस कारण ..(व्यवधान)..यह कल के लिए ही तय हुआ था ।

**SHRI KAMAL NATH:** Sir, originally it was 30<sup>th</sup> and preponed to the 29<sup>th</sup>. That is why I said I kept a margin for that also.

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**  
**DISCUSSION ON WORKING OF MINISTRY OF**  
**ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS**

**प्रो. राम गोपाल यादव (उत्तर प्रदेश) :** उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपको धन्यवाद देना चाहूंगा कि आपने मुझे इस महत्वपूर्ण मंत्रालय के कार्यक्रम पर चर्चा प्रारंभ करने का अवसर प्रदान किया। मुझे इस बात की प्रसन्नता है कि माननीय कमल नाथ जी आ गए हैं। वे बहुत ही Dynamic Minister हैं और यह चर्चा है कि उनको यह विभाग इसीलिए दिया गया कि वे कुछ करके दिखाएंगे, उनसे यह उम्मीद की जाती है। यह सच है कि इस विभाग के मंत्रालय की Annual Report नहीं मिल सकी, लेकिन यह ऐसा मंत्रालय है कि जब हम दिल्ली से मुरादाबाद की तरफ जाएंगे, आगरा की तरफ जाएंगे या कहीं भी मूव करेंगे, तो विभाग की Annual Report अपने आप सबको मिल जाती है। ..(व्यवधान)..यह ऐसा बढ़िया विभाग है अगर कोई आंखें खोलकर चलता है, तो वह यह कह सकता है कि यह काम ठीक हो रहा है, यह मशीनरी ठीक से काम रही है, यह क्वालिटी ठीक है, यह with in time हो रहा है, यहां पर गड़बड़ी हो रही है और गड़बड़ी कौन कर रहा है। यदि ठीक हो रहा है, तो कैसे ठीक हो रहा है। जब मैंने यह चर्चा प्रारंभ की उस समय MoS यहां थे, वे हमारे ही गृह राज्य से हैं और मैं उनको बहुत पसंद करता हूं। उन्होंने प्रारंभ में कहा था कि मंत्री जी थोड़ी देर में आ जाएंगे, लेकिन वेंकैया साहब ने बहुत ही टेक्नीकल और सही क्वेश्चन उठाया था, जिसकी वजह से यह हाउस दस मिनट के लिए स्थगित हुआ।

(क्रमशः 2H/LP पर)

SK/YSR-LP/2.40/2H

**प्रो. राम गोपाल यादव (क्रमागत) :** मान्यवर, पूरे देश में सड़कों का एक बहुत बड़ा जाल और नेटवर्क है। इस नेटवर्क की भूमिका बिल्कुल उसी तरह की है, जिस तरह से शरीर में, आदमी की बॉडी में आर्टरीज की भूमिका होती है। वही भूमिका रोडवेज की, रोड ट्रांसपोर्ट की इस देश के अंदर है। देश की प्रगति के लिए, देश को आगे ले जाने के लिए यह सिस्टम जितना बेहतर होगा, देश की तरक्की के लिए उतना ही ज्यादा लाभदायक होगा। अभी जो स्थिति है, उसमें देश का जो कुल नेटवर्क है, वह लगभग 33,20,000 किलोमीटर का है।



इसमें नेशनल हाईवेज और स्टेट हाईवेज 1,95,000 किलोमीटर लंबाई में हैं। नेशनल हाईवेज की लंबाई 66,754 किलोमीटर है, जो देश के कुल सड़क नेटवर्क का दो फीसदी है।

श्रीमन्, पिछले कई वर्षों से वाहनों की वृद्धि बहुत तेजी से सड़कों पर हो रही है। सड़क से ले जाने वाला जो लोड है, फ्रेट है, वह भी बहुत तेजी से बढ़ रहा है। आज स्थिति यह है कि लगभग हर वर्ष - पिछले वर्ष की Parliamentary Standing Committee की जो रिपोर्ट है, येचुरी साहब की अध्यक्षता में जो कमेटी थी, उसने कहा है कि लगभग हर वर्ष वाहनों की संख्या में बारह फीसदी की बढ़ोतरी हो रही है। अब माल भाड़ा 65 फीसदी और यात्री परिवहन 87 फीसदी है। जब यह स्थिति है तो यह आवश्यक हो गया है कि रोड्स हाई वेज, एक्सप्रेस वेज, जो अन्य डिस्ट्रिक्ट रोड्स हैं या अन्य संस्थाएं हैं, परिवहन के साधन हैं, सड़कें हैं, उनके रख-रखाव या उनकी देखभाल की आवश्यक व्यवस्था की जाए। इस संबंध में एक बहुत महत्वाकांक्षी योजना NHDP के नाम से 2000 में प्रारंभ की गई थी। NHDP (National Highways Development Project) योजना पांच फेसज में चल रही है, हालांकि हर फेस का लक्ष्य अलग-अलग है। कुछ में 97 फीसदी, किसी में 95 फीसदी और किसी में कम, लेकिन काम चल रहा है। 30 अप्रैल, 2009 का जो स्टेटस था, स्वर्ण चतुर्भुज की कुल लंबाई 5,846 किलोमीटर की लंबाई है, उसमें से 5,724 किलोमीटर चार लेन की बन चुकी है। सौ किलोमीटर से थोड़ी ज्यादा अंडर इम्प्लिमेंटेशन है। अन्य फेसेज में जो काम चल रहा है, उनमें अभी तक आधे से ज्यादा काम ऐसा है, जिसके लिए कोई बिड नहीं हुई है। अभी तक उन कांट्रैक्टर्स को या किसी कंपनी को अवार्ड नहीं किया गया है। अभी कुछ चार-पांच बिड्स हुई हैं। (akg/2j पर जारी)

AKG/2.45/2J

**प्रो. राम गोपाल यादव (क्रमागत) :** प्रश्न यह है कि आखिर क्या वजह है कि bidders नहीं आते, उनके सामने कौन-सी दिक्कतें होती हैं या हो सकता है कि आपकी terms and conditions ऐसी हैं, जिनकी वजह से उनके सामने दिक्कतें हों। शुरु में ऐसा किया गया था कि जो बहुत बड़ी कम्पनियाँ हैं, जिनके पास global experience है, ऐसी कम्पनियाँ होनी चाहिए। लेकिन हिन्दुस्तान में ऐसी बड़ी कम्पनियाँ कम थीं, जिसकी वजह से विदेशी

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

कम्पनियों के साथ partnership करके कुछ कम्पनियों को contract लेना पड़ा और दिक्कतें हुईं। अगर इसमें यह हो सकता हो कि quality पर कोई असर न पड़े और यह हो सकता हो कि 100 किलोमीटर, 200 किलोमीटर, इस तरह से parts में करके qualified contractors को ठेका देने की कोशिश की जाए, तो यह काम जल्दी हो सकता है। हालाँकि private and public partnership की बात भी चल रही है -- BoT के आधार पर toll वगैरह की वसूली की बात है और maintenance की बात है -- लेकिन काम बहुत धीमा चल रहा है। माननीय मंत्री जी, इसके और भी अन्य कारण हो सकते हैं, लेकिन लोग एक कारण यह भी मान रहे हैं कि पिछले 32 महीनों में National Highway Authority of India के चार चेयरमैन बदले जा चुके हैं, जिनमें से कुछ तो दो महीने ही रहे और ज्यादातर इन चारों का कार्यकाल, अब चौथे चेयरमैन, विजेंद्र सिंह साहब, वे अभी हैं, वरना दो से ग्यारह महीने के बीच रहा। जब विभाग का सबसे बड़ा अधिकारी, देखरेख करने वाला आए दिन transfer होगा, तो इसका नीचे तक adverse असर पड़ता है। यह केवल इसी विभाग में नहीं है। विभिन्न राज्यों में जिस तरह से transfers होते हैं, उस मसले को लेकर सुप्रीम कोर्ट में एक रिट हुई। गनीमत यह है कि केन्द्र में अभी भी अधिकारियों के transfer की बहुत बेहतर व्यवस्था है, लेकिन राज्यों में जिस तरह से थोक में transfer होते हैं, उस पर अभी सुप्रीम कोर्ट में एक रिट हुई थी। सुप्रीम कोर्ट ने पहले भी फैसला दिया था और अब वह फिर hearing पर है। जब अधिकारी बार-बार हटते हैं, तो जो continuity होती है, वह टूट जाती है। जब तक अधिकारी यह समझ पाता है कि इस तरह से काम हो, यह ठीक काम करने वाला है, यह ठीक काम करने वाला नहीं है, तब तक वह वहाँ से हट जाता है। फिर कोई नया आता है, तो उसे समझने में थोड़ा सा टाइम लगता है, तब तक वह हट जाता है। ये जो परिवर्तन आपके यहाँ लगातार होते रहे, जिनकी वजह से बहुत ही धीमी गति से कुछ काम हुए हैं, इसको सुधारने की आवश्यकता है।

अभी पिछले 5 साल में National Highway पर केवल 7 हजार किलोमीटर काम बना है। आपने कहा है कि अगले 5 वर्ष में आप 35 हजार किलोमीटर बनाएंगे। आगे चल कर यह 7 हजार बनाम 35 हजार किलोमीटर का मामला बन जाएगा, इसलिए आपको बहुत

सावधानी से काम करना होगा। लेकिन मैं यहाँ एक बात अवश्य कहना चाहूँगा कि इससे पहले जो आपकी यूपीए की सरकार आई थी, उससे पहले अटल जी ने जब यह प्रोजेक्ट शुरू किया था, तो इस पर काम बहुत तेजी से हुआ था, क्योंकि अगर आप अपने विभाग की शुरू की प्रगति रिपोर्ट देखें, तो शुरू के वर्षों की प्रगति रिपोर्ट बहुत अच्छी है, लेकिन यूपीए गवर्नमेंट के पिछले कार्यकाल में पता नहीं क्यों, इस पर काम की गति बहुत धीमी हो गई। मैं यह नहीं कहता हूँ, लेकिन कुछ लोगों ने, कुछ अखबारों में भी जो articles आए, उन्हें मैंने पढ़ा है, उनमें प्रत्यक्ष या परोक्ष रूप से यह कहने की कोशिश की गई कि एक गवर्नमेंट के बदलने के बाद संभवतः दूसरी गवर्नमेंट को यह प्रोजेक्ट पसंद नहीं था या अटल जी द्वारा शुरू किया गया था, इसलिए काम धीरे हुआ हो। बहरहाल उसमें अब सुधार हुआ है और आपने तेजी से काम करना शुरू किया है, यह बहुत अच्छी बात है।

(2के/एससीएच पर जारी)

SCH/2.50/2K

**प्रो. राम गोपाल यादव (क्रमागत):** इसमें रोड की क्वालिटी बहुत महत्वपूर्ण है। इसके बनने में प्रति किलोमीटर इतना पैसा लगता है, लेकिन इसके बाद भी अगर स्वर्णिम चतुर्भुज में अथवा नॉर्थ-ईस्ट एवं साउथ-वैस्ट कोरिडोर में बनी हुई रोड्स दो महीने के अन्दर, छः महीने के अन्दर या एक साल के अन्दर टूटनी शुरू हो जाएं, तो यह चिंता की बात है।

माननीय मंत्री जी, आप कभी बाई रोड कानपुर से लखनऊ नहीं गए होंगे, लेकिन कानपुर से लखनऊ के बीच का जो नैशनल हाईवे है, उसके बनने के छः महीने के अन्दर ही उसकी हालत बहुत खराब हो गई। अगर आपके एमओएस कभी उधर से गए हों, लेकिन शायद उनका रास्ता भी दूसरा है, आप स्वयं देखेंगे कि वह सड़क कितनी खराब हो गई है। इसी तरह से दिल्ली से आगरा के बीच की जो सड़क है, मुझे अक्सर वहां से जाना पड़ता है, उसमें भी आप देखेंगे कि बहुत जगह टूटन आई हुई है और कहीं-कहीं पर तो सड़क बैठ गई है। इसकी उम्मीद नहीं की गई थी। उम्मीद यह की गई थी कि ये सड़कें ऐसी होंगी, जिनमें कम से कम दस साल तक तो किसी तरह की कोई मरम्मत नहीं करनी पड़ेगी। जो भी कॉन्ट्रैक्टर इनको बनाते हैं, उनसे निश्चित रूप से कोई न कोई इस तरह का कॉन्ट्रैक्ट

भी होता होगा कि इन सड़कों में इतने दिनों तक कोई गड़बड़ी नहीं आनी चाहिए। अगर कोई भी गड़बड़ी आएगी तो ठीक तरीके से उसकी मरम्मत होनी चाहिए।

महोदय, इसमें मॉनिटरिंग की बहुत जरूरत है। अभी आपने देखा कि यहां मैट्रो की एक दुर्घटना हुई। कल से हम टीवी और अखबारों में देख रहे हैं कि 18 और पिलर्स में हेयर-लाइन क्रैक आ गए हैं। यह तो इतनी सेंसिटिव चीज़ है, सड़क के मामले में तो लोग फिर भी लापरवाही कर सकते हैं। इसका एक कारण यह भी होता है कि जिन कंपनियों को अथवा कॉन्ट्रैक्टर्स को आप ठेका देते हैं, हमने देखा है कि आम तौर पर वे सब-लैटिंग करते हैं, यानी वे दूसरे कॉन्ट्रैक्टर्स को ठेका दे देते हैं। मेन कॉन्ट्रैक्टर गवर्नमेंट से पेमेंट ले लेता है और वह दूसरे कॉन्ट्रैक्टर को, जिसे उसने ठेका सब-लेट किया, समय-समय पर पेमेंट करता रहता है। मुख्य कॉन्ट्रैक्टर को लाभ यह होता है कि उसे पूरा पैसा मिल गया, अब वह धीरे-धीरे वह काम करवाता रहता है।

यह बात सही है कि इन चीज़ों में कुछ व्यावहारिक दिक्कतें भी आती हैं। जिन राज्यों में लॉ एंड ऑर्डर ठीक नहीं है, वहां आपने देखा होगा कि हाईवे बनाने में आपको बहुत बड़ी समस्याएं आएंगी। आपने बाहर से, बड़ी-बड़ी कंपनियों से लाकर बड़े-बड़े कॉन्ट्रैक्टर्स को भेजा, लेकिन वहां के लोग उनके सामान को उठा ले जाते हैं, मशीनों को उठा ले जाते हैं, जबरदस्ती सीमेंट को उठा ले जाते हैं या सरिया उठा ले जाते हैं और इसलिए इन लोगों को, मेन कॉन्ट्रैक्टर्स को मजबूरी में कहीं-कहीं पर उनके लोगों को ठेका देना पड़ता है। जहां भी ऐसा होता है, वहां पर क्वालिटी खराब हो ही जाती है। हम लोगों ने लगातार कई बार यह देखा है कि बाहर की कंपनियां काम कर रही हैं, तो बढ़िया काम हो रहा है। बड़ी कंपनियां काम कर रही हैं तो काम अच्छा हो रहा है और लोकल आदमी भी वहां काम कर रहे होते हैं। पहले आपके इस विभाग में जब बालू साहब थे, उस समय हमारे यहां शिकोहाबाद से इटावा तक 59 किलोमीटर और फिर इटावा बाईपास 13 किलोमीटर, इसके टैंडर को निरस्त करना पड़ा। इतना हिस्सा बनने में दो-तीन साल लेट हो गया। पूरे हाईवे की सड़क बहुत बढ़िया बन गई, लेकिन यह 72 किलोमीटर रह गई। क्यों? क्योंकि वहां सब-लैटिंग हो गई थी। उसकी क्वालिटी इतनी खराब थी कि मेन

कॉन्ट्रैक्टर को ब्लैकलिस्ट करना पड़ा और उसके कॉन्ट्रैक्ट को रद्द करना पड़ा। फिर जब दूसरे व्यक्ति को कॉन्ट्रैक्ट दिया गया, तब जाकर वह हाइवे पूरा बना।

psv/2l पर जारी

-SCH/PSV-TMV/2L/2.55

**प्रो० राम गोपाल यादव(क्रमागत):** हमारे यहाँ समस्या यह हो गयी थी कि वहाँ रोजाना जाम लगा रहता था, वर्षों से मेन बाई पास बंद था। अब तो आपकी कृपा से वह सब ठीक हो गया है और एकदम बढ़िया हो गया है। मैं यह कहना चाहता हूँ कि क्वालिटी के लिए न केवल कंट्रेक्टर्स बल्कि जो स्थानीय परिस्थितियाँ हैं, उनको भी ध्यान में रखना होगा और स्टेट एडमिनिस्ट्रेशन से भी कभी-कभी आपको कहना होगा, उसे निर्देश देना होगा कि जो आपके कंट्रेक्टर्स हैं, उनके लिए सही तरह की सुरक्षा-व्यवस्था हो, ताकि वे काम कर सकें। इसके बिना वहाँ काम हो ही नहीं पाता था। मैं अभी इनके राज्य की बात नहीं करूँगा। अब स्थिति में सुधार हुआ है, लेकिन पहले भी लगातार यह होता था कि कंट्रेक्टर काम ही नहीं कर पाता था। हमारे यहाँ भी तमाम ऐसा ही था। आपके एम०ओ०एस० वाला इलाका जो वहाँ मिलता है, उधर भी यह होता था कि जबरदस्त ठेकेदार जबरदस्ती कर लेते थे। He is a practical man. वह इस बात को जानते हैं। इस तरह यह जो हाइवेज़ की क्वालिटी की स्थिति है, जैसे कानपुर और लखनऊ वाली सड़क टूट गई है, आगरा और कानपुर वाली सड़क टूट गई है, यह सब इसी वजह से है। इसलिए मैं चाहता हूँ कि आप इस तरह की व्यवस्था कीजिए जिससे कि कंट्रेक्टर्स को, बढ़िया कंट्रेक्टर्स को, काम करने में कोई परेशानी न आए। हालाँकि जो व्हिसिल ब्लोअर्स होते हैं, उनके लिए जान का खतरा तो रहता ही है। कई घटनाएँ सामने हैं, ऐसी कई चीज़ें हैं, लेकिन मैं उनके नाम लेना नहीं चाहूँगा, क्योंकि कई बार लोग ऐसे ही बुरा मान जाते हैं। जो लोग गलतियों को बाहर लाने वाले होते हैं, उनको खतरा तो बहुत रहता है, क्योंकि ऐसे लोगों ने, कंट्रेक्टर्स ने, गलत तरीके से इतना पैसा पैदा कर लिया है कि they can go to any extent. इसलिए आपको अपने दिमाग में कहीं-न-कहीं यह बात रखनी पड़ेगी कि किस तरह से यह काम ठीक ढंग से हो।

यह जो काम चल रहा है, इसके सम्बन्ध में मैं एक बात और कहना चाहूँगा, बल्कि मैं तो कहूँगा कि इसमें दो बातें हैं, एक बात तो रोड एक्सिडेंट्स की है और दूसरी स्वयं रोड

के सेफ्टी की। रोड एक्सिडेंट्स बहुत ज्यादा होते हैं। मैंने यह देखा है कि सड़क जितनी बढ़िया बनेगी, उस पर उतने ज्यादा एक्सिडेंट्स होने लगे हैं। रोड ड्राइव का जो सिविक सेंस होना चाहिए, वह यहाँ अभी उतना नहीं है, जितना दूसरी जगहों पर है। आपकी स्टैंडिंग कमेटी की रिपोर्ट में भी यह कहा गया है कि इसके लिए एक फंड होता है, ताकि उसके जरिए लोगों की कुछ मदद हो जाए या हाइवेज के किनारे जो बड़े नगर हैं, उनमें ट्रॉमा सेंटर खोलवाने में मदद करें तथा हाइवेज के किनारे एम्बुलेंसेज अवेलेबल हों, जिससे कि अगर कोई एक्सिडेंट हो तो उनको तेजी से अस्पताल में ले जाया जा सके या ट्रॉमा सेंटर पर ले जाया जा सके और इससे उनकी मदद हो सके। इसके लिए आपने पिछली बार जो 14-15 करोड़ रुपए रखे भी थे, उसमें से मुश्किल से 4 करोड़ रुपए ही खर्च हुए। मैं स्टैंडिंग कमेटी की रिपोर्ट पढ़ रहा था। उसमें येचुरी साहब ने रिकमेंड किया कि इसको भी बढ़ाना चाहिए, जब इतनी दुर्घटनाएँ हो रही हैं। पिछले वर्ष दुनिया में रोड एक्सिडेंट्स में सर्वाधिक मौतें चीन में हुई थीं, जो कि 1 लाख 17 हजार के आसपास थीं और दूसरे नम्बर पर हिन्दुस्तान था, जहाँ रोड एक्सिडेंट्स में 1 लाख 8 हजार के आस पास मौतें हुई थीं।

श्रीमन्, हिन्दुस्तान में इसकी आजादी के बाद से लेकर कारगिल तक जितने युद्ध हुए, उनमें जितने लोग मारे गए, उनसे दोगुने आदमी हर साल हिन्दुस्तान में रोड एक्सिडेंट्स में मारे जाते हैं। अब एक्सिडेंट को तो नहीं रोका जा सकता है। जब हम बहुत तेज चलेंगे, किसी की परवाह नहीं करेंगे और नियमों का पालन नहीं करेंगे, तब एक्सिडेंट तो होगा ही।

(2एम/एच0एम0एस0 पर क्रमशः)

2M/HMS-VK/3.00

**श्री राम गोपाल यादव (क्रमागत)** : लेकिन ambulance की व्यवस्था हो, वे हाई वे के किनारे जल्दी-से-जल्दी available हों और बड़े नगरों में व छोटे कस्बों में, जहां संभव हो, Trauma Centres खुलें। मैं कहना चाहता हूँ कि इस मद में जो पैसा बचता रहता है, उस का सदुपयोग नहीं हो पा रहा है, इसलिए मेरी आप से गुजारिश है कि इस का सदुपयोग होना चाहिए।

महोदय, अभी मैं accidents की बात कर रहा था। यह जो आप का दिल्ली से गुड़गांव का केवल 27 किलो मीटर लंबा stretch है, इस में जनवरी, 2008 से जून, 2009

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

तक 1698 accidents हुए, जिन में 100 लोग मारे गए और लगभग 1600 लोग गंभीर रूप से घायल हुए। महोदय, मुझे नहीं लगता कि नेशनल हाई वे या एक्सप्रेस वे के पास contingency या emergency में लोगों की मदद के लिए यह जो फंड होता है, उस का किसी तरह का यहां प्रयोग हुआ है। इसी के साथ मैं आप के माध्यम से माननीय मंत्री जी से एक और निवेदन करना चाहूंगा कि जो Central Road Fund है, जो कि पेट्रोल व डीजल की बिक्री पर एक रुपया प्रति लीटर के हिसाब से लिया जाता है, उस के बारे में लोगों को और मुझे भी संदेह है। महोदय, तमाम ऐसे पेट्रोल पंप हैं जो कि कोई रसीद नहीं देते। आप गाड़ी में पेट्रोल डलवाइए, पैसा दीजिए और चले जाइए। अब अगर वह रसीद नहीं देते हैं तो यह कैसे पता चलेगा कि कितना पेट्रोल बिका, कितना डीजल बिका और सेंट्रल रोड फंड में घपला होने की पूरी आशंका है। मैं चाहता हूं कि आप कोई ऐसा monitoring system जरूर रखिए जिससे कि उस पैसे की चोरी न हो सके और सेंट्रल रोड फंड में पूरा पैसा आ सके। महोदय, यह सेंट्रल रोड फंड बहुत महत्वपूर्ण है। मैं तो आप के पूर्ववर्ती मंत्री जी को बहुत धन्यवाद इस बात के लिए देना चाहूंगा, मैं उस वक्त उस हाउस का मेंबर था, मैंने अपनी constituency के लिए जो भी प्रोजेक्ट बनाकर भेजे, उन्होंने बड़े पैमाने पर पैसा दिया। आज मेरी constituency में लोग कहते हैं कि यहां के डिस्ट्रिक्ट रोड्स के आगे मुरादाबाद का हाई वे बेकार है और हमारी constituency के रोड्स ज्यादा बेहतर हैं। I am thankful to Balu Saheb और आने वाले वक्त में मैं आप लोगों से भी इस के लिए प्रार्थना करता रहूंगा। तो सेंट्रल रोड फंड में पेट्रोल पंप वगैरह के जरिए कोई लीकेज न हो, इस तरह की आशंका को समाप्त करने की जरूरत है।

महोदय, Road safety यानी सड़क की खुद की सुरक्षा की मैं बात कर रहा था। महोदय, आप जानते हैं four lane या six lane Express ways या High ways इतने मजबूत बनाए जाते हैं कि इन पर 70 टन का बोझ लेकर बड़ी-बड़ी गाड़ियां चल सकती हैं और उस से कोई दिक्कत नहीं होती। ये सड़कें उस के लिए पास होती हैं और उस से टूटती नहीं हैं, लेकिन कहीं-कहीं दो लेन हैं या कहीं-कहीं एक लेन की रोड भी है। अभी मैंने किसी पेपर में पढ़ा था कि गवर्नमेंट नेशनल हाई वेज में four lane की जगह, कहीं-कहीं

कुछ इलाकों में, जहां लोड ज्यादा नहीं, ज्यादा ट्राफिक नहीं है, वहां उन्हें two lane की करना चाहती है ताकि खर्चा बचे और सड़क भी बच जाए।

(2 एन/डीएस पर क्रमशः)

-hms/ds-rg/3.05/2n

**प्रो. राम गोपाल यादव (क्रमागत):** जो सड़क ऐसे ट्रक या व्हीकल्स के लिए बनी है, जो 20 टन या 30 टन के लोड को लेकर चलते हैं, उस पर अगर ये व्हीकल्स 70 टन और 72 टन लेकर चलेंगे, तो वह टूट जाएगी। हमने देखा है कि नेशनल हाइवे पर अगर कभी कोई एक्सिडेंट हो गया और वहाँ कोई ट्रक पड़ा है, तो ट्रैफिक जाम हो जाता है। दूसरी साइड से जो आर्टिरियल रोड्स हैं, उनसे होकर जब बड़ी व्हीकल्स चलती हैं तो एक दिन में सारी सड़कें टूट जाती हैं और उन सड़कों के लिए --- हालांकि इन्हें देखने का काम राज्य की मशीनरी का है, इसको आर.टी.ओज़ वगैरह देखते हैं। देखते क्या हैं, बस, आप जानते ही हैं कि वे क्या करते हैं? वरना यह है कि इससे ज्यादा लोड लेकर नहीं चल सकते हैं। जिस सड़क पर 20 टन जाना चाहिए, उस पर 70 टन की गाड़ी जाती है तो वे सड़कें टूट जाती हैं। इसका कैसे इंतजाम हो? सिंगल लेन या डबल लेन के जो रोड्स हैं और डबल लेन के जो नेशनल हाइवेज़ हैं, अब ये भी सुरक्षित नहीं रह गये हैं, क्योंकि बहुत बड़ी-बड़ी गाड़ियाँ बनने लगी हैं। उनमें 20-20 टायर्स लगे होते हैं और उनकी बहुत ज्यादा कैपिसिटी होती है। बताया जाता है कि उसमें 50 टन के ही सामान हैं, जबकि उसमें 70 और 80 टन के सामान होते हैं। वे इतना सामान लेकर चलते हैं, जिससे रोड की सुरक्षा खतरे में पड़ जाती है। इसकी व्यवस्था भी आपको करनी होगी।

**(उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) पीठासीन हुए)**

एक अन्य प्रॉब्लम टोल टैक्स की भी है। हालांकि अगर जब यह built, operate and transfer वाली सिस्टम कहीं बनी है, तब इसमें टोल टैक्स तो लगेगा ही, लेकिन मेरी आपसे सिर्फ यह गुज़ारिश है कि इसमें अगर मूलधन और ब्याज दोनों निकल आए तो उसके बाद इस सिस्टम को खत्म कर देना चाहिए। लेकिन, इसका कोई पता नहीं चलता है। कई बार हम लोगों ने ऐसा देखा है, नेशनल हाइवे पर तो नहीं, लेकिन कहीं छोटी नदियों पर पुल बना हुआ है या और कहीं बना हुआ है, उसकी मियाद खत्म हो जाती है, पैसा इकट्ठा



**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

हो जाता है, जितने पैसे का पुल बना है, उससे दुगुना पैसा इकट्ठा हो जाता है और उसके बाद भी यह सिस्टम चलता रहता है। अब मान लीजिए कि अगर हम दिल्ली से अपने होम डिस्ट्रिक्ट इटावा जाएं तो कम से कम चार जगह -- हालांकि एमपी होने के नाते हम लोग इससे exempted हैं, एक दिन मैंने पेपर में यह पढ़ा था कि National Highway Authority of India, MPs के exemption को खत्म करने जा रही है। ये मत कीजिए, वरना हम रोजाना अपने क्षेत्र में नहीं जा पाएंगे। रास्ते में कई बार हाइवे पड़ता है, जैसे कुछ ऐसी constituencies हैं, हमारे इटावा की constituency ऐसी है कि उसके पांचों Assembly Segments NH-2 पर हैं। यह बीच से होकर जाती है। हमारे एमपीज़ जब वहां से जाएंगे और अगर वे वहाँ से दिन में 10 बार जाते हैं, तो वें कितनी बार टोल टैक्स देंगे? चलिए, ये तो exempted हैं, लेकिन जो exempted नहीं हैं, उन्हें भी बहुत सारा पैसा देना पड़ता है। यह जो तीन-तीन जगह लगता है, अगर यह एक ही जगह हो जाए, अगर कोई ऐसी व्यवस्था हो सकती हो -- पता नहीं आपने उनसे क्या एग्रीमेंट किया हुआ है, मैं नहीं जानता, लेकिन एक तो वहाँ जाम बहुत लगता है और दूसरे, कई-कई जगह पैसे देने पड़ते हैं। अब चूंकि यह सदन जो है ..(समय की घंटी)..सर, मैं दो-तीन मिनट लूंगा। यह जो सदन है, वह राज्यों का प्रतिनिधित्व करता है। जिस राज्य से जो एमपी राज्य सभा में आता है, उसका यह कर्तव्य भी होता है कि वह अपने राज्य के हितों को देखे और उन्हें संरक्षण देने की कोशिश करे। मैं माननीय मंत्री जी से यह कहना चाहता हूँ कि उत्तर प्रदेश के साथ अभी तक जो हुआ है, वह ठीक व्यवहार नहीं हुआ है। यूपी जैसे बड़े राज्य को दिल्ली-आगरा-कानपुर का जो एक्सप्रेस-वे है, उसके अलावा कोई दूसरा एक्सप्रेस-वे नहीं दिया गया है।

(20/एनबी पर क्रमशः)

NB/20/3.10

**प्रो. राम गोपाल यादव (क्रमागत) :** यह जो parts में आप करते हैं, 4 जगह काम करने के बजाय दिल्ली से अलीगढ़ वाली जो जी.टी. रोड है, इसको आप बना रहे हैं, अगर इसको कानपुर तक ले लिया जाए, तो कानपुर में यह स्वर्णिम चतुर्भुज से मिल जाती है। स्टेट PWD के ऑफिसर्स और experts का मानना है कि अगर इसको 4 लेन कर दिया जाए,

दिल्ली से अलीगढ़ होते हुए कानपुर तक, तो एक साल में लगभग 500 करोड़ रुपए के डीज़ल की बचत हो सकती है। अगर टुकड़ों में होगा, तो यह बचत नहीं होगी। हम यहां से मुरादाबाद जाते हैं, तो मुरादाबाद तक तो आप 4 लेन कर रहे हैं, मुरादाबाद से आगे रामपुर, बरेली वगैरह जो बड़े शहर हैं ... (व्यवधान)

**सड़क परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर.पी.एन. सिंह) :** हो रहा है।

**प्रो. राम गोपाल यादव :** चलिए, हो रहा है, तो धन्यवाद, बहुत अच्छी बात है। मुझे खुशी तो इसी बात की है कि आप उत्तर प्रदेश राज्य से हैं, तो कम से कम उत्तर प्रदेश के साथ कोई अन्याय तो नहीं हो पाएगा। वैसे होना तो नहीं चाहिए, क्योंकि आपके सब मालिक तो उत्तर प्रदेश से हैं, लेकिन फिर भी उत्तर प्रदेश के साथ आप लोग अन्याय कर देते हो, यह बात ठीक नहीं है। अब कुंवर साहब आ गए हैं, मुझे उम्मीद है कि सब ठीक रहेगा।

उपसभाध्यक्ष जी, मैं कह रहा था कि उत्तर प्रदेश की थोड़ी सी अनदेखी हुई है। एक लाख की आबादी पर सड़कों का नेशनल एवरेज 250 किलोमीटर का है, जब कि उत्तर प्रदेश में एक लाख की आबादी पर सड़कों का एवरेज केवल 111 किलोमीटर है, यह नेशनल एवरेज से आधा है, इतना कम नैटवर्क है। इसलिए जैसे पिछड़ों के लिए विशेष अवसर का सिद्धांत होता है, रिज़र्वेशन का सिद्धांत होता है, उत्तर प्रदेश को भी पिछड़ा मानते हुए आप इसके लिए कुछ काम करिएगा।

अंत में मैं सिर्फ एक बात कहना चाहूंगा कि शेरशाह सूरी 1540 में गद्दी पर बैठे और मई, 1545 में उनकी मृत्यु हो गई, वे 5 वर्ष भी गद्दी पर नहीं बैठे, लेकिन उन्होंने एक सड़क बनाई जी.टी. रोड, जो बंगला देश में सोनारगांव से शुरू होकर कलकत्ता, धनबाद, गया, इलाहाबाद, कानपुर, अलीगढ़, दिल्ली, करनाल, लुधियाना, जालंधर से होते हुए अमृतसर तक जाती है और वहां से लाहौर, रावलपिंडी होते हुए पेशावर तक जाती है। इतनी कम अवधि में ऐसा turmoil वाला पीरियड था, हिस्ट्री के स्टूडेंट्स जानते होंगे कि हुमायूं लगातार कोशिश कर रहा था कि उसकी राजधानी छीन ले, उससे सत्ता छीन ले। इस परिस्थिति में भी एक व्यक्ति ने दुनिया की सबसे लंबी सड़क बनाने का काम किया और बच्चा-बच्चा जानता है, अब तो उस तरीके से इतिहास पढ़ाया भी नहीं जाता, लेकिन सब जानते हैं कि शेरशाह सूरी कौन था। आपको लोग इसी तरह से याद करें, आपसे ज्यादा

कर्तव्यशील और एक्टिव व्यक्ति के लिए इससे ज्यादा महत्वपूर्ण और कोई विभाग नहीं हो सकता है।

**श्री रवि शंकर प्रसाद :** यादव जी, यह बताइए उसमें हुमायूं कौन होगा?

**प्रो. राम गोपाल यादव :** यह छोड़िए, मैं तो यह चाहता हूं कि आपका नाम इस तरह से लिया जाए। मैं आपको एक बात बताऊं कि आज शेरशाह सूरी मार्ग को सब जानते हैं, बच्चा-बच्चा जानता है जी.टी. रोड को कि यह शेरशाह सूरी मार्ग है, इसे शेरशाह सूरी ने बनवाया था और कहां से कहां तक बनवाया था। बंगला देश, हिंदुस्तान और पाकिस्तान, पूरा इधर से उधर तक, लड़ाई लड़ते हुए बनवाया था। क्या तकनीक रही होगी, कितना बढ़िया administration रहा होगा, यह सब administration पर निर्भर करता है और आपके administration पर कभी किसी ने प्रश्नचिह्न नहीं लगाया है। आप उत्तर प्रदेश का ध्यान रखिएगा, बहुत-बहुत धन्यवाद।

(समाप्त)

(Followed by TDB/2P)

TDB/2P/3.15

**DR. T. SUBBARAMI REDDY (ANDHRA PRADESH):** Mr. Vice-Chairman, Sir, I take great pleasure to speak on the working of the Ministry of Road Transport and Highways. Sir, we all know that our hon. Minister, Kamal Nathji is a dynamic man. As the Commerce Minister he had made a phenomenal impact in the functioning of the Commerce Ministry. Now, he has taken another challenging job of building up roads in the country. Prof. Ram Gopal Yadavji said about the sixteenth century Grand Trunk Road which connected the eastern and the western regions of our country. This Grand Trunk Road is the longest and the oldest road in the South Asia. After Independence, the various Governments have given much importance to building up of the roads. We must remember that in the entire nation we have got 2 million kilometres of roads which connect all villages in the country. Out of that, the pity is almost 25 per

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

cent of these roads are not connecting villages at all. About 60 per cents of these 2 million kilometres of roads are made of gravel and stone only. The remaining 15 per cent roads are fairly good roads. Then, there is one more important thing. The growth and prosperity of Indian economy is very much interlinked with roads. If roads are good, then there will be economy in consumption of diesel and petrol. We should keep in mind that when we have good roads, we will be able to save time in modern life, save diesel and petrol and also avoid accidents. If there are good roads, psychologically our mind will feel happy and our health will be fine. Now, the challenge before Kamal Nathji is this. He has to spend Rs.1,00,000 crores in three to five years. Under the National Highway Development Project-IV, the total length to be completed by December, 2013 is 12109 kilometres. So far, you have awarded only 2075 kilometres. It means, 10,000 kilometres are still there. Again, in NHDP-V, which is to be completed by December, 2012, the total length is 6500 kilometres. You have awarded 1000 kilometres. That means, almost 15,000 kilometres you have to award and complete it by 2012 and 2013. This is the challenge before the hon. Minister. Then, what is the difficulty? Why are we actually lagging behind in this? I am not here to criticise anybody. Of course, we have got the National Highway Authority of India, an autonomous body, which is totally committed to building up of roads in the country. Everybody works hard there. The Minister also works hard. Everything is there, but, still, what is the problem? The most burning problem is that of land acquisition. The second problem is related to getting clearance from the Ministry of Environment and Forests. Then, there is this teething problem of red-

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

tapism, not able to solve the various problems, disputes of the contracting firms with the NHAI and also the Ministry. These are the various problems which are there. The other problem is, the pre-qualification criteria getting changed frequently, and when the bids are called, there is not much competition, and again, re-bidding is done. So, these are the various problems. But, nothing is impossible. I know Mr. Kamal Nath will be able to solve these problems single-handedly. Within one year, he is going to make India spellbound that yes this is his capacity. I am confident about him. Of course, I am inspiring him that yes, this is a challenging job.

Then, Sir, there is another important thing i.e., pre-qualification criteria. I would like to draw the attention of the hon. Minister to this. They keep on changing this. Why? They say that the Planning Commission is interfering in this. After all, the Ministry of Road Transport and Highways is the authority which has to do this job, not the Planning Commission. I strongly object to it in the House. How could you depend on the Planning Commission? Depending on the Planning Commission is totally wrong. Let me give here a small example. There is a Project called Six-Laning of Udaipur-Ahmedabad Road. They called for tenders with certain criteria, saying that the company must have 50 per cent of the estimated project cost. Then, afterwards, they made it 200 per cent extra. What is the necessity of it? It was 200 per cent extra, there was price hike and technical experience; everything they made it 100 per cent extra. With the result, there would not be competition. So, the question is, why should we change this pre-qualification criteria. It is the job of the Ministry of Road Transport and Highways and not of the Planning

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

Commission. We have been reading it that for the last two years they have been dominating, which is totally incorrect. The House will not agree with that. So, I would be very happy if the hon. Minister replies about this pre-qualification criteria and tells the House as to why they are depending on the Planning Commission for this. They should liberalise here and allow more competition in this. More bidders should be given the opportunity to participate in it. If it is done, then, we will be able to get better results.

(Contd. by 2q-kl)

KLS/2Q-3.20

**DR. T. SUBBARAMI REDDY (CONTD):** Sir, 19 highways projects are re-bid. This shows that there is not much inclination, inspiration and also stimulation and qualification in the people who participated in the country's road projects. Why? There are various practical problems. As I have mentioned already, decisions are not being taken, payment problems, and various other things are there. Sir, land acquisition is a serious problem about which we cannot blame anybody individually. It is an interlinked problem. This problem is all over the country. Nine or ten States are very badly affected and they are not giving land at all. In States like Madhya Pradesh, Uttar Pradesh, Andhra Pradesh and various other States land acquisition problem is there. There are 153 Government units to deal with land acquisition. Here my point is that the Minister must personally monitor every week which are those States, what is the problem about land acquisition, etc. So, telling and clarifying things will be of no use. Every month how much land acquisition is being done in every State, he should monitor it with the Chief Minister

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

and see the land acquisition problem is solved. I know he is very much interested. He has already said that unless he gets 80 per cent of land acquisition, he would not start the projects. There may be practical problems. He has come down to 50 per cent. It does not matter. Even if you start with 50 per cent, for the remaining land he should make hectic efforts to get it. More than 100 projects will be available for bidding over next three years as per his statement. So, it is not a joke to have 100 projects. He must now call companies from all over the world to participate. I am happy that the Minister held some meetings recently with Japan, Singapore and Malaysia, I have seen it in newspapers. It is very good, it is very much wanted, and it is welcome. It is not sufficient, he must again follow it up and see that those people come here and participate. As I have already told, 150 land acquisition Government units are there to exclusively to deal with land acquisition. It is a welcome factor. I am very happy that they have taken up the modalities of taking up these projects in three days. As on today, they want to totally depend on the BoT and private participation and the Government did not bother. Now they have realised that there are projects in the North Eastern States, West Bengal, Bihar, and some other States where there is not much scope for competition or much inclination for competition by the private companies. Now, the Government has decided that 50 per cent should go to the BOT system, 25 per cent should go to the NoT system and for the remaining 25 per cent the Government directly wants to give funds and of giving the EPC system, that is, the Engineering Procurement Construction System, which is a very welcome factor. Perhaps in the North Eastern States

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

where there is trouble and other States like Chhattisgarh, Jharkhand, etc. where the difficult places are there, where more people are not coming forward, this system is a very welcome factor. I am very happy that recently a decision was taken to take up various six-lane projects. Six-lane is also very important. They have decided of stretching ten highways to 1475 kms. by spending Rs.18,779 crores. The Cabinet has decided and they are going to do it in Uttar Pradesh, Haryana, Orissa, Andhra Pradesh, Tamil Nadu, Karnataka and Madhya Pradesh. I welcome and congratulate the Government for this decision. I am very happy, but at the same time, I would like to say that recently the Government of Andhra Pradesh has requested the Minister to upgrade the following lanes, Hyderabad-Srisailam-Durnala-Atmakur-Nandyal which is 354 kms., Guntur-Venkunda-Pokpalli-Nandyal-Bangalampalli, which is 530 kms., Adilabad-Koatla, which is 630 kms., Saruncha-Parthal, which is 650 kms., Kakinada-Rajahmundry, which is 300 kms. This is 2460 kms. The Government of Andhra Pradesh has requested for upgrading it. We were assured on that. So, I would like to again remind him that he must bear this in mind. Similarly, two projects should be made as National Highways depending on the merit and they are Mangalore to Venkatagiri in Karnataka and Puttalpadu to Nayedpet via Tirumala, which is 190 kms. These are the two projects, which he should bear in mind.

(Contd by 2R)

SSS/2R/3.25

**DR. T. SUBBARAMI REDDY (CONTD.):** Sir, the next point is World Bank and ADB. I am really surprised that for the last 25 years we have been getting a lot of financial support from the World Bank and ADB,



**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

but the projects are not functioning well. Recently, the World Bank said, "We will not give funds. Projects are not growing." That must have happened for some time. It does not stop. Now I request the Minister and the Ministry that you must make efforts. There is nothing wrong in taking funds from the World Bank. ADB is meant to help the downtrodden countries. India is one of the countries which takes maximum help. We need Rs. one lakh crore to build infrastructure. It is not a joke. You should not depend only on Government funds, on private funds and bank funds or on the commercial banks of India. We must get funds from the World Bank. I request that you must make efforts and request every State Government also to come forward and concentrate without depending on the Central funds and also on the private funds, and have the maximum utilisation of the World Bank and ADB funds. I am very happy that in the reply, the Minister has highlighted what action he is planning and how he is going to focus on the World Bank and ADB matters. I want to state one thing more, Sir. India supersedes China in road accidents; this is very unfortunate. If India surpasses China in the economic growth; we will be happy, but not in accidents. But, here, India has registered 4,18,657 road mishaps in 2007, and it is increasing every year. This is very unfortunate. I do not want to go into the details or the statistics. One thing I have to say, that according to the Ministry of Road Transport, for the last two years, Tamil Nadu, Maharashtra, Karnataka, Andhra Pradesh and Kerala have registered a maximum number of road accidents. However, in Andhra Pradesh, Maharashtra, UP and Karnataka, there are fatal road accidents and more deaths are taking place. Here, what I request is to take

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

measures for prevention of accidents and also take care of the people who meet with accidents. So, prevention of accidents is most important. The Ministry must make it a point that most of the roads, as far as possible, should have one way. You must have a partition of the roads even if there are four-lanes. If there are two-lanes, one lane for going forward and another for coming backwards. Then only you can prevent a lot of road accidents. Also, you must be very firm and see that the State Governments are very strict regarding the licence of the drivers and if any driver is found guilty of rash driving you must have some mechanism to take action against him and to see that accidents are prevented. When accidents take place, people die because there are no means of communication to take them to the hospitals. In fact, I read in the newspapers that in one place an accident took place and they took two days to take the patient to a hospital and the patient died actually. Therefore, it is the moral duty and is binding on the part of the Ministry to take, active part in helping the people who get injured in accidents, of course by monitoring the State Governments.

Sir, there is a proposal concerning the National Highway Development Projects that they are planning to have two lanes in the fifth phase. Here, I would suggest that where there is no competition, where people cannot afford to invest money in remote areas, forest areas and hilly areas, you can have two lanes, but not in the major areas where two lanes are wanted. So I am surprised to read in some newspapers that the Ministry is planning to have two lanes in the fifth phase. I suggest that it is absolutely not advisable; you must plan for two lanes only in exceptional cases where there is very less traffic there won't be any

attraction for the BOT construction companies. At that stage only, there must be two lanes. Now, this is the time for the entire House, for the entire nation to strengthen the hands of the Ministry and National Highway Authority and give them all support, moral support, that yes, this is a challenge. This is not the time to criticise. Don't say, "You have changed it. Previously, you had done this." No, we are all one. It is the biggest democratic in the world. Let us show the people the unity of the nation when you want to build this nation to go ahead. Therefore, what we have to say is, let us forget criticising the subject. Let us be together, united and give the suggestion to the Ministry and the Minister of Road Transport and Highways and also, on this occasion, I would like to draw the attention of the Minister of Road Transport and Highways that if any Member of Parliament or any representative or any citizen brings to the notice any genuine problem, they must attend to it immediately, spontaneously, without any delay.

(Contd. by NBR/2S)

-SSS/NBR-MCM/2S/3.30.

**DR. T. SUBBARAMI REDDY (CONTD.):** Sir, another thing which came to my notice is this. In the BOT Projects, it is said, if the traffic grows beyond the target, they have to give 20 per cent. In other words, let us say, they have a target on a particular stretch. If that is increased by 20 per cent every year, they have to give that extra money to the Road Safety Fund. If it goes on continuously for three years, they want to cancel the concession. So, this is, again, irksome to institutions and banks which say that they cannot lend money if there is such a clause. Whatever it may be, today, to invest Rs. 1 lakh crores in the coming 3-5

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

years is not a small thing. For this, banks and institutions have to play a very important role. So, we also have to look at their constraints. Now, I draw the attention of the hon. Minister to an important point. The Ministry must play a very important role in getting the funding. For example, it has proposed the Indian Road Financial Corporation. It is welcome. I have seen in the newspapers that the Finance Ministry and the Planning Commission are not interested. No. It is wrong. Why cannot we have this? Already there is the Indian Infrastructure Finance Corporation for which Mr. Kohli is the Chairman. This Corporation is doing exceedingly well. It was started in 2006 and, today, it is playing a very important role in sectors like power and other infrastructure projects. It is concentrating on roads, power and various other infrastructure projects. When they want such a kind of corporation exclusively for road projects, it is welcome. The House should support. I am sure, the House will support. We want that the Indian Road Financial Corporation should be set up with maximum corpus and the hon. Minister must fight for it. You should not leave it. He is a very strong man. I advice him not to give any chance to the Finance Ministry or the Planning Commission. We are here to support you.

Sir, one more thing I want to add.

**SHRI RAVI SHANKAR PRASAD:** What is the problem with the Planning Commission? We have been listening about it a number of times.

**DR. T. SUBBARAMI REDDY:** Sir, one more point I wish to make.

Another challenge before the Ministry is about getting the funds to complete the infrastructure projects either from the banks or other institutions. Today, the banks are charging a very high rate of interest.

They are not inclined to sanction loans to a number of projects. So, the Ministry of Road Transport and Highways must have a special wing having exclusive financial experts. Its job is to see that funds are made available to projects, particularly projects in difficulty, projects in remote areas, North-Eastern States, West Bengal, UP, Chattisgarh, Jharkhand, etc. The Ministry has really to pay much more interest in these backward areas. When the projects are taken up in the developed areas, institutions come forward for financing. But, they are not interested in the backward areas, because there is not much demand for the projects which are undertaken on BOT basis. So, in backward States like Bihar, etc., the banks and other financial institutions must come forward and provide loans at a minimum rate of interest and the loans have to be attractive. Sir, for this, you must have two categories. In the developed areas there is not much problem, because the people and institutions have inclination to take up the projects. But, in backward areas, there is a problem. So, attention has to be paid on the backward areas.

In conclusion, Sir, I would like to say that, now, it is a challenge for us to achieve 9 per cent growth and the Road Transport Ministry has to play a crucial role. The progress and prosperity of this nation is very much inter-linked with this Ministry. As I mentioned earlier, 25 per cent consumption of diesel and petrol will be economised if there are proper roads. If we economise diesel and petrol, the import can be reduced and we can save a lot of money. It is very important. But, people are not applying their mind. It is the key. So, I must say that the Ministry has to play a crucial role. That is the reason why Mr. Kamal Nath has

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

been given this responsibility to take up this challenge. Of course, this is a life and death question. If he fails, people will say that he does not have the capacity. If he wins, he will be the hero. Therefore, this is a very challenging job. So, I say that he must monitor and take the guidance of all the people.

Last and the most important thing is, dispute is like cancer, redtapism is like cancer, lack of communication is like cancer for progress and prosperity of the country. These three factors are coming in the way for the growth of the nation. Therefore, he must see that no redtapism is allowed in the NHAI or anywhere. If he thinks that there is a lack of communication, he must not spare anybody.

(CONTD. BY PB "2T")

PB-GS/2t/3.35

**DR. T. SUBBARAMI REDDY (CONTD.):** So, he should adopt a dynamic approach in achieving the results. Regarding disputes and litigations, he must have some mechanism. I want a clarification from the Minister in his reply as to how he is going to solve the problem of litigation. I recently heard that he doesn't want litigation and he wants to solve the litigation problem. So, he must also note down this point. ...(Time-bell)...  
Sir, if the Minister comes here, ...

**THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN):** He is listening. The MoS is also listening.

**DR. T. SUBBARAMI REDDY:** Sir, while concluding, I want to make two important points.

**THE VICE-CHAIRMAN:** Yes; yes; proceed.

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

**DR. T. SUBBARAMI REDDY:** The Minister must note down and give clarification as to what mechanism he is going to have regarding legal disputes and disputes of the companies. If legal disputes go endlessly, it is going to be costly for the Government and there will be loss of time as well. Ultimately, we will not get the results. If the land acquisition is not done for three years, the crucial period is over. So, we must have mechanism to solve the problem. If a company goes into some litigation and doesn't allow anybody to enter into that project and doesn't complete that also, you must have mechanism for that also. If there are claims which are not settled and remain pending and go to court, you must have some mechanism for that. Recently, I have seen in the newspapers that the Minister had said, 'I do not like to be in a litigation, we want to solve it.' We welcome it; but he must clarify it further. He should assure the House that he is taking it very seriously and within a targeted time of 100 days, he is going to devise a mechanism, a magical mechanism to get Rs. 1,00,000 crore in three to five years. He said, 'three years'; I am saying, 'three to five years'. ...(Interruptions)... Okay; one year. So, in one year, how is he going to achieve this?

Then, there is the problem of land acquisition. There are many projects which are already under construction in Assam State. In the backward areas of Assam and Uttar Pradesh, land is not given. So, he must monitor this problem in those backward areas. I am confident, with his intervention, the land acquisition will be done. So, he must concentrate on two areas. One is, do the land acquisition in the areas where it is not done for the projects which are already in pipeline. And secondly, do the land acquisition where it is required for the new

projects. So, he must concentrate on both these things and do it. Lastly, he must give a confidence to the House that he is going to achieve the target. The entire House is with Mr. Kamal Nath. Now, let us see, within 100 days or one year, what results he is going to achieve. Thank you, Sir. ...(Interruptions)...

(Ends)

**THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN):** Mr. Kalraj Mishra. ...(Interruptions)... Yes, please, please. Yes, Mr. Kalraj Mishra.

**श्री कलराज मिश्र (उत्तर प्रदेश) :** आदरणीय उपसभाध्यक्ष जी, आज सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के क्रियाकलाप पर चर्चा हो रही है। यह विभाग स्वयं ही बहुत महत्वपूर्ण विभाग है। यह विकास की प्रक्रिया को तेज़ करने वाला है, वहीं लोगों के दिलों को भी जोड़ने वाला यह विभाग है। सभ्यता और संस्कृति को सही मायने में उजागर करके प्रस्तुत करने वाला यह विभाग है। इस विभाग की जितनी महत्ता वर्णित की जाए, वह कम है। अगर इस विभाग को स्वयं में विकास का केन्द्र-बिन्दु कहा जाए, तो कोई अतिशयोक्ति नहीं होगी। पहले जब सड़कों का विस्तार बहुत कम था, तो नदियों और समुद्र के तट पर बसने वाले शहर या छोटे कस्बे थे, वे ज्यादा विकसित हुआ करते थे। वहां के लोग ज्यादा अपने को उन्नत करते थे, क्योंकि वहां पर परिवहन और यातायात की समुचित व्यवस्था थी और उसका लाभ वे लोग उठाते थे। भारत में सड़कों को प्राथमिकता देकर अधिक से अधिक क्षेत्रों तक ले जाना चाहिए था, उस पर जितना ध्यान देना चाहिए था, उसमें कहीं न कहीं कमी रह गई है। फिर भी, आज भारत में जितनी सड़कों का तंत्र है, वह पूरे विश्व में सबसे बड़ा तंत्र है, यह कहना अतिशयोक्ति नहीं होगी। आंकड़ों के आधार पर मंत्री जी इसको ज्यादा अच्छी तरह से जानते हैं।

(2यू पर जारी)



ASC-SKC/3.40/2U

**श्री कलराज मिश्र (क्रमागत) :** क्योंकि बाकी के देशों में आपका काफी भ्रमण हुआ है। अगर हमारे यहां सड़कों को श्रेणीबद्ध किया जाए, तो इनको पांच श्रेणियों में बांटा जा सकता है, National Highways; State Highways; Major District Roads; Other District Roads तथा इसमें Village Roads भी डाल सकते हैं। इस तरीके से इन श्रेणियों में सड़कों को विभाजित किया जा सकता है। इनके माध्यम से पिछड़े से पिछड़े स्तर की बस्तियों को भी एक माला में पिरोकर, एकता के सूत्र को मजबूत किया जा सकता है। उस हिसाब से हमारे यहां के National Highway की दूरी 66754 किलोमीटर है, State Highway की दूरी 128000 किलोमीटर है, Major District Road की दूरी 470000 किलोमीटर है, Other District Road और Village Roads की दूरी 2650000 किलोमीटर है तथा मध्यवर्ती लेन, सिंगल लेन की लम्बाई 32 प्रतिशत है, डबल लेन 53 प्रतिशत है और चार लेन 17 फीसदी और इससे ऊपर की है। आज हमारे पूरे देश में इस प्रकार की सड़कों का ढांचा है, लेकिन केवल इतना ही पर्याप्त नहीं था। इससे नहीं लग रहा था कि हम जैसा अपने देश को एक विकसित देश के रूप में प्रस्तुत करना चाहते हैं, शायद इससे हम नहीं कर पाएंगे। सन् 2000 में उस समय के तत्कालीन प्रधान मंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी ने इस बात को परिणाम दिया और उन्होंने एक विश्व स्तरीय सड़कों का निर्माण करने के लिए, पूरे देश के अंदर ऐसी सड़कों का स्वरूप दिखाया, ताकि लोग यह अनुभव कर सकें कि यातायात अबाध गति से चल सकता है। इसके साथ ही साथ जिस प्रकार के परिवहन की व्यवस्था आवश्यक है, उसको भी संचालित किया जा सकता है। सड़कों की लम्बाई में से राष्ट्रीय राजमार्गों का केवल दो प्रतिशत है, लेकिन इस पर यातायात 40 फीसदी से ज्यादा है। राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजना सन् 2000 में सुनिश्चित की गई। यह National Highways Authority of India के माध्यम से संचालित है। इसके प्रथम और द्वितीय चरण में कार्य करने की दृष्टि से जो आकलन किया और जो अनुमानित लागत इस समय की है, वह 65000 करोड़ है। यह सन् 2004 के दामों के हिसाब से है, जिसमें चार और छः लेन के लगभग 14330 किलोमीटर राष्ट्रीय राजमार्ग की कल्पना की गई है, जिसको

पूरा किया जाएगा। इन दो चरणों में स्वर्ण चतुर्भुज, जिसको Golden Quadrilateral के रूप में मानते हैं, उत्तर दक्षिण, पूर्व पश्चिम कोरिडोर, पत्तन संयोगिता तथा अन्य परियोजनाओं में ये सारी चीजें शामिल हैं। इस धन से यह प्रयत्न किया गया है कि सड़कों का इस तरीके से प्रभावी तौर पर यह योजना विश्व स्तरीय मानक के आधार पर सुनिश्चित की गई है, उसको अधिक गति से आगे बढ़ाने का प्रयत्न किया जाए। लेकिन दुर्भाग्य यह है कि इस Golden Quadrilateral को, जब से यह कार्यक्रम प्रारम्भ हुआ है, प्रारम्भ में तो बहुत तेजी के साथ निर्माण कार्य शुरू हुआ था। प्रो. राम गोपाल यादव जी ने भी इसका जिक्र किया है, लेकिन गत शासन में, जो पांच वर्ष का रहा है, उसमें जिस तेजी के साथ कार्य को करना चाहिए था, उसने एक मंथर गति का रूप धारण कर लिया।

(क्रमशः 2W/LPपर)

-ASC/LP/2W/3.45

**श्री कलराज मिश्र (क्रमागत) :** ..धीरे-धीरे चलना शुरू हुआ और लगने लगा कि कहीं ऐसा तो नहीं कि दूसरी सरकार आई है और यह सरकार पहली सरकार द्वारा लिए गए निर्णयों को मानना नहीं चाहती है। नीयत पर संदेह नहीं था, लेकिन कार्य की गति नहीं थी और कार्य की गति नहीं होने के कारण लोगों के मन के अंदर आशंकाएं पैदा हो रही थीं। उस समय यह सुनिश्चित किया गया था कि आर.सी.सी. के आधार पर सड़कें बनाई जाएंगी, लेकिन वर्तमान सरकार ने उसे समाप्त कर दिया। इन्होंने इस प्रकार से करना शुरू किया कि तारकोल की सड़कें तारकोल से ही बनाई जाएं। जिस प्रकार का परिवहन का स्वरूप है, जैसे माल ढोया जा रहा है, उन्होंने अभी जिक्र किया, अधिक से अधिक ढोया जा रहा है, सोलह-सोलह टायर के ट्रक चलते हैं, उसके अनुरूप उस सड़क का निर्माण नहीं हो पाएगा। उसकी हालत जल्द ही खराब हो जाएगी। आज उस नेशनल हाई-वे की हालत इतनी खराब हो रही है, हमारे श्री आर.पी.एन.सिंह जी यहां हैं, उनको पता है कि अगर लखनऊ से गोरखपुर जाएं तो क्या हालत होती है। इसकी हालत बहुत खराब है। दिल्ली से मुरादाबाद होते हुए बरेली की तरफ जाएं तो हालत और भी खराब है। अगर वाराणसी से बक्सर की तरफ, आगरा की तरफ जाएं तो बीच में ऐसे एंडुलेसन्स हैं कि आप चल ही नहीं सकते हैं। बड़ी खराब हालत है, लगता ही नहीं है कि यह नेशनल हाई-वे है। जिस नेशनल हाई-वे को

प्राथमिकता के आधार पर ध्यान देकर, प्रभावी तौर का बनाना चाहिए, यह उस प्रकार का नहीं बन पा रहा है। इसके कारण संदेह होता है कि इसमें कमी क्यों हो रही है? कार्य में दिक्कत क्यों आ रही है? जिस ढंग से पैसे लगाए जा रहे हैं, वह धन ठीक से खर्च क्यों नहीं किया जा रहा है? उसमें यह दिखाई पड़ता है कि जो प्रशासनिक ढांचा बनाया गया है, उस प्रशासनिक ढांचे के अंतर्गत ही एनएचआई का जो स्वरूप बना है, उसके चेयरमैन ही तीस महीने में चार बदल गए हैं। जिसके चेयरमैन ही तीस महीने में चार बदल दिए जाएंगे, वह प्रशासनिक ढांचा कैसे चलाएगा? उसके कई कारण हो सकते हैं। बहुत पैसे से ये सड़कें बन रही हैं, हजारों, करोड़ों रुपए खर्च हो रहे हैं, इसमें ठेकेदार हैं, कांटेक्टर्स हैं, बिडर्स हैं, ये सब आ रहे हैं, हो सकता है कि उन सारी चीजों के कारण भी कुछ गड़बड़ियां चल रही हैं और इस प्रकार की कठिनाई हो रही है। प्रशासनिक ढांचा ठीक से न होने के कारण, प्रशासन तंत्र की सुव्यवस्था न हो सकने के कारण इस प्रकार की दिक्कतें हो रही हैं। लगभग 15,000 किलोमीटर का काम अभी दिया जाने वाला है। ऐसी स्थिति में चेयरमैन बदले जा रहे हैं। यह जो 15,000 किलोमीटर का काम दिया जाने वाला है, यह कैसे होगा, इसके बारे में एक प्रश्न चिह्न लगना शुरू हो गया है। यह कैसे चलाया जा सकता है। मैं यह कहना चाहता हूँ कि पहले ढांचे को व्यवस्थित तौर पर किया जाए, तो ज्यादा अच्छा होगा। सड़क पर जो लगातार लोड बढ़ता जा रहा है, जो पेचेज बनते जा रहे हैं, एनएच सड़क पर भी कई पेचेज बनते जा रहे हैं, मैं समझता हूँ कि सीपीडब्ल्यूडी के अंतर्गत, सड़कों को ठीक करने की दृष्टि से जगह-जगह पर उनके गैंग्स हैं। जो उनके लगातार काम करने वाले गैंग्स हैं, इंजीनियर्स हैं, उनके द्वारा जिस तरीके से पेचेज को भरने का प्रयत्न होना चाहिए, उस तरह का ध्यान नहीं दिया जा रहा है। रीन्यूअल तो हो नहीं पा रहा है, पेचेज भी नहीं भरे जा रहे हैं। उसकी हालत ऐसी खराब हो रही है कि लोगों को लगने लगा है कि ऐसी हालत में क्या किया जा सकता है। प्रोजेक्ट तो काफी लिए गए थे, साठ प्रोजेक्ट लिए गए थे कि हम साठ प्रोजेक्ट्स करेंगे, लेकिन उसको अवार्ड ही नहीं कर पा रहे हैं। साठ में से आठ तो रिवाइड किए गए हैं और तीस प्रोजेक्ट्स ऐसे हैं, जिनके लिए कोई आया ही नहीं है। उन्हें लेने ही कोई नहीं आया है। मैं अभी पढ़ रहा था, एक प्रश्न के उत्तर में यह जवाब दिया गया

है कि तीस प्रोजेक्ट्स ऐसे हैं, जिनके लिए कोई आया ही नहीं है, केवल आठ सैंक्शन हुए हैं। समयबद्धता की जो चीज है, वह उस समय के अंतर्गत कैसे ठीक हो सकती है?

(AKG/2X पर जारी)

AKG-KSK/2X/3.50

**श्री कलराज मिश्र (क्रमागत) :** 15,731 किलोमीटर लम्बाई के प्रोजेक्ट्स अभी तक award किए जाने हैं और वैसे ही यह प्रोजेक्ट विलम्ब से चल रहा है। मैंने पहले ही बताया कि स्थाई अध्यक्ष न होने के कारण उसकी क्या दुर्दशा होगी, यह आप जानें। NHAI के 19 प्रोजेक्ट्स ऐसे हैं, जिनकी दोबारा bidding की गई है। यह भी पता चला है कि bidding process को भी बदल दिया गया है। जो नई bidding process है, उस पर भारतीय निर्माण कम्पनियों ने प्रश्न पूछना शुरू किया है कि global हिसाब से जो कम्पनियाँ आई हैं, उनके favour में सारी चीजें की जा रही हैं, यहाँ की कम्पनियों को उस प्रकार का अवसर प्रदान नहीं किया जा रहा है और उनसे यह कहा जा रहा है कि उनसे ही सम्पर्क बना कर तुम आओ, तो तुम्हारे बारे में विचार किया जा सकता है। यही कारण है कि जो प्रोजेक्ट्स award किए जा रहे हैं, वे पूरे नहीं हो पा रहे हैं या उनमें विलम्ब हो रहा है। ये दिक्कतें बड़ी तेजी के साथ बढ़ती जा रही हैं।

अभी हमारे पूर्व वक्ता ने राष्ट्रीय राजमार्ग पर पेट्रोल पम्प के बारे में कहा। पहले ही कहा गया था, नियम के अन्तर्गत भी चीजें आई हैं, गाइडलाइंस में भी दिया हुआ है और उसका एक सुनिश्चित मानक तय किया गया है कि जो भी पेट्रोल पम्प होगा, उसके आधार पर उसको जमीन भी उपलब्ध कराई जाएगी और कम्पनी उस मानक के आधार पर उसे बनाएगी। वहाँ क्या-क्या होगा, यह हम जानते हैं। लेकिन अभी भी काफी लम्बित हैं, आवेदन दिए गए हैं, लेकिन लम्बित हैं। वे अभी तक क्यों लम्बित पड़े हुए हैं, यह समझ में नहीं आ रहा है। इसको जितनी जल्दी ठीक किया जाए, उतना ज्यादा अच्छा होगा।

मान्यवर, मैं यह कहना चाहूँगा कि NH 24, जो हापुड़ से ब्रिजघाट की तरफ जाती है, उसके चौड़ीकरण तथा नौ ओवरब्रिज का निर्माण प्रस्तावित था। ... (व्यवधान) ...

उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) : मिश्र जी, आपकी पार्टी के चार स्पीकर्स हैं।

श्री कलराज मिश्र : मेरे हिस्से में कितना समय है?

उपसभाध्यक्ष : आपका 15 मिनट हो गया है।

श्री कलराज मिश्र : सर, मैं पाँच मिनट और ले लूँ?

उपसभाध्यक्ष : आप दो मिनट ले लीजिए।

श्री कलराज मिश्र : सर, पाँच मिनट दे दीजिए, मैं अपनी बात खत्म कर दूँगा।

उपसभाध्यक्ष : आप ले लीजिए, लेकिन बाकी लोगों का समय कम हो जाएगा।

श्री कलराज मिश्र : सर, मैं बहुत जल्द अपनी बात खत्म कर दूँगा।

हापुड़ से ब्रिजघाट के चौड़ीकरण और 9 ओवरब्रिज उस रोड पर दिए जाने का प्रस्ताव था। मैंने दिल्ली से लेकर बक्सर तक का वर्णन किया है, लेकिन केवल ओवरब्रिज दो पर काम चल रहा है। ब्रिजघाट, गंगापुल, सयाना चौराहा, भदराहा-रजवाहा, बक्सर, अखरौनी सहित कई पर काम बन्द है।

मान्यवर, कुछ रिंग रोड्स प्रस्तावित हैं। अभी आपने वार्षिक रिपोर्ट दी है। उत्तर प्रदेश में बहुत पहले ही रिंग रोड्स प्रस्तावित किए गए थे। कानपुर के लिए एक रिंग रोड बाईपास का प्रस्ताव था, दूसरा अलीगढ़ के लिए रिंग रोड बाईपास आपकी वार्षिक रिपोर्ट में लिखा हुआ है और तीसरा वाराणसी के लिए रिंग रोड बाईपास था। ये तीनों स्थान बड़े ही महत्वपूर्ण स्थान हैं। परिवहन की दृष्टि से भी, यातायात की दृष्टि से भी और हर दृष्टि से इनका अपना एक विशेष स्थान है। चूँकि आप स्वयं वहाँ गए हुए हैं, आप सब जानते हैं। इसलिए आप इसके लिए भी जितनी जल्दी काम लगवाने का प्रयत्न करेंगे, उतना अच्छा होगा।

मान्यवर, मैं आपको दुर्घटनाओं के बारे में बताना चाहता हूँ। पहले सड़कें खराब रहा करती थीं, इसलिए दुर्घटनाएँ हुआ करती थीं और लोग मरते थे, लेकिन अब सड़कें अच्छी हो रही हैं, इसलिए दुर्घटनाएँ बहुत अधिक हो रही हैं।

(2वाई/एससीएच पर जारी)

GSP-SCH/3.55/2y

**श्री कलराज मिश्र (क्रमागत):** दुर्घटनाओं में हर साल लगभग 1 लाख 30 हजार लोग मारे जाते हैं, यानी हर रोज 356 लोगों की मौत हो रही है। दो वर्ष पहले इस मामले में चीन हमसे आगे था, लेकिन अब नम्बर एक पर हम आ गए हैं। राम गोपाल यादव जी ने भी यह बताया था। भूतल परिवहन मंत्रालय की रिपोर्ट के अनुसार सड़कों पर 9 करोड़ वाहन दौड़ रहे हैं, जिनमें से हर दस हजारवां वाहन दुर्घटना ग्रस्त होता है। शहरों में वाहनों की रफ्तार में 10 फीसदी की वृद्धि हुई है, व्यक्तिगत चोटों में 40 फीसदी की वृद्धि हुई है एवं अन्य सभी प्रकार की चोटों में 20 फीसदी की वृद्धि हुई है। अमेरिका में जहां 30 करोड़ वाहन हैं और आबादी 25 करोड़ है, वहां प्रति दस हजार वाहनों के प्रति मृत्यु दर मात्र 1.6 फीसदी है, लेकिन वहीं भारत में यह दर 14 फीसदी है तथा पश्चिमी देशों में केवल 2 फीसदी है।

भारत की तुलना में चीन की वाहन संख्या दुगुनी है, लेकिन उनकी मृत्यु दर हमसे कम है। वहां पर मृत्युदर केवल पांच फीसदी है। इस तरह चीन में मृत्युदर कम हो रही है, जबकि भारत में लगातार बढ़ रही है। देश में सड़क दुर्घटनाओं में 65 फीसदी दुर्घटनाएं राष्ट्रीय राजमार्गों और राज्य मार्गों पर होती हैं। सड़क दुर्घटनाओं में चालकों की गलती से 77.91 प्रतिशत दुर्घटनाएं होती हैं, पैदल यात्रियों की गलती से 1.36 प्रतिशत, गाड़ियों की तकनीकी गड़बड़ी से 2.1 प्रतिशत, खराब सड़कों के कारण 1.32 प्रतिशत, सड़क सिग्नल्स, जानवरों और खराब सड़क सूचकों आदि के कारण 17.40 फीसदी दुर्घटनाएं होती हैं।

सड़क सुरक्षा के उपायों के लिए नैशनल हाईवे सुरक्षा संबंधी आयोग बना था, जिसने कुछ रिकमेंडेशन्स दी हैं। मैं जानना चाहता हूं कि उन रिकमेंडेशन्स का कितना पालन किया गया है? मुझे लगता है कि जो रिकमेंडेशन्स दी गई हैं, उनके अनुसार जिस तरह की व्यवस्था होनी चाहिए थी, वह नहीं हो पा रही है। मैं चाहता हूं कि उस संबंध में भी मंत्रालय विशेष रूप से ध्यान दे।

हमारे यहां सड़क दुर्घटना के बाद कारणों का विश्लेषण करने का प्रयास ही नहीं किया जाता है। कुछ स्थानों पर दुर्घटनाएं बार-बार क्यों होती हैं, इसका तकनीकी पक्ष जानने की कोशिश नहीं की जाती है। कई बार कॉन्ट्रैक्टर्स के साथ इनके आपस में ऐसे

संबंध रहते हैं, जिसके कारण वह जैसा चाहता है वैसा ही वह करता रहता है और इंजीनियर्स भी इसमें उसका साथ देते रहते हैं। निर्माण कार्य करते समय अधिकारी, इंजीनियर अथवा ठेकेदार तकनीकी पहलू समझे बगैर अपने निजी हित के आधार पर अपने आप कार्य की प्रकृति और निर्माण में परिवर्तन कर देते हैं, जिसके कारण बजट तो बढ़ता ही है, साथ ही दुर्घटनाएं भी बढ़ती है।

आज सरकार अस्पतालों में ट्रॉमा सेंटर बना कर सुविधा तो प्रदान की गई है, किन्तु उनकी कार्यशैली पुरानी ही है, जिससे त्वरित उपचार न होने के कारण घायल व्यक्ति की मौत हो जाती है, इसलिए ट्रॉमा सेंटर्स की उचित व्यवस्था होनी चाहिए। इसके लिए अतिरिक्त ऐम्बुलेंस भी नहीं मिल पा रही हैं, जबकि कहा यह गया था कि ऐम्बुलेंसिज़ की व्यवस्था होगी।

मान्यवर, मैं एक चीज़ और कहना चाहूंगा। अनुरक्षण की दृष्टि से एक बात कही गई थी, जिसमें कहा गया है कि पैसा बहुत कम है। उत्तर प्रदेश के संदर्भ में मैं आपको बताना चाहूंगा कि वार्षिक रिपोर्ट में भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण को अतिरिक्त मदों के लिए ठेकेदार को उच्चतर दरों पर भुगतान करने से घाटा हुआ है। यह तो कैग की रिपोर्ट है ..(व्यवधान)

**उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन):** बस, हो गया।

**श्री कलराज मिश्र:** जहां-जहां पैसा खाते हैं, कैग की रिपोर्ट में उनके संबंध में भी बताया गया है। और भी कई स्थानों पर पैसा खा रहे होंगे, लेकिन कैग ने यह रिपोर्ट दी है कि इतना घाटा हो रहा है, इसलिए इस पर भी आप ध्यान दें तो ज्यादा अच्छा होगा ..(व्यवधान)।

**उपसभाध्यक्ष :** मिश्र जी, 20 मिनट हो गए।

**श्री कलराज मिश्र:** मान्यवर, केवल एक प्वाइंट रह गया है ...(व्यवधान)।

**उपसभाध्यक्ष:** मिश्र जी, आपके 20 मिनट हो गए हैं।

**श्री कलराज मिश्र:** मान्यवर, अंत में केवल मुझे इतना ही कहना है कि मैटेनेंस की दृष्टि से पैसा बहुत कम है। उस पैसे को और बढ़ाया जाना चाहिए। केन्द्रीय सड़क फंड में पैसा बढ़ा कर, राज्यों को अतिरिक्त पैसा देना चाहिए। इसकी तरफ भी आप ध्यान दें तो बहुत अच्छा

होगा। इतनी बात कह कर मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ। आपने मुझे अवसर दिया, इसके लिए धन्यवाद।

(समाप्त)

**THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN):** Thank you, Mishra *ji*.  
Now, Shri N. R. Govindarajar. (Interruptions)

**DR. PRABHAKAR KORE:** Sir, in continuation of what Mishra *ji* said, I would like to say that there is a very important national highway in this country. (Interruptions)

**SHRI MOINUL HASSAN:** Sir, Shri Shyamal Chakraborty's name is there. (Interruptions)

**THE VICE-CHAIRMAN:** Yes, yes. I am sorry. (Interruptions) Mr. Kore, please sit down.

**DR. PRABHAKAR KORE:** Sir, I want to give a suggestion. (Interruptions)

**THE VICE-CHAIRMAN:** I will give you time. (Interruptions)

**DR. PRABHAKAR KORE:** Sir, I will take only one minute. (Interruptions)

**THE VICE-CHAIRMAN:** Mr. Shyamal Chakraborty, please speak. (Interruptions)

**DR. PRABHAKAR KORE:** \*

**THE VICE-CHAIRMAN:** Mr. Kore, it would not go on record. It is not going on record. You cannot take that freedom.

(Followed by sk-2z)

-----  
\* Not recorded.



SK/2Z/4.00

**SHRI SHYAMAL CHAKRABORTY (WEST BENGAL):** Thank you, Sir, for giving me the opportunity to participate in the debate on such an important subject matter. Sir, we are discussing the road transport. There is no doubt about it. But, I want to take the transport system as a whole, knowing fully that four modes of transport are not there under the purview of the discussion and the concerned Minister also. I am well aware of that. But I would like to mention that transport is virtually the lifeline of our national economy. We shall have to admit the fact that development of the transport sector is too adequate to meet the country's requirement and, at the same time, it cannot achieve the degree of development which is required for the national economy, it could not pick up at least. When we say 'transport', it means four modes of transport. Apart from the road transport, there are railways, water transport and air transport. I think there must be integration among these. I mean to say that there should be a national transport policy which will be integrated, interlinked. It should strike a very sensitive balance among these four modes of transport. I am telling all this because there was a National Perspective Committee Report which was published by the Transport Department in 1988. This Perspective Committee correctly identified the weaknesses of the different modes of transport sector, particularly, the national road sector, that the burden is being shifted to the people because of the price rise. Why have they identified this position? Water transport is the cheapest mode of transport in any country. After that comes the railways. The Perspective Committee correctly identified that transportation by road is

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

economically viable maximum up to 250 kilometers. Beyond 250 kilometers up to 650 kilometers railways is the cheapest means of transport. And beyond that, water transport is the cheapest. But the problem is, our transport sector has been grown like that it is fully dependent on the road sector alone. For example, in 1950-51, just after Independence, our national highway was only 2 per cent of the total system, but it carried 40 per cent of the traffic, both passenger and freight traffic. I would like to mention that still the same position is there. Not only that, at that time, the road transport carried only 15 per cent of the passenger traffic and 40 per cent of the freight traffic. Now, it is reverse. The road transport carries 87 per cent of the load and the railways carries only 11 or 12 per cent of the load. On the contrary, in case of freight traffic, more than 60 per cent is carried by the road transport. Then, why has it affected the people? Because freight charges are becoming higher and higher. The prices are soaring. If this burden can be shifted from road sector to other sectors, say, the cheapest mode of transport, then, people will get the advantage of that. So, I would like to tell our hon. Minister that there should be some coordinated policy. At least, there must be -- I do not know whether they have the one or not -- a Committee of the Group of Ministers combining all the four modes of transport.

(Contd. by 3A-ysr)

-SK/YSR/4.05/3A

**SHRI SHYAMAL CHAKRABORTY (CONTD.):** Regarding development, I must appreciate the fact that there was a remarkable development of highways, particularly the Golden Quadrilateral, during the NDA regime.

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

But after that, during your previous regime, I am compelled to say, it is a very sorry figure. I think that this time it will be compensated. The concerned Minister at least desires so. We criticised the NDA Government, but we have to appreciate the fact that a lot of development work was done during the NDA regime. In the last five years, it was only 700 km, which is a very sorry figure.

Sir, I would like to draw the attention of the hon. Minister, through you, to road accidents which have been referred to here. Road accidents are increasing. It is a well known fact. As far as India is concerned, we have the highest number of road accidents in the world. And it is very difficult for the victims or the survivors to get compensation. If transporter's staff meet with an accident beyond the territory of their State, they don't get it. Its procedure should be simplified, so that it can be received easily.

The main cause of accidents is inadequate restrooms. When we travel through the National Highways, we find, kilometres after kilometres, that there are no restrooms. Inadequate rest, stress and strain borne by transport workers, and the fact that they are physically fed up are the causes of accidents. Sufficient restrooms are to be built by the concerned Department, particularly along the National Highways.

Coming to the question of workers, there is no provision for private transport workers' welfare scheme. No appointment letter is issued to them. They do not have any provident fund. They do not have an eight-hour duty. They don't have any disability benefit scheme. And they don't have any health insurance.

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

There is the Central Road Fund. Two crore transport workers are directly involved in this work, and there are so many people who are indirectly involved with the transport system. So, I would request the hon. Minister to allocate some money from the National Road Fund for private transport workers' welfare scheme such as provident fund and disability benefit.

There should be some enactment which compels the owners of private transport to issue appointment letter to them and for the introduction of provident fund. There should be some legal safeguard for workers. It should not be violated. There are two crore transport workers. They are not a burden on society; they are an asset to society.

(Contd. By VKK/3B)

-YSR/VKK&MKS/3b&3c/4.10&4.15

**SHRI SHYAMAL CHAKRABORTY (CONTD.):** We should not forget this thing. Then comes the question of PPP model. The Transport Department has taken very ambitious steps. I see no harm in it. But, what is the reality? Why will they invest in the road sector? In our country, personalised vehicles are very meagre. If we go through the National Highways, we see that there are few personalised vehicles. So, wherefrom you will get sufficient toll tax? How the industrialists or private entrepreneurs will get back their invested money? So, actually, they are not interested to come in. So, there should be some practical preparation or planning at this stage. I don't know what will happen in future. But, at this stage, our experience is that private entrepreneurs are not at all interested to come and participate in the building or

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

construction of roads. Now, the next question is about contractors. In many cases, contractors are fleeing. In many cases, we are seeing that. For example, you have good relations with West Bengal. You have been there. You know very well about the National Highway no.41 which is essential for road connectivity from Haldia Port. There, the contractor fled and for the last four years, there has been no work at all. We tried to draw the attention of the then Minister to intervene and immediately make some arrangement. But, that failed. (Time-bell) Two minutes.

Sir, another thing is that the Government should find out and identify the real root cause of the problem of falling of bridges. I again would like to draw the attention that a bridge which was built on River Rupanarayan had fallen within two months before it was completed and the work has not started again. The work has not been started for the last 3-4 years.

Now, the question of change of Chairman has already been raised here. Sir, the example of Sher Shah has been referred here. I know the difficulties and limitations. It is not an autocratic regime. We have to go through many democratic processes. Land acquisition and other things are there. But, still, we can take the experience, imagination, vision, initiative and determination from Sher Shah which is very much lacking in the UPA Government. So, I would like to draw the attention of the Minister and hope that he will be able to fulfil his duty. Thank you, Sir.

(Ends)

**SHRI N.R. GOVINDARAJAR (TAMIL NADU): \* (Spoke in Tamil)**

(Followed by TMV/3d)

-----  
**\*Pp 411-416 English version of the Tamil speech will be issued as a supplement.**

**Shri N.R.Govindarajar (Tamil Nadu) \***: Hon'ble Vice Chairman Sir, Thank you very much for giving me the opportunity to participate in the discussion on the Ministry of Road Transport and Highways. On behalf of my party AIADMK, I would like to convey my views about the functioning of the Ministry of Road Transport and Highways.

Hon'ble Vice Chairman Sir,

In my opinion, the functioning of the Ministry of Road Transport and Highways during the past five years as well as during the present tenure, does not deserve appreciation.

The jasmine flower of the neighbours garden also has its own fragrance, says *Peraringar Anna* (Anna, the great intellectual) , our respectable leader and Former Chief Minister of Tamil Nadu. But at the same, I opine that

Criticism without appreciation and

Appreciation without criticism is of no use.

---

**\*English translation of the original speech in Tamil.**

Similarly

Freedom without regulation and

Regulation without freedom

also will bear no fruit. Therefore I want to point out some of the shortcomings of this Union Ministry.

Hon'ble Vice Chairman Sir,

Generally, the road network has been classified into three categories such as National Highways, State Highways and District Roads. According to Economic Survey 2008-2009, 30% of the roads are Single Lane Roads, 53% are Double Lane Roads, and 17% are Four Lane Roads. Economic Survey also says that the National Highways constitute only about 2% of the road network. This is a very pathetic situation. In our nation, the total number of heavy vehicles and lighter automobiles has been increasing at the rate of 12% per year. In addition to this, the rate of traffic congestion has been increasing from 7% to 10%. Therefore, it is imperative that the area of road network has to be expanded. The increasing number of vehicles and the resultant traffic congestion have to be taken into consideration at the stage of planning.

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

Planning alone is not enough. The Plans have to be implemented properly. Whenever planning is done, welfare of the people has to be kept in view. Here, 'People' means 'Common People, not ones own children. Nowadays, plans are formulated with a view to furthering the interests of ones own children. This has already been pointed out by our revered leader, Dr. *Puratchithalaivar*(revolutionary leader) M.G.R. (late). He has said,

These people talk much about peoples welfare. They repeat only the term peoples welfare. But they are concerned about the welfare of their own children only.

The ruling Government should not plan schemes only for the sake of ones own children, as is being done by some contemporary leaders.

The Central Road Fund, established by the National Highway Development Project, collects money by imposing 2% cess on Petrol and High Speed Diesel Oil. Though National Highways constitute 2% of the total road network of the nation, it carries 40%of the total road traffic. Therefore, the number of Highway projects has to be increased accordingly. At the same time, the highway projects that have already been announced, could not be implemented due to the absence of suitable contractors. This shows the inefficiency of the Ministry during



**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

the last five years. This also reflects the inefficiency of the Union Government. I can cite instances. So far, only 30% of the approved schemes have been implemented. In the year 2008-2009, 69 Highway Projects have been announced at an estimated cost of Rs.70,000 crores. But tenders have been issued only for 50 Projects. Contractors have not come forward to take up these schemes. At this juncture, the Government has issued orders for only seven projects at an estimated cost of Rs.8,000 crore. What is the reason? It is mainly because of some rules framed in Model Concession Agreement. I would like to request the Hon'ble Minister for Road Transport and Highways to explain the reason.

The Chairman of National Highways Authority of India (NHAI) has been transferred frequently. During the past 30 months, four chairpersons have been transferred. What is the reason for these transfers? I request the Hon'ble Minister to explain the reason for these transfers. Who is responsible for these transfers the executive, the ministers or the Union Government? If the officers are frequently transferred, how will the schemes be implemented properly? Former Chief Minister of Tamil Nadu, our revered leader, Dr. Puratchi thalaivar M.G.R. has said,

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

Coming to power is not to rule people. It is an opportunity to serve the people. It is not a chance to show your authority.

But the present-day rulers always try to show their authority over the people and utilize the opportunity to serve the interests of their own children. This mindset should be changed. There is no need for the announcement of attractive schemes. Schemes have to be framed for the welfare of the people and to benefit the Government Exchequer.

Road safety is pathetic. Around 1.3 lakh accidents have occurred, majority of them have taken place on the National Highways. More than 1 lakh people have been affected. No details are issued about the number of deaths in road-accidents, the number of injured persons, and the compensation paid to them. The perpetrators of accidents usually escape. The victims are not given proper compensation. I request the Hon'ble Minister to provide the details of road accidents, the number of deaths, the number of injured persons, and the compensation paid, during the last three years. A separate department for Road Safety has to be established. The number of deaths due to road accidents is always increasing due to the lack of emergency medical services.

During the tenure of our revered leader Dr. *Puratchithalaivi*(revolutionary leader) Amma, the General Secretary of our

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

party AIADMK, police patrolling and ambulance for providing emergency medical services had been provided on the roads Tamil Nadu. This was done with the good intention to create awareness among the people. During her tenure, the speed of vehicles was monitored to prevent accidents.

Two years ago, Planning Commission has given the following instructions: One, National Highway Security Force has to be set up with proper financial allocation, with the cooperation of State Governments. Second, Emergency Medical Services have to be provided on the National Highways. And such medical services division has to be connected with the nearby District General Hospitals. These recommendations have to be implemented. Through this August House, I request the Hon'ble Minister, to take my views into consideration and act accordingly. With these words, I conclude my speech. Thank you

(ENDS).

MKS-TMV-NB/3D/4.20

**SHRI N. K. SINGH (BIHAR):** Thank you very much, Sir. It has often been said and, I am sure, the hon. Minister is one of those who are acutely aware of this old saying that America is great because American roads are great. Somebody has said that it is not true and corrected it saying that American roads are great and, therefore, America is great. The challenge before the Minister really is, when we will be able to say that the Indian roads are great and, therefore, India is great. I think that you are really presiding over a kind of legacy where you will have to undo many critical things. The fact of the matter is that it does not require a genius to discover that the pace of implementation of road schemes has slowed down, we have not been able to achieve the targets, there have been time and cost overruns, there have been significant delays, there have been bureaucratic reshuffles and the whole sector requires a kind of rejuvenation. The entire nation, Mr. Kamal Nath, is looking up to you because you have been characterised as, and you, very rightly, have to be, one of the great doers in the political system. So, we have great expectations from you.

Having said this, can I make four or five suggestions for your consideration? First and foremost, will you begin to depoliticise the process of decision-making? Why were many NHAI Chairmen changed? Why were so many Secretaries in the Department changed? This was because the decision-making is partly politicised which impaired the pace of implementation. Please have a relook at the rules and

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

procedures which enable the NHAI and the decision-making authorities to take major decisions without referring it to political authorities.

My second point is about flip-flop of policy.

(Contd. by 3E/VK)

VK/3E/4.25

**SHRI N.K. SINGH (CONTD):** You have flip-flop of policy. How much on BOT! Then you say BOT is not working, a bit of annuity, a bit of mix of annuity and BOT. If none of them are working, a bit of viability gap funding. Then all the three are not working, go back to some other model. Will you be able to have a credible policy which stands the test of time for, at least, five years for being able to attract investors? There is nobody who would like to put in money if the policy is changed on a daily basis. The second point is, get rid of the flip-flop of policy and have a predictability of the policy framework.

My third point is, the fact is that in the entire expenditure on roads, so far, with all the talk of private sector involvement that we have, only 9 per cent of the money has come in from the private sector; only Rs. 34,000 crores has been the investment from private sector so far. Why has the Public-Private Partnership model failed? Why has it not taken off more credibly, a manner in which the planners had contemplated? You need to examine this. Is it because of capacity constraints? Is it because we are not being able to garner the best quality machines even at a time when there is an international slump? You went, for instance, on a Road Show, very recently. I do not know what the response of the Road Show was, Mr. Minister. But the fact remains that the perception is that India suffers, not only from very high

quality contractors, who do not seem to be adequately attracted, but also suffers from deficiency of high quality machines. This is because our policy on Public-Private Partnership has got log-jammed into a model concessionaire agreement which the Planning Commission may have put out, which has disjunct from the reality. Please look at these PPP models more flexibly which will work on the ground and this will not be sui generically applicable because risks have to be unbundled in a manner, some may be more risky than others. You need to have flexible framework for looking at PPP models which work tangibly on the ground.

The fourth important point is, get a regulatory framework which enables you to take decisions in a manner where you concentrate on policy. Why are we not able to determine, for instance, what is right mix of viability funding, what is right mix of annuity? Who will do it? You need to have an independent regulator for the road sector. This is the recommendation which has been waiting for quite some time.

My next point is about funds. The tragedy is that out of the expected Rs. 40,000 crores, which were supposed to have been raised, the subscription to the bonds this year has been next to negligible. The fact of the matter remains that out of the 40 billion which you need to garner, to be able to put into your roads, you have been able to raise, so far, negligible amount of funds. So there is a huge funding requirement. Why aren't funds getting attracted to a sector? India is, after all, a big growth story. Roads is a big growth story. Infrastructure is a big growth story. In spite of infrastructure and roads being a growth story, there is a huge shortage and deficiency of funds. What is your

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

policy framework, Mr. Minister, to be able to attract a large quantum of funds which are required to get our next five years programme on track?

My next point is about dispute resolution. One of the big deficiencies is too many disputes. There is nobody to resolve them. You go to court, it will take endless time. So you need to have some kind of a fast track dispute resolution mechanism, a kind of Roads Ombudsman in which disputes can be resolved quickly and credibly, which can impart confidence to the investor.

My last point is, we need to have a mechanism that can bring about a better framework for Centre-State relations. A bulk of the roads are in States. We need to have a framework and mechanism in which coordinative action is required to take care of land acquisition, dispute resolution, and various other things. In a working federal model, you need to have a dispute resolution mechanism. We need to really have a Centre-State coordination in an effective manner. We hope very much, Mr. Minister, that some of these issues will receive your attention which will put India on a fast track of road development. Thank you.

(Ends)

(Contd. by 3F)

RG/4.30/3F

**SHRI SYED AZEEZ PASHA (ANDHRA PRADESH):** Sir, at the outset, I want to join others in saying that the road transport is one of the most crucial parts of our nation's infrastructure, and we can say that this is the lifeline of our nation. The Indian economy is very much closely linked with this infrastructure development. Now, we have seen that there are many States where the network of road transport, or, a

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

National Highway is practically absent, or, the network is scanty. So, the first priority should be given to these States like Chhattisgarh, Jharkhand, Madhya Pradesh, Rajasthan and other States where the road network is very low and people are facing a lot of difficulties. Now, at this juncture, the hon. Minister of Road Transport and Highways, Shri Kamal Nath, has taken up -- I do not know whether it is an over-ambitious programme or a realistic programme -- a really good programme whereby he has targeted that instead of 4 kms per day, he would do 20 kms per day. When we are having a traffic growth of 7 per cent and the vehicle growth of 12 per cent, it is the need of the hour that we take it up at such a rapid pace. Otherwise, our country will not progress. But a little bit caution is required that while taking up this realistic or an over-ambitious programme, whatever you want to say, we must see to it that the quality of work should not become the casualty. In order to complete the work within the targeted time, the quality of work will always suffer. So, we need to be a little bit cautious about this factor.

Sir, we have now taken up the work of four-laning of National Highways. Now, in places where the requirement is only for two-lane, we have seen that nearly Rs.5 crores of investment is lying idle. If we had diverted this amount to the development of roads in other backward regions or to other places, we could have really developed these places, and the overall development would have become more positive. So, we have to do this kind of flipping and see whether it is immediately required, or, we can postpone it for some time. Now, the immediate resolve is to take up the work on some 14,395 Kms., where on sixty per



**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

cent of the stretch, we are collecting toll tax. Initially, I was a little bit reluctant about it, but now, due to financial crunch, I don't think that there is any other way except going in for this type of work. We are also taking up Public Private Partnership; we are taking up 1,100 kms. expressways across four different States, namely, from Chennai to Bangalore, Dhanbad to Kolkata, Vadodara to Mumbai and Belgaum to Dharwad. Now, it is very important that we immediately lay the road in all these places, which will really give a good boom to our economy.

Now, I would like to put forth some suggestions before I come to my own State. At the National Highway No.2 between Delhi and Kolkata, we have the Panagarh Bazar, in the Burdwan district, which is a military area. Even though the entire stretch is four-lane, but over three or four kms, it is only two-lane. So, there is perpetual traffic jam at this stretch, and it causes a lot of inconvenience even to the military. The people of this region have been pressing hard before the authorities to construct a bypass. I don't think that constructing a bypass, in this three or four km stretch, would be any big problem.

Coming to my State, there are 73 different works which are going on, right from widening of two-lanes, widening of four-lanes, strengthening of the lanes, improving the railing quality, construction of bypasses, construction of major bridges and minor bridges, and widening of peak and narrow culverts.

(Continued by 3G)

3g/4.35/ks

**SHRI SYED AZEEZ PASHA (CONTD.):** So, if you take all this into consideration, there are 73 works and there are some works where the

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

financial progress is nil. Of course, the positive side is, if you look at physical accomplishment, it is nearly 70-80 per cent. I would urge upon the hon. Minister to see to it that all those works where there is no financial progress or physical progress are completed in a time-bound manner.

**(MR. DEPUTY CHAIRMAN in the Chair)**

Sir, before I conclude, I wish to narrate my own experience. Last year, I was travelling from Varanasi to Mughalsarai to catch the train. I was surprised to find that there was no milestone on the way. Without knowing where to take a turn, I went astray and went four-five kilometres ahead of the Mughalsarai Junction. After coming back, I wrote a letter to the then Minister, Shri T.R. Baalu. I do not know what happened to that. If such things are happening at two crucial National Highways, I think it is a sorry state of affairs. I would like the hon. Minister to see to it that such things do not happen on such an important National Highway. There should be proper directions to guide people on the highways.

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** Shri Sabir Ali. Not present.

**SHRI SYED AZEEZ PASHA:** Just one point, Sir. My colleague, Shri Raja, told me that I must talk about my State, Andhra Pradesh, Sir. I am sorry I forgot to mention it.

(Ends)

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** No problem. Another Member from Andhra Pradesh is going to speak now. Shri Mysura Reddy.

**SHRI M. V. MYSURA REDDY (ANDHRA PRADESH):** Sir, in reply to the Starred Question No.162 on 15.07.2009, the hon. Minister had said, "As

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

the DPRs were not ready in 2005, there was no occasion for delay in taking decision by the Ministry of Finance in 2005". Sir, I hope I understood it right, that because DPRs were not ready, there was no delay in taking up the work. But if you take the example of Andhra Pradesh, there are five projects consisting of about 450 kilometres. Since 2004 they were in the DPR stage. The DPR was completed only in 2009. They were languishing for five long years. Is completing the DPR such a big project? What has the consultant been doing? Is he not capable of completing the work related to DPRs within six months or one year? One thing is clear, Sir; if the Ministry wants to take up the work, surely the consultant would complete the DPR work within six months. We say in Andhra Pradesh that earlier, all roads led to Chennai; we hope, this time, all roads do not lead to Bhopal! It is my sincere request to the hon. Minister to see to it that the entire country is treated equally.

The other thing, Sir, is regarding the Central Road Fund. The Government is providing funds to the National Highways through the CRF by imposing a cess of two rupees on petrol and diesel. This amounts to approximately Rs. 7000 crores for the year 2008-09. Even this year, the revenues for CRF are expected to remain the same. But I want to suggest something here to the hon. Minister; the capital contribution to the cost of all highway projects is made from the CRF and the viability gap funds are also provided from the CRF. This means that almost all the highway projects are being funded by the Government in one way or the other. But, throughout India, even people who are not using the National Highways are paying tax and cess when they buy diesel and petrol.

(Contd. at 3h by tdb)

TDB/3H/4.40

**SHRI M.V. MYSURA REDDY (CONTD.):** But, they may not be using these roads. This is a highly unjustified policy. The people who are not using the roads are also paying for it. It is not a good policy. Sometimes, they are levying the toll tax on highways. All the highways are funded by the CRF, by Annuity Scheme or BOOT Scheme, or whatever scheme they call, but there is some funding from the Government from the CRF. But, when one moves on these roads, he has to pay the toll tax. That means, those people who are not using it are paying the toll tax. Some people who are utilising the National Highways have to pay double taxation. Sir, regarding toll tax also, I have to say one more thing. In and around these toll plazas, some agriculturists will be there; some petty traders will be there who will be moving this way or that way within two or three kilometres. But, now they have to pay the toll tax. Previously, they used to get some report from the local *tehsil* head and used to get concession. Now, according to the new Toll Policy, they have to pay as equal toll tax as other users who are using the entire stretch. Just for using two-three kilometres of this stretch, they have to pay the complete toll tax. Sir, collecting the toll from the agriculturists and petty traders who are living in and around plazas is highly unjustified. You kept the plazas in that area. Then, your levying toll tax on the people who are living in and around these plazas is highly unjustified.

Sir, the second thing is this. Recently, because of the new toll levy, all my colleagues have to pay the toll tax. Prof. Ram Gopal Yadav said about levying of toll tax on Members of Parliament. It is true that

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

the orders were issued by the Ministry, not during the time of this Minister but during the time of the erstwhile Minister, that MPs, MLAs and MLCs have to pay the toll tax, but not the Ministers, and also the officers of the National Highway Authority of India. We are not asking for this concession for money sake. Which M.P. will go and stand in the queue and pay the toll tax? The hon. Minister should look into this matter. This order was issued by the former Minister; now he has become an M.P. and he has to pay the toll tax.

**SHRI RUDRA NARAYAN PANY:** That is why he became an M.P.

**SHRI M.V. MYSURA REDDY:** Yes, that is why he became an M.P. So, this should not occur for you also. This is my sincere request.

Sir, regarding the BOOT and Annuity Schemes, I have to say this. In the BOOT, viability gap funding will be there. (Time-bell) Sir, within two minutes, I will be completing my speech. In the Annuity Scheme, the Government has to pay on instalment basis. For example, in my State, from Kothakota to Kurnool, there is a road, a stretch of 79 or 69 kilometres. If it had been done by the NHAI or by the Government, its cost might have been Rs.500 to Rs.600 crores. But, because of this Annuity Scheme, except for the period of two-and-a-half years, which is the construction period, the remaining seventeen-and-a-half years, they have to pay Rs.2,000 crores. Definitely, this is a costly scheme. I am asking the Minister, through you, Sir, why is the Government using the public money through private route? Instead of that, you might have done it at a little bit of lower cost. Why have you to use this higher cost route? Even in the BOOT also, the viability gap fund is there. Instead of that, the Government might have done it.

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

Sir, I have to say something about the concessionaires also. Previously, approximately 50 concessionaires were there. Among them, 20 are throughout India and 30 are only from Andhra Pradesh. My friend, Subbarami Reddy might know how to make JVCs also. In the JVCs, all these people who are small contractors suffer.

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** Mr. Reddy, please conclude. You have taken more than the allotted time.

**SHRI M.V. MYSURA REDDY:** Just one minute, Sir. This is regarding formation of JVCs, Sir. The lead partner will not be there. These people will go and get some certificates, and they will produce it before them. After qualification, this lead partner will vanish away by taking two per cent commission.

(Contd. by 3j-cls)

KLS/3J-4.45

**SHRI M.V. MYSURA REDDY (CONTD):** Only the Indian contractors, who are the petty contractors, will be there. By getting contract for them, they will give sub-contract it to others. There is no quality of work, there is no machinery, and there is no investment. Instead of this, the Government might have executed it. By doing this type of things, they are creating some *crorepatis* and nothing more than that.

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** Please conclude. ...(Interruptions)...

**SHRI M.V. MYSURA REDDY:** I am concluding, Sir. Now they are changing the pre-qualification procedure by taking the ranks, upper six will be completed. They wanted to hand over the entire country's roads to six people, six consigners. Here also there will not be any lead joint partner. The same process will be there. So, some Indian partners may

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

join together and they will form a JVC and grab it, Sir. My last submission is that poor people are contributing in building the nation and the consigners are 'billing' the nation, Sir. Thank you.

(Ends)

**MS. MABEL REBELLO (JHARKHAND):** Thank you, Sir. Senior Members like Ram Gopal Yadavji and others have spoken before me about the National Highways, Sir. Sir, as we say the stock market is the barometer of the financial health of nation, the national highway is also the barometer of the economic development and health of the nation. Sir, this is a developing country and we are 120 crores population today. And what do we have in this country? Sir, two per cent of the roads are National Highways and in the last five years hardly any work has been done. I have been in the Consultative Committee of the National Highways and I have been every time fighting for the Eastern sector of India, which has been totally neglected by the National Highways. Why is it so? Ram Gopal Yadavji, when he started, he said that during the last two years they had four Chairmen of the National Highways. Four Chairmen! How can there be continuity, how can there be work? There could not be any work. The DGRD, I think for the last five years hardly one DG might have been there for a year. For the last three or four years, there have been officiating DGs, Director General of Roads. Now even today, we have got an officiating DG, there is no regular DG. There are only just two ADGs. I think the two posts of ADGs are vacant. Similarly, so many posts of Chief Engineers are vacant. Similarly, the post of Member, Technical, NHAI, is vacant for the last two years. That is the most important post. If Member, Technical is

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

not there, how can the NHAI function? You tell me, Sir. Because of this there is so much of slowdown on National Highways. I would say that this highway sector has been rudderless port; it is so bad. I do not know why we have neglected it. Without the National Highways, it is not possible for us to move goods. Sir, there is total *ad hocism* in transfers, postings, etc. both in the Ministry and in the NHAI. So, I would request the hon. Minister to take care of this. Similarly, Sir, there is lot of interference also from the Planning Commission in the matters of documentation, model agreement, manuals, etc. Sir, I can give an example. The Supreme Court has recently had asked for some pre-qualification bids and the Planning Commission wanted just six bids and the Supreme Court disqualified that and because of that the entire process of bidding and things like have slowed down. So, this is what is happening in the NHAI. So, I hope the Minister will take note of these things. Sir, now before going further, I would request about Chindwara, from where the hon. Transport Minister comes, is the geographical epicentre of India. I would request that all the National Highways throughout the length and breadth of the country should pass through Chindwara, Sir, because only then the entire country will improve. ... (Interruptions) ...

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** What Mr. Mysura Reddy said, you are repeating it.

**MS. MABEL REBELLO:** I do belong to Madhya Pradesh originally, Sir. ... (Interruptions) ... Now, I am in Jharkhand. ... (Interruptions) ...

(Contd. by 3k)



SSS-LT/3K/4.50

**MS. MABEL REBELLO (CONTD.):** Sir, the MoS is getting very irritated with me. He is getting very annoyed with me. It is my privilege to speak. You cannot object to this.

**THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS (SHRI R. P. N. SINGH):** I am not getting irritated. I am supporting it.

**MS. MABEL REBELLO:** Sir, coming to National Highways, National Highways are meant to connect. It is meant to establish linkages with the people. We have got 70 per cent of people living in rural areas. I would say that when the National Highway passes through, they should establish such linkages to rural areas where perishable commodities are grown, such as fruits, vegetables, fish, oil seeds, etc. Jharkhand grows a lot of vegetables and in order to take those vegetables to Calcutta, we need National Highways. The National Highway from Jharkhand, Ranchi via Jamshedpur is so bad. It takes almost 18 hours for the vegetables to be taken to Calcutta. I am just citing an example. Chindwara is priority. Mr. Minister, after Chindwara, it should be Ranchi. This is my request to you. You cannot forget Jharkhand.

**प्रो. राम गोपाल यादव :** नेक्सलाइट पकड़कर ले जाएंगे।

**सुश्री मैबल रिबेलो :** वहां एपीसेंटर है, वहां रहने दीजिए, इसके बाद झारखंड को इम्पोर्टेन्स मिलनी चाहिए। यह मेरी रिक्वेस्ट है। नेक्सलाइट के बिना आप कैसे रह सकते हैं? छिंदवाड़ा में भी नेक्सलाइट है, नागपुर की साइड भी हैं ही, एक साइड मंडवा है, एक साइड नागपुर है, आप नेक्सलाइट्स के साथ रहना जानते हैं You know they co-exist. So, I say communication should be inclusive. Inclusive communication means the National Highways should benefit the rural masses. Sir, National

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

Highways are charging huge toll tax and it is sometimes too expensive for the rural people. They cannot afford it. So, it should be made affordable. There are so many barricades on the National Highways and this sometimes creates harassment for the truck drivers. Sir, in Europe and elsewhere, the truck drivers are respected because they are considered very important, vital. It has got national importance. Therefore, to make their life slightly better we should improve the road barriers, reduce them. The policemen also harass them, sales tax people harass them, सेल्स टेक्स के हजार बैरियर्स हैं। They should be rationalised so that the truck drivers are not harassed too much. Sir, there is the East Coast of India which is always cyclone ravaged. Every year, there are cyclones and because of that the roads on the National Highways gets destroyed. I would request the Minister to get appropriate technology and use that technology for East Coast Road just like what they use in Malaysia, Singapore, and Japan. Their roads are also being ravaged by cyclones but they withstand. It is because they have got good technology. So, we must bring good technology and roads should be made accordingly so that every year we don't have to spend our money, manpower and resources on these. So, you make it once and those roads should be able to last at least for ten long years. Similarly, in Upper Assam, the two districts known as Dhimaji, Lakhimpur, are under floods almost six months of the year. From China via Arunachal Pradesh a huge amount of water comes there and because of that people cannot stay in the House. They stay on the National Highway and this National Highway gives way and people have

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

a lot of problems. So, I request the Minister to attend to this urgent problem of National Highway of Assam also.

(Contd. by NBR/3L)

-SSS/NBR-AKG/3L/4.55.

**MS. MABEL REBELLO (CONTD.):** Now, I come to Jharkhand. Sir, Jharkhand was earlier, as I had mentioned earlier here, was a 'colony' of Bihar. Now, for the last 8 or 9 years, it is an independent State. Still, the Regional Office of the National Highways is in Patna! The papers of National Highways or whatever work they have to do, the papers and other documents, first, have to go to Patna and from Patna to Delhi and only then the work will be done. I request the hon. Minister, first, to establish a Regional Office of National Highways at Ranchi. It is a must for the efficiency of Jharkhand State to handle the National Highway Projects.

As I said, Jharkhand is a Naxal-affected State and is also landlocked State. It has almost 1/3<sup>rd</sup> of minerals of India, be it coal, copper, bauxite, iron ore, gold, etc. You name it, you have it. But, since it is landlocked, there are a lot of problems to take these minerals out. What ports do we have? We have a port in Haldia in West Bengal and the other nearest port is Paradip of Mr. Pany's State -- Orissa. So, unless Jharkhand has very good roads, you cannot take these minerals and other things out. You go to Chaiba -- NH 75 -- the road is so bad throughout the year, I don't know what they are doing. They give little money. They spent and within a few months the road is in shambles. So, I request the hon. Minister, since it has got a lot of minerals and the minerals have got to go out, the road that they make there should last,

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

at least, 10 years. Otherwise, every year, the road becomes damaged in 4 or 6 months. The vehicles that move on these carry almost 70 tonnes of load whereas the capacity of the road is only 10 tonnes. So, how can the roads withstand such heavy loads? That is why they are damaging very quickly. There should be a proper technology. Without technology, you cannot construct. At the same time, Sir, outside contractors are not willing to come, because of Naxal problem. It is a genuine problem. All the 24 districts are Naxal-affected. Outside contractors do not come, the local contractors do not have the financial capacity, they do not have the technical knowhow, they do not have the machinery and when they construct roads, those roads are really substandard. What happens most of the time is, outside contractors take the contract and sub-contract it to the local contractors so that he execute the work as he has contact with Naxalites. That is why the roads are substandard all the time. In order to overcome this problem, the State Government has requested the Ministry of Surface Transport to provide some road construction plants and equipment like hot-mix plant and such kind of things, so that the State Government either loan this to the local contractors or give this machinery on lease to them so that they build good roads.

Similarly, Jharkhand, till today, does not have a single four line road. There is a road to be made from Bari to Hazaribagh to Ranchi to Jemshedpur. It is hanging fire for the last 5-10 years. I do not know what is happening the God alone knows. Today, the hon. Minister of State has given me a sheet of paper saying that something is happening. I hope that something will really happen. And, the four line

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

road is really constructed in the near future. Otherwise, the people of Jharkhand are really feeling that the Government of India also does not care for them. Sir, Jharkhand has 3 crore population. And, if there is any State which has the maximum number of absolute poor, it is Jharkhand. Jharkhand has 70 per cent of poor people. So, they feel that even the Government of India does not care for them. We should not give them this type of feeling. It is not good. As it is, as I said, it is a Naxal-affected State. It has the least irrigation facilities in the country. The national average of irrigation is 40 per cent; Jharkhand has only 6 per cent. So, you can imagine. That is why Jharkhand provides domestic servants to the whole country.

(CONTD. BY PB "3M")

PB-SCH/3m/5.00

**MS. MABEL REBELLO (CONTD.):** This is the state of affairs of Jharkhand. So, I request the hon. Minister from Chhindwara to not only develop Chhindwara but also develop Jharkhand. Let him develop his Chhindwara, Sir. But since I come originally from his State, he should not forget me. He should not just ... ..(Interruptions)...

**SHRI RUDRA NARAYAN PANY:** Please speak something regarding Ranchi-Vijayawada via Orissa.

**MS. MABEL REBELLO:** See, Sir, my friend, Mr. Pany has told me about this road. I think, the Home Ministry is taking up that road, the Ranchi-Vijayawada via Orissa road. To eradicate Naxals, that road is very necessary and also to take goods from Jharkhand to Paradip, it is necessary. I am told that the Home Ministry has already made some

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

provision and has asked the National Highways Authority to prepare the DPR. I hope it will be done. So, Mr. Pany, are you happy with me?

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** It means, you will not disturb her. ... (Interruptions)...

**MS. MABEL REBELLO:** Sir, similarly, Jharkhand requires lot of road over-bridges. Most of the time when we go, there are no over-bridges. A lot of time and energy is wasted in that and those DPRs have been submitted to the Ministry. They should clear it at any early date.

Similarly, lot of National Highways of Jharkhand are single-lane, i.e., of 3.5 metres or intermediate 5 metres width. Sir, I would request that all the National Highways of Jharkhand should be made of, at least, 7 metre width. The width of the National Highways should be at least 7 metres. I am not asking you for 15 metres. I am asking you just to make it two lanes, at least. Now, it is single-lane. What is this, Sir? Isn't it neglect? You can't neglect a State to this extent. Mr. Minister, are you listening to me, please?

**SHRI KAMAL NATH:** Very carefully. You talked of Chhindwara.

**MS. MABEL REBELLO:** Thanks. I mentioned Chhindwara right at the beginning. ... (Interruptions) ... I have also mentioned Vijaywada. That is of interest to Jharkhand because Jharkhand is a ... ... (Interruptions) ...

**श्री रुद्रनारायण पाणि:** इसके लिए मेरी सहमति है।

**सुश्री मैबल रिबेल्लो:** देखो पाणि जी, मैं कितनी जनरस हूँ। मैं उड़ीसा से विजयवाड़ा को कनेक्ट करने के लिए आपके लिए कितनी मदद कर रही हूँ।

**श्री उपसभापति:** आप पाणि जी को एड्रेस मत करो, मुझे एड्रेस करो। वहां कुछ नहीं है।

**सुश्री मैबल रिबेल्लो:** मैं क्या करूँ सर, वह चिल्ला-चिल्ला कर मेरी अटेंशन डायवर्ट कर रहे हैं .. (व्यवधान)

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

**श्री उपसभापति:** वह चिल्ला रहे हैं तो आप क्यों चिल्ला रही हैं, आप चेयर की तरफ देखिए।

**सुश्री मैबल रिबेलो:** मेरी अटेंशन उस तरफ चली जाती है।

**श्री उपसभापति:** इस तरह आपका टाइम बेकार जाएगा।

**सुश्री मैबल रिबेलो:** ठीक है, सर।

**श्री उपसभापति:** अब हो गया सब ...(व्यवधान) अब फाइनल हो गया।

**MS. MABEL REBELLO:** Similarly, Sir, Jharkhand doesn't have bypasses. None of the cities -- Ranchi, Jamshedpur, Dhanbag, Gumla - - have bypasses. And like in Gumla, from where I am working, most of the schools are situated on the National Highway. In fact, traffic is closed from 8.00 o'clock in the morning almost till 2.00 o'clock because there used to be so many accidents of children in going from this side to that side. Unless there are bypasses, these accidents will continue and if we close the road like that, as at present the Administration is doing, it is not good for the transport operators. A lot of their time and energy is wasted. They are just sitting on either side of Gumla. At night, as it is, they cannot travel there. So, there are problems. In order to overcome these problems, we need these bypasses very quickly

**श्री उपसभापति:** अब आप खत्म करो।

**सुश्री मैबल रिबेलो:** मैं क्या करूँ, सर, पाणि साहब ने मेरा बहुत टाइम वेस्ट कर दिया।

**श्री उपसभापति:** बस आप खत्म करो ...(व्यवधान) हो गया, हो गया।

**MS. MABEL REBELLO:** Sir, there are a lot of projects which the Jharkhand Government has submitted to the Government of India.

**श्री उपसभापति:** आप लिख कर दे दीजिए न।

**MS. MABEL REBELLO:** Sir, something like Rs. 114 crore projects have been submitted with DPRs. I request the hon. Minister to clear these projects within a month or so. Only then Chhindwara can become

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

geographically the epicentre and all the Highways can pass through Chhindwara. I shall also come to Chhindwara for a holiday. So, my request to him is that whatever the Jharkhand State Government has submitted, you please clear them quickly so that Jharkhand people may have a feeling that the Government of India really cares and the Minister of Road Transport and Highways, Shri Kamal Nath, really cares for Jharkhand. This is how we can contain Naxalism. Otherwise, Naxalites will grow, and, as I said earlier, it is a sore and that sore will fester your body and all of us will be doomed. Thank you, Sir.

(Ends)

(Followed by 3n/SKC)PSV-SKC/3N/5.05

**श्री उपसभापति:** श्री ललित किशोर चतुर्वेदी। चतुर्वेदी जी, आपकी पार्टी से अभी 3 और माननीय सदस्य बोलने वाले हैं और 20 मिनट बचे हैं। मैं आपको यह याद दिला रहा हूँ। अब या तो आप ही 20 मिनट ले लीजिए और अपने कुलींस को यह कहिए कि वे अपने नाम वापस ले लें या आप उनके लिए कुछ समय छोड़िए।

**श्री ललित किशोर चतुर्वेदी :** माननीय उपसभापति महोदय, मैं केवल सूत्र रूप में ही कहूँगा। यदि मैं कहीं सूत्र से हट जाऊँ, तो आप बता दें। मैं इसे केवल सूत्र रूप में कहूँगा।

**श्री उपसभापति:** सूत्र रूप में ही कहिए। आप दस मिनट ले लीजिए और दूसरों के लिए दस मिनट छोड़ दीजिए।

**श्री ललित किशोर चतुर्वेदी(राजस्थान):** माननीय उपसभापति महोदय, मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि पथ परिवहन का स्कोप बहुत है, किन्तु चूँकि केन्द्रीय सरकार राष्ट्रीय राजमार्गों से सम्बन्धित है, इसलिए मैं अपनी बात उस पर आधारित करूँगा।

महोदय, मैं माननीय मंत्री महोदय से पहली बात यह निवेदन करना चाहता हूँ कि राष्ट्रीय राजमार्गों का जो तंत्र है, वह परिवहन की आवश्यकताओं के अनुरूप नहीं है। किसी ने सच कहा है कि ये विकास की धमनियाँ हैं। अगर यह छोटी हो गई या अवरुद्ध हो गई तो



विकास रुक जाएगा और मेडिकल टर्म्स में कई बात बाई-पास करनी पड़ेगी और कहीं उसकी एंजियोप्लास्टी करनी पड़ेगी। इसलिए मैं पहला निवेदन यह करना चाहता हूँ कि आप आवश्यकताओं के अनुरूप राष्ट्रीय राजमार्गों का तंत्र पैदा करें। मैं यह बात इसलिए कहना चाहता हूँ, क्योंकि मैं PWD Minister रहा हूँ। कहा जाता है कि यातायात का जो घनत्व है, वह प्रमुख मानदंड है। यह बिल्कुल ठीक है, किन्तु मैं जानना चाहूँगा कि वर्तमान में जो घनत्व है, वह मापदंड है या फ्यूचर में होने वाला, थोड़े समय में होने वाला यातायात का जो घनत्व है, वह मापदंड है। इसको स्पष्ट करने की कृपा करें।

सर, मैं यह बात इसलिए कह रहा हूँ, क्योंकि अभी-अभी आपने देखा, अगर आप उदाहरण लेंगे तो देखेंगे कि एक काम पूरा होता है, उसकी स्याही भी नहीं सूखती कि उसके पहले ऐसा लगता है कि इस काम को और बड़ा करना चाहिए। दिल्ली से गुड़गाँव के लिए आपने 8 लेन की सड़क बनाई। आज उसकी क्या हालत है? हालत यह है कि वहाँ पर 12 lanes की आवश्यकता हो गई, जबकि यह अभी-अभी ही बनी है। इसलिए अगर आगे के लिए प्रोजेक्शन नहीं लिया गया, तो क्या बनेगा? आज वहाँ 12 लेन की आवश्यकता हो गई है। मैं दूसरा उदाहरण देना चाहता हूँ। आप दिल्ली से फरीदाबाद जाइए। उसमें क्या हालत है? मथुरा रोड पर जाने के लिए डेढ़ घंटे लगते हैं। मुझे लगता है कि वहाँ भी 12 लेन की आवश्यकता है। मैं आपसे यह कहना चाहता हूँ कि पहले तो ऐसे सारे खंडों की शिनाख्त कीजिए और दूसरी बात यह कि उसकी अपडेटिंग करिए, उसका स्कोप, उसकी योजना बनाइए, शैल्फ में योजनाएँ रखिए और उन योजनाओं को समय की आवश्यकता के अनुरूप करते चले जाइए।

मैं आपको एक बात स्मरण कराना चाहता हूँ। तत्कालीन प्रधानमंत्री श्री वाजपेयी जी ने स्वर्ण चतुर्भुज योजना और डायगोनल सड़क योजना बनाई थीं। महोदय, मुझे एक बात का कष्ट है, जो मैं आपके माध्यम से इनसे कहना चाहता हूँ। पिछले पाँच वर्षों में उस योजना पर जैसी त्वरितता की जानी चाहिए थी, वैसी नहीं की गई। उसका कारण मैं नहीं जानता। आप बहुत कुशल मंत्री हैं। मेरा आपसे निवेदन है कि आपको जो पाँच वर्ष मिले हैं, उनमें कृपया इन दोनों योजनाओं को पूरा कर दीजिए। कभी 2012 तक इसे करने को था, अब तो

2009 चल रहा है, तो यह 2014 तक चलेगा। मेरा आपसे निवेदन है कि इन दो योजनाओं को उस समय तक पूरा कर दीजिए।

तीसरी बात मैं यह कहना चाहता हूँ कि यह जो लगातार फोर लेनिंग हो रही है, सिक्स लेनिंग हो रही है, उसमें यातायात बढ़ रहा है, दोपहिया भी आ रहे हैं, तिपहिया भी आ रहे हैं और पशु-चालित वाहन भी आ रहे हैं। ऐसे में अगर सर्विस लेन नहीं बनाएँगे, तो कैसे काम चलेगा? इसलिए प्वायंट के हिसाब से तीसरा निवेदन मुझे यह करना है कि जहाँ-जहाँ फोर लेन और उससे बड़े लेन्स बनें, वहाँ-वहाँ सर्विस लेन भी बनवाइए।

चौथी बात मुझे pedestrian crossing की कहानी है। अभी इसमें हालत क्या है? अभी-अभी 15 सौ से 16 सौ के करीब दिल्ली से गुड़गाँव के बीच में प्रतिवर्ष एक्सिडेंट्स होते हैं। मेरा यह निवेदन है कि आप 200 मीटर से लेकर 500 मीटर के बीच में एक pedestrian crossing बनाइए, चाहे ऊपर में foot over bridge बनाइए या नीचे से crossing बनाइए। इसकी आज बहुत अधिक आवश्यकता है।

पाँचवाँ प्वायंट मैं आपको यह कहना चाहता हूँ कि जब आप आगरा जाते हैं, तो वहाँ National High Way No. 2, National High Way No. 3 और National High Way No. 11 हैं..।

(3ओ/एच0एम0एस0 पर क्रमशः)

30/HMS-HK/5.10

**श्री ललित किशोर चतुर्वेदी (क्रमागत) :** ये तीन-तीन हैं, किंतु तीनों जुड़े हुए नहीं हैं। शहर से क्रॉस करना पड़ता है। एक तरफ एक्सीडेंट्स और दूसरी तरफ डेढ़-डेढ़ घंटा लगता है। इतना ही नहीं, उस सरकार द्वारा दिन में ट्रकों की आवाजाही बंद कर दी गयी है। अब उन का क्या बनेगा? इसलिए मेरा पाँचवाँ निवेदन है कि आप ऐसे एन0एच0एज0 को बाई-पास के माध्यम से जोड़िए। छठी बात यह कहना चाहता हूँ कि जो विभिन्न एन0एच0एज0 हैं, उन के बीच में प्रोजेक्शंस निकालिए, उन को जोड़ दीजिए। इस का बहुत बड़ा फायदा होगा।

एक बात की शिकायत भी करना चाहता हूँ। पिछले चार वर्षों से नए राष्ट्रीय राजमार्ग की घोषणा बंद कर दी गयी है। मैं नहीं समझ पाया कि इस के लिए किसे दोष दूँ। आप काफी active हैं, इसलिए आप से निवेदन करना चाहता हूँ कि आप इन्हें बी0ओ0टी0 के

आधार पर बना रहे हैं और यह बात सच है कि जो नक्सलाइट क्षेत्र हैं, पिछड़े क्षेत्र हैं, जो उत्तर-पूर्व के क्षेत्र हैं, उन के लिए आप पैसा केन्द्र सरकार की ओर से दीजिए। For the first time in Rajasthan, बी0ओ0टी0 योजना हम ने शुरू की थी, वह बहुत अच्छी प्रूव हुई है। इस में लोग आ रहे हैं और built, operate, transfer कर रहे हैं। अगर यह पैसा वहां आ रहा है तो अपना पैसा सरकार का, उन क्षेत्रों में लगाएं और यहां केवल बी0ओ0टी0 के आधार पर निर्माण कीजिए। अगर यह निर्माण करेंगे तो आप का पैसा भी नहीं लगेगा और "रंग लगे न फिटकरी, रंग चोखा आ जाय" वाली कहावत चरितार्थ हो जाएगी।

मेरी राजस्थान सरकार ने आप को तीन मार्ग प्रेषित किए हुए हैं। पहला नोखा से सीकर, नीम का थाना, कोटपुतली, बानसूर, अलवर, डीग, भरतपुर, धौलपुर। यह एक मार्ग प्रेषित किया हुआ है। आप नए राजमार्ग घोषित न करने की जिद छोड़ दीजिए। दूसरा निवेदन आप से करना चाहता हूं। धारूहेड़ा, भिवाड़ी, अलवर, थानागाजी, प्रतापगढ़, जयपुर, डिग्गी, मालपुरा, केकड़ी, शाहपुरा, भीलवाड़ा, गंगापुर, कांकरोली, राजसमन्द यह प्रोजेक्ट भी आप के यहां प्रेषित है। तीसरा, गंगानगर, हनुमानगढ़, नौहर, भादरा, चुरू, पिलानी, सिंघाना, निजामपुर, बहरोड, अलवर, राजगढ़, सिकन्दरा, गंगापुर, सवाईमाधौपुर, खण्डार, मांगरोल, बारां, बपावर होकर भोपाल तक जाता है। ये तीन प्रस्ताव प्रेषित किए हुए हैं, लेकिन आप ने प्रतिबंध लगा रखा है कि आप नए राजमार्ग घोषित नहीं करेंगे, लेकिन उस का परिणाम क्या हो रहा है? जब बी0ओ0टी0 के आधार पर निर्माण हो रहा है, तो यह कार्य क्यों नहीं हो सकते?

मैं एक बात और निवेदन करना चाहता हूं। 1800 से लेकर 2000 तक नेशनल हाई वे पर रोड्स आ रही हैं। ये बी0ओ0टी0 से बनती हैं तो क्यों नहीं राज्य सरकार, केन्द्रीय सरकार, बी0ओ0टी0 आधार और उसके साथ फाइनेंसियल हैल्प तो उन के आधार पर आर0ओ0बी0/आर0यू0बी0 बना दीजिए। इस से एक्सीडेंट्स रुक जाएंगे। इसलिए मैं तो इस के लिए शुद्ध रूप में आप से निवेदन करना चाहता हूं। महोदय, एक बात राष्ट्रीय राजमार्गों के संघारण के लिए कहना चाहता हूं। महोदय, हम ने देखा है, 11वीं नेशनल हाई वे रोड बन रही थी। उस में, लाइसेंस में दूसरे रोड का संघारण करना था। वह संघारण कागजों में होता है, वास्तव में नहीं। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि इन लाइसेंसेज

को प्रतिबंधित कीजिए और राज्य सरकारों को कहिए कि जहां नई रोड्स बन रही हैं वहां दूसरी रोड्स का संघारण लगातार करते चले जाएं।

महोदय, मेरी एक शिकायत और है कि आप पैसा वर्ष के अंत में देते हैं जिस से राज्य के दो नुकसान होते हैं। पहला नुकसान यह हो रहा है कि वे काम नहीं कर पातीं। उस पैसे का उपयोग नहीं करा पातीं। उसे आप अगले साल की राशि में adjust कर देते हैं। इसलिए मेरा आठवां निवेदन यह है कि वर्ष के प्रारंभ में ही उन्हें सारी राशि उपलब्ध कराने की कृपा करें। महोदय, एक शिकायत केन्द्रीय सड़क नीति के संबंध में और करना चाहूंगा। मुझे पता नहीं, आप इस बारे में जानकारी ले लें। पिछले दो माह से केन्द्रीय सड़क नीति freeze कर दी गयी है। ऐसा क्यों हो गया है? यह तो on going work है। आप का विभाग इसे देखे। महोदय, freeze करने के कारण चलते काम बंद हो गए। उस का कारण यह बताया गया कि शायद आप ही उनका monitoring कर रहे हैं। अगर यह बात सच है और आप काम को एकदम freeze कर देंगे तो चलते कामों का क्या होगा, ठेकेदारों का क्या होगा? उन की वसूली का क्या होगा? उस काम की प्रगति क्या होगी।

महोदय, मैं आप को स्पीड ब्रेकर्स की समस्या के बारे में और कहना चाहता हूँ।

(3 पी/डीएस पर क्रमशः)

-HMS/DS-KSK/5.15/3P & 3q

**श्री ललित किशोर चतुर्वेदी (क्रमागत):** मैं एक और समस्या के बारे में कहना चाहता हूँ जो स्पीड ब्रेकर्स से संबंधित है। माननीय मंत्री महोदय श्री नमो नारायण मीणा जी राजस्थान के हैं, जो यहाँ बैठे हैं। इन्होंने अभी अपने क्षेत्र से चुनाव लड़ा है। कोटा से जयपुर के बीच नेशनल हाइवे पर रबड़ के स्पीड ब्रेकर 15 और सामान्य स्पीड ब्रेकर 50 हैं ...(समय की घंटी).. क्या आप वहाँ accident करवायेंगे? इसके लिए प्रतिबंध कीजिए। मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि जयपुर-कोटा के बारे में..(व्यवधान)

**श्री उपसभापति:** प्लीज़, conclude कीजिए।

**श्री ललित किशोर चतुर्वेदी :** सर, क्या मैंने एक भी बात repeat की है? ...(व्यवधान)

**श्री उपसभापति:** आपने तो अपनी बात स्पीड से कही है, लेकिन फिर भी टाइम कम है।

**श्री ललित किशोर चतुर्वेदी :** जी हाँ।

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** Please conclude. There are two other speakers from your Party.

**श्री ललित किशोर चतुर्वेदी :** सर, इसीलिए मैं केवल प्वायंट्स में ही बात कर रहा हूँ।

**श्री उपसभापति:** नहीं, आपने दस प्वायंट्स बोले हैं, ठीक है।

**श्री ललित किशोर चतुर्वेदी :** मेरा माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि जयपुर से कोटा के लिए ट्रैफिक इंटेन्सिटी की गणना की गई, जिसके अनुसार वहाँ सिक्स लेन की आवश्यकता है, जबकि आपने फोर लेन की इजाजत दी है। इजाजत देने के बाद भी क्या हुआ? विभाग द्वारा यह कहा गया कि इसकी डीपीआर को दोबारा कैलकुलेट करेंगे, इसको दोबारा देखेंगे। जयपुर-सीकर का भी यही हाल कर दिया गया। इसमें बहुत देरी होती चली आ रही है, आप इस बात की चिन्ता कीजिए। मेरा आपसे यह निवेदन है कि आपके पास जो Feasibility Reports आयी हैं, आप उन पर कार्रवाई कीजिए।

सर, चूंकि आपने मुझसे समाप्त करने के लिए कहा है, इसलिए मैं केवल कुछ बिन्दु बताकर अपनी बात समाप्त करूंगा। नंबर एक- परिवहन की आवश्यकता, नंबर दो- निर्माण की समयबद्धता, नंबर तीन- गुणवत्ता, नंबर चार- वित्तीय वर्ष के प्रारंभ में समुचित वित्त व्यवस्था, नंबर पांच- जो भी कार्य संपन्न हो जाए, उसकी उपयोगिता और नंबर छ:- पारदर्शिता। जहाँ-जहाँ भी नेशनल हाइवेज़ बन रहे हैं, वहाँ-वहाँ आप बोर्ड लगा दीजिए कि ठेकेदार का नाम यह है, यह मार्ग इतने किलोमीटर का है, इसका काम इस दिन पूरा होगा और यह मार्ग इस दिन से प्रारंभ होगा। इसे हम तो समझ सकेंगे! इसके निर्माण का समय और इसके पूर्ण होने के समय के बारे में जनता तो समझ सकेगी और पूछ सकेगी! इसमें क्या कठिनाई है? ..(समय की घंटी).. इसलिए मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि कृपया इन प्वायंट्स पर विचार करके जो काम आपके हाथ में मिला है और जो शिथिलता पांच सालों में आयी है, उसको दूर करके इन बातों को करने की कृपा करें, बहुत-बहुत धन्यवाद।

(समाप्त)

**SHRIMATI RENUBALA PRADHAN (ORISSA):** \*(Spoke in Oriya)

(continued by 3R)

**SHRIMATI RENUBALA PRADHAN (ORISSA)\*\*** : Deputy

Chairman Sir, I express my heart-felt gratitude to you for giving me this opportunity to make my maiden speech. I take this opportunity to also express my gratitude and thankfulness to the Hon'ble Chief Minister of Orissa, Shri Naveen Patnaik, who has put trust on me, for raising the due demands of the state in this august house.

Sir, my political life began with the humble position of a Zilla Parisad President, but I am committed to put forth the genuine demands of the people of Orissa in this house.

Sir, today I rise to participate on the discussion of the working of the Ministry of Road Transport and the Highways. The national highways are the life-lines of the country. National

---

**\*\*English translation of the original speech in Oriya.**

highways consist of only 2 % of the total length of roads in the country whereas the traffic on National highways is about 40 %.

Sir, this Ministry is engaged in developing the highways in seven different phases in the country. The golden quadrilateral is one among them. Under this scheme the four-laning work from Balasore to Bhadrok, from Sunakhala to Ganjam and from Ganjam to Ichhapur of NH-60 and NH-5 respectively are running behind schedule. The four-laning work of Sunakhala-Garjam stretch is only completed by 42.75 %. The people are facing hardship due to the suspension of the four-laning work for the last three years. There is immense public resentment due to the delay in Ranchi- Vijayawada corridor via Chikiti-Aska and Digapahandi. The existing bridges on these roads need to be expanded.

The four-laning work of Ganjam-Ichhapur stretch of the golden quadrilateral has also not been completed on the

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

stipulated time. Immediate steps should be taken to complete it. The phase III plan under the National Highway Authority, the roads like Chandikhol -Paradeep via Kamakhaya Nagar, Panikoili- Rajamundra via Keonjhar Sambalpur -Luharchuti and Bhubaneswar-Puri await four-laning on a priority basis. I demand that these projects may be completed expeditiously.

Sir, water-logging during monsoon and flooding of the blocks like Jaleswar and Basta gain acute proportion due to the inadequate number of vents on the Balasore-Laxmanath stretch of the highway on NH No. 60. The people of this thickly populated areas suffer a lot due to water logging. While in the past the vents were of the length of 3000 metres, but now it is reduced to just 1420 metres. The Government of Orissa has already recommended the creation of additional 1500 metres of vents for the discharge of rain water. I demand the immediate implementation of this project.



**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

Sir, the Cabinet Committee of Economic Affairs has recommended the development of a few highways in Orissa. This recommendation includes Panikoili-Rimuli and Rimuli-Roxy-Rajamundra stretches of the highway No. 215. The Chandikhol-Duburi- Talcher highway of N.H. No. 206 is under NHDP-III A BOT.

Sir, an amount of Rs. 1170.59 crores have been sanctioned for the Panikoili-Keonjhar-Rimuli stretch, out of which 84.40 crores have been kept for land acquisition. The concession period for this road and Rimuli-Roxy-Rajamundra road have been kept as 20 and 18 years respectively. It is requested that this concession period may be reduced by 5 years.

Sir, Orissa is a backward state, and I demand that the Central Government should sanction more funds for the development of infrastructure, by developing highways in the state. On a priority basis.

Sir, along with the development of the national highways, there is also the urgent need for developing state highways. The state Government of Orissa has proposed 1505 Km. of state highways to be converted into national highways. There is also a proposal to connect Andhra Pradesh with West Bengal along the coastline of Bay of Bengal. The length of this proposed coastline highway from Gopalpur Port to Medinipur will be 674 Km. This road, when completed will go a long way in improving tourism as well as the economic condition of the people of the State.

Sir, there is an urgent need to start Mass Rapid Transit System between Cuttack and Bhubaneswar. The Central Government should provide more funds for the projects under PPT schemes in the state.

Sir, the Hon'ble Chief Minister of Orissa has demanded the conversion of four state highways into national highways. They are Khurda-Bolangir (299 Km.), Puri-Satpada (49 Km.), Puri-

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

Konark (35 Km.), Champua-Rimuli (14 Km.). I request the hon'ble Minister to sanction these proposals on a priority basis.

Sir, I thank you once again for giving me this opportunity to speak on the working of the Ministry of Surface Transport

(ENDS).

SK-NB/5.25/3R

**श्री रुद्रनारायण पाणि (उड़ीसा)** : आपने सुना क्या कि ताली बजाई? मैंने देखा कि दोनों मंत्रियों ने earphone नहीं लगाया था ... (व्यवधान)

**सड़क परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री आर.पी.एन. सिंह)** : भाव देखा, भाव देखना बहुत जरूरी होता है।

**श्री रुद्रनारायण पाणि** : यह बात सही है।

**SHRI GIREESH KUMAR SANGHI (ANDHRA PRADESH):** Thank you hon. Deputy Chairman, Sir, for giving me this opportunity to speak on this subject. It is a very interesting subject to my heart. Sir, after a long time, this important Ministry has come to hon. Kamal Nathji, who has a very excellent track record of performance in whichever Ministry he has worked. उनके लिए मैं दो शब्द कहना चाहूंगा -

"हम भी दरिया हैं, हमें अपना हुनर मालूम है।

जिस तरफ भी चल पड़ेंगे, रास्ता हो जाएगा।"

मैं समझता हूँ कि यह कमलनाथ जी के लिए बहुत ही apt होगा। इनकी एक काबिलियत यह भी है कि इनके मुकाबले बहुत कम मेंबर ऑफ पार्लियामेंट हैं, जो इतनी बार successfully ministry में रहे हैं और चुनकर आए हैं। "I work slowly, but I never work backwards", यह भी बड़ा apt होगा इनके लिए, क्योंकि ये कभी भी पीछे मुड़कर नहीं देखते हैं। जब इनसे पूछा गया कि what is your aim? The answer was, "It is victory, victory at all costs; victory in spite of all terror; victory, how long and hard the road may be, for without victory, there is no survival.

उपसभापति जी, सबसे पहले मैं अपने राज्य आंध्र प्रदेश के बारे में कुछ कहना चाहूंगा। आंध्र प्रदेश, जहां मैं रहता हूँ, वहां से नेशनल हाइवे नंबर 9 गुज़रता है और यह बहुत ही ज्यादा congested area है। यह हैदराबाद से विजयवाड़ा को कनेक्ट करता है और यह करीब 275 किलोमीटर की रोड है। चूंकि मैं अखबार से भी ताल्लुक रखता हूँ,

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

इसलिए मुझे मालूम है कि इसमें अक्सर हर रोज कहीं न कहीं, एक दो-जगहों पर एक्सीडेंट्स जरूर होते हैं। हमारे जयपाल रेड्डी साहब भी यहां मौजूद हैं, ये भी यहां से चुनकर आए थे और इनकी सदारत में कुछ फंड सैंक्शन भी हुआ था, लेकिन यहां अभी तक काम चालू नहीं हुआ है। खास करके हैदराबाद में जो एक stretch है 0-40 किलोमीटर, यहां पर density बहुत ज्यादा है, यहां बहुत ज्यादा लोग रहते हैं, रोड बहुत छोटी है, बहुत ज्यादा schools, Institutions वगैरह होने की वजह से यहां ट्रैफिक बहुत ज्यादा होता है। मैंने कई बार इसके बारे में representation भी दिया, पहले जो मिनिस्टर थे, मैं उनसे जाकर मिला भी, लेकिन अभी तक उस पर कुछ काम आगे नहीं बढ़ा है। मैं चाहूंगा कि ऑनरेबल मिनिस्टर इसके ऊपर कुछ ध्यान दें और जल्दी से जल्दी इस पर काम शुरू हो। सर, यह sanctioned road है, बजट में इसके लिए प्रोविजन भी किया गया है, 0-40 किलोमीटर kerb to kerb करने का, land acquisition भी हो गया है, utility shifting भी हो गई है, अगर इसको वे लेंगे, तो बहुत अच्छा रहेगा। मुझसे पहले कई वक्ताओं ने इस विषय पर बात की और बहुत अच्छी-अच्छी बातें बताईं। सड़क यातायात किसी देश की तरक्की के लिए कितना जरूरी है, यह हम और आप सब जानते हैं।

3S/VNK पर क्रमशः

-NB/VNK-YSR/3S/05.30

**श्री गिरीश कुमार सांगी (क्रमागत) :** मैं इसके लिए बहुत ज्यादा बोलना नहीं चाहूंगा और खास करके हमारे देश में जहां पर इतना diversified flora & fauna है, इतना diversified climatic condition है, इतना diversified agriculture produce है, इतना diversified industrial production है कि एक कोने से दूसरे कोने तक समान को लाना -ले जाना, लादना और उतारना हमारे देश की तरक्की के लिए कितना अहम है, कितना जरूरी है, यह हम सब जानते हैं। इसके लिए अच्छा रोड, अच्छी सुविधाएं, सेफ्टी और road condition बहुत जरूरी है। आज हम देखते हैं कि हमारे पड़ोसी देश चीन में नए सिटी प्लान कर रहे हैं।

महोदय, मैं आपके माध्यम से हाउस को बताना चाहूंगा कि चीन इस तरह की सिटी प्लान कर रहे हैं, जहां जीरो accidental death हो और वह पूरा रोड का सिस्टम

underground ले जा रहे हैं। इसमें कहीं पर भी criss-crossing नहीं होगा यानी एक गाड़ी दूसरी गाड़ी से cross नहीं करेगी। वहां पर इस तरह का प्रावधान किया जा रहा है, इस तरह की प्लानिंग की जा रही है। मैं नहीं जानता कि कब हमारे देश में इस तरह का infrastructure develop होगा, जब हम कह सकेंगे कि हमारे यहां death due to accident zero होता है।

सर, अगर हम accident death के बारे में देखें, तो करीब एक लाख लोग हमारे रोड पर accident से मरते हैं। Accident rate बहुत ज्यादा बढ़ रहा है। अभी जो हमारा रोड बनाया जा रहा है, उसको four lane किया जा रहा है, अगर उसको आठ लेन भी किया जाए, तो वह कम है क्योंकि उसमें इतनी ज्यादा ट्रैफिक है कि अगर आप travel करें तो विजयवाड़ा से हैदराबाद तक गाड़ियां बंपर से बंपर लगी रहती हैं। उसका जो expansion किया जा रहा है, वह सिर्फ four lane किया जा रहा है जो बहुत कम है। मैंने इसके बारे में कई बार representation दिया है। महोदय, उसके बगल में नागार्जुन सागर का एक रोड बन रहा है, जो six lane है और विजयवाड़ा से हैदराबाद, जो कि नेशनल हाई-वे है, वह four lane हो रहा है। सर, इसके ऊपर भी ध्यान दिया जाए।

सर, खास करके हमें जो technology यूज करनी है, हमारे hon. Minister अपने आप में बहुत ही होनहार हैं, वे हर विषय को बहुत जल्दी grasp करते हैं। उसको किसी को ज्यादा समझाने की जरूरत नहीं रहती है। जो official briefing होती है, मैं समझता हूँ कि उसमें officers उनको समझाने के बजाए मंत्री जी खुद officers को समझाते होंगे। मेरा उनसे काफी बार संपर्क होता है, पहले वे कॉमर्स मंत्री थे।

सर, आज रोड की construction की cost एक बहुत बड़ा मुद्दा है। आज हम डीजल और पेट्रोल पर दो रुपए प्रति लीटर रोड डेवलमेंट सेस के लिए चार्ज करते हैं। हम अलग-अलग तरह से टैक्स लगाते हैं, जैसे toll tax लगाते हैं, Motor Vehicle Tax लगाते हैं। आज transport industry में जितनी तरह के taxes लगते हैं, मैं नहीं समझता हूँ कि और किसी और industry में इतनी तरह के अलग-अलग taxes लगते हैं और उसके बाद रास्ते भर में transporters और drivers को जो कठिनाइयां झेलनी पड़ती हैं, वे तो अलग हैं। ऐसा अनुमान लगाया जाता है कि किसी लौरी को अगर एक हजार किलोमीटर

travel करना है, तो उसको नौ हजार रुपए extra खर्चा लगता है। ये आंकड़े transport industry वालों ने मुझे दिए हैं। इस तरह से अलग-अलग तरह के खर्च लगते हैं, जैसे, चुंगी, प्रति किलोमीटर toll tax, आदि। सर, ये जो अलग-अलग तरह की चीजें हैं, इनके ऊपर ध्यान दिया जाए और खास करके सेफ्टी पर ध्यान दिया जाए। जब तब हम सेफ्टी पर ध्यान नहीं देंगे, जो नए रोड बन रहे हैं, नए रोड ले हो रहे हैं, उनका alignment कैसा है, उनकी टेकनिक कैसी है, उनका gradient कैसा है, उनका oscillation कैसा है, उनकी स्पीड लिमिट क्या है, किस स्पीड से रोड पर travel किया जा सकता है, जब तक हम high speed autobahn नहीं बनाएंगे, तब तक हमारा जो perishable goods है, जिसे एक कोने से दूसरे कोने तक ले जाना होता है, जैसे आज हमको आन्ध्र में आलू चाहिए और आलू उत्तर प्रदेश से आना है तो आलू उत्तर प्रदेश से आन्ध्र तक पहुंचते-पहुंचते सड़ जाता है। Perishable goods इतनी ज्यादा है और उसकी इतनी ज्यादा खपत है कि एक जगह टमाटर पचास रुपए प्रति किलो बिकता है, तो दूसरी जगह वही टमाटर दो रुपए प्रति किलो बिकता है।

(3t/SC पर जारी)

-vnk/sc/5.35/3t

**श्री गिरीश कुमार सांगी (क्रमागत)** : अगर हम ट्रांसपोर्टेशन को ठीक कर दें तो इससे बहुत फायदा होगा - किसानों का फायदा होगा, उपभोक्ता का फायदा होगा, सभी का फायदा होगा। एक और बात मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं। कुछ दिन पहले high security number plates के संबंध में एक notification आया था। उसके बाद उसके बारे में कोई चर्चा नहीं हो रही है। आए दिन हम अखबारों में देखते रहते हैं कि कहीं पर आतंकवादी ने बम लगा दिया, उस गाड़ी की नम्बर प्लेट ही नहीं है, कोई गाड़ी चुरा ली गयी है, उसकी नम्बर प्लेट ही नहीं है, कोई बदमाशी की गयी है, कोई अपहरण किया गया है, किसी गाड़ी में किसी को ले जाया गया है, उसकी नम्बर प्लेट का पता ही नहीं है। नम्बर प्लेट का पता करते-करते टाइम निकल जाता है और तब तक चोर भाग जाता है। मैं जानना चाहता हूं कि इसके बारे में क्या किया जा रहा है? क्या स्टेट्स इसे इम्प्लीमेंट कर रही हैं या मंत्री जी इसको de-notify करना चाह रहे हैं? एक और बहुत अहम मुद्दा है। सरकार रोड बनाती है

और कुछ लोग उस रोड को डैमेज करते रहते हैं। खास कर मैंने देखा है कि जो peddlers हैं, जो ट्रेक्टर पर खेती करते हैं, वे peddlers लेकर रोड पर चलते हैं और रोड्स डैमेज हो जाती हैं। इसके बारे में बहुत ज्यादा ध्यान देना चाहिए और जहां पर भी कोई irresponsible persons हैं ..(व्यवधान).. हां, कहीं खोद देंगे, रास्ते में नाला बना देंगे, कहीं स्पीड ब्रेकर डाल देंगे, कहीं पत्थर डाल देते हैं। सेफ्टी का जो मामला है, यह बहुत important मामला है, इसके ऊपर ध्यान दिया जाना चाहिए। सर, मंत्रालय से जो annual report मिली है, इसमें कहीं पर भी farmland road का जिक्र नहीं है। किसान का जो produce है, वह बाहर निकालने के लिए उसको रास्ता चाहिए, उसके बारे में इस रिपोर्ट में कहीं भी mention नहीं किया गया है। मैं चाहूंगा कि उस पर भी ध्यान दिया जाए क्योंकि हमारी 60 प्रतिशत से भी ज्यादा आबादी खेती पर निर्भर करती है और खेत अलग-अलग जगहों पर, interior में होते हैं। वहां से उनका जो produce होता है, उसे एक जगह से दूसरी जगह ले जाना होता है, उसे वहां से निकालना, evacuate करना बड़ा मुश्किल हो जाता है। वे उसे अपने सिर पर या बैलगाड़ी पर रखकर ले जाते हैं और बहुत कठिनाइयों से गुजरते हैं। एक और मुख्य मुद्दा है - fitness of the vehicles. यह बड़ा अहम मुद्दा है क्योंकि हम लोग रास्ते में जब जाते हैं तो देखते हैं कि बहुत pollution होता है, vehicles की fitness बराबर नहीं होती है, vehicles breakdown हो जाती हैं, vehicles का fitness certificate नहीं होता है। इस प्रकार जो vehicle फिट नहीं होती है, उसको withdraw कर लिया जाए, उसके लिए समय निर्धारित कर दिया जाए कि कितने समय तक वह vehicle चल सकती है या फिर time to time देखा जाए कि उसके lifespan को कैसे इम्प्रूव किया जाए, यह भी एक बहुत बड़ा मुद्दा है। एक और मुद्दा है, payload और axle load का। यह transporters और गवर्नमेंट के बीच में एक बड़ा मुद्दा है। 9 टन से ऊपर अगर कोई vehicle के ऊपर लोड रख देते हैं तो उनका चालान किया जाता है, हालांकि रोड की carrying capacity ज्यादा होती है। इस पर भी ध्यान दें तो ज्यादा अच्छा होगा। इसके अलावा रोड का सबसे बड़ा दुश्मन पानी है। जहां-जहां भी water logging होती है, वहां रोड damage हो जाती है। water logging होने के कई कारण हैं। इस संबंध में भी आप एक पॉलिसी बनाएं कि रोड के आस-पास जो खाइयां खोदी



जाती हैं, उन खाइयों को भरकर, बराबर करके, neat करके, beautify करके रखें तो ज्यादा बेहतर होगा। इसके अलावा Golden Quadrilateral के बारे में काफी विस्तार से बताया गया है कि वह काफी जल्दी कंपलीट हो रहा है। उसे जल्दी कंपलीट करना चाहिए। इसके अलावा एक महत्वपूर्ण चीज़ मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से जानना चाहता हूँ। दिल्ली-मुम्बई और मुम्बई-हावड़ा freight corridor की प्रधान मंत्री जी ने घोषणा की थी। जब प्रधान मंत्री जी जापान गए थे और उसके बाद जापान के प्रधान मंत्री यहां आए थे तो इसके बारे में काफी विस्तार से घोषणाएं की गयी थीं। इसके बारे में क्या हो रहा है, क्या नहीं हो रहा है, कब तक यह कम्पलीट होगा? इसके बारे में अगर विस्तार से जानकारी दी जाए तो ज्यादा अच्छा होगा।

**श्री उपसभापति** : अब समाप्त कीजिए।

**श्री गिरीश कुमार सांगी** : सर, केवल एक मिनट और लूंगा। मुझे 15 मिनट का समय दिया गया था।

**श्री उपसभापति** : आप बोल रहे हैं इसलिए आपको मालूम नहीं है। मेरे पास घड़ी है।

**श्री गिरीश कुमार सांगी** : जो bitumen रोड्स पर यूज किया जाता है। मैं बिल्कुल हटकर बोल रहा हूँ। आप मेरे प्वाइंट्स को नोट करेंगे तो पाएंगे कि बिल्कुल भी repetition नहीं हुआ है।

**श्री उपसभापति** : मैं repetition की बात नहीं कर रहा हूँ, वक्त की बात कर रहा हूँ।

(3यू-एमसीएम पर क्रमशः)

MCM-MKS/3U/5-40

**श्री गिरीश कुमार सांगी** : रोड पर जो बिटुमन यूज किया जाता है, ऐसा मालूम होता है कि वह अच्छी क्वालिटी का बिटुमन नहीं है। इससे रोड बहुत जल्दी खराब हो जाता है। हमारी जो रिफाइनरी बिटुमन प्रोड्यूस करती हैं, ऐसा मालूम होता है कि वहां पर कुछ एक रेकेट जैसा चल रहा है। बिटुमन में अगर रबर की मात्रा बराबर हो तो इलास्टिसिटी बराबर रहेगी, जिससे रोड की लाइफ बहुत ज्यादा होगी, इस पर भी ध्यान दिया जाए। मैं आप सबको धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

(समाप्त)

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

**SHRI M. RAMA JOIS (KARNATAKA):** Mr. Deputy Chairman, Sir, I invite the attention of the hon. Minister to only three or four points. The first one is the deplorable state of affairs of NH-48. It is a road connecting Bangalore to Mangalore, *via* Hassan, Shiradi Ghat. For the last three or four years, it is in a hopeless condition, and today morning, I ascertained, the road is closed! Shiradi Ghat is the only road through which people can go to the poor city of Mangalore. There are four pilgrimage centres for which, every day, thousands of people have to travel long distances. They are Subramanya, Dharmasthala, Udupi and Kollur. Then, they have to go, *via* Mysore, Narkara and, then, go round about. Hundreds of kilometres they have to go round about. And I am told, the road work was got done by giving crores of rupees. Again, it was spoiled. Of course, it is a rainy area. And, then, it is given to the same contractor. This may be verified. The resultant position is this. It is a 40-kilometre Ghat section, but unless you cross that 40 kilometres, you cannot go to Mangalore; you cannot go to other places. And it is in a very deplorable condition. Therefore, immediate attention has to be given to that.

The second point is about Gaya. I was Governor of Jharkhand. When I came to Patna, I had to go from Patna to Gaya. For 80 kilometres, it took seven hours! I have ascertained from Mr. Ravi Shankar Prasad; there is some improvement, but, still, the road is not good at all. It goes through Rajgir, Nalanda, very important places, and, then, to Gaya and Bodhgaya. Gaya is a pilgrimage centre for Hindus. There is an international port in Bodhgaya, but the road is not good. Subsequently, when I came to Patna as Governor, I was advised not to

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

go by road, but only by helicopter to Bodhgaya because the road is not good! Therefore, that is also one important point.

Another point is, Bangalore of Honnavar has been declared a national highway. Till now, it has not been done in accordance with the specifications required of a national highway. Another one is Pune to Chennai. It is one of the biggest national highways, i.e. NH-4. For NH-4, the work has been done up to Haveri. Thereafter, it has not been done. Up to Thimphu, there is no road at all. Immediate attention has to be given to that. And Belgaum to Goa is declared 'NH-4A', only for namesake! There is no NH-4A at all. That is another important point to be looked into.

Then, Mangalore to Pune, up to Gaya, Bangalore to Honnavar, these roads are to be repaired. But the worst thing is about this Shiradi Ghat. Immediately, it should be attended to.

Some time ago, I was discussing the matter with a retired engineer. "In some States, roads are extremely good. In some States, roads are very bad. Does it mean that in one State, there is corruption, and, in another State, no corruption?" Then, he said, "No, no; it is not like that. In States where the roads are very bad, they make estimation a correct estimation. Suppose it is Rs.50 crores. They will make it for Rs.50 crores. But only Rs.25 crores are spent. The other sum goes in a drain and, therefore, the road is not good. But where the road is good and Rs. 50 crores are required, they make estimation for Rs.100 crores. Then, only Rs.50 crores are spent and, therefore, the road is good." The resultant position is this. As Mr. Rajiv Gandhi said earlier, the

money which is required to be invested is, actually, invested and if the invested money is fully utilised, probably, our country would have been in a golden era.

(Contd. by TMV/3W)

-MKS-TMV-GS/3W/5.45

**SHRI RAMA JOIS (CONTD.):** But only a small portion of the Budget is spent. That is why I wrote a book on Satyameva Jayate, on Rajaji's sayings. He said, "The Public Works Department is enemy number one of the nation". That is what he has written in Satyameva Jayate. That is how *lokopayog* becomes *nirupayog*. That is what is happening. This matter should be attended to by the hon. Minister. I am requesting, through you, Sir, the hon. Minister to look into these matters.

**DR. PRABHAKAR KORE:** Sir, National Highway No.4 ...

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** You only associate. I also associate myself with his suggestion with regard to the Bangalore-Mangalore Highway. You also associate.

**DR. PRABHAKAR KORE:** Sir, National Highway No.4 was started in 2000. For the last eight years nothing was done.

**श्री राजनीति प्रसाद (बिहार) :** उपसभापति जी, सबसे पहले मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा और मैंने उनके लिए एक शेर लिखा है, पता नहीं वह हमारे लिए रोड बनाएंगे या नहीं बनाएंगे। ...(व्यवधान)...

**श्री उपसभापति :** आज बहुत शेर हो रहे हैं। आज मंत्री जी पर बहुत शेर पढ़े जा रहे हैं।

**श्री राजनीति प्रसाद :** सर, मेरा शेर है -

"कमल जी कमल की तरह खिलते रहें,  
ऐसा कुछ करें कि आपके कमल मुरझाने न पाएं।"

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

सर, मैं बिहार से आता हूँ और भागलपुर से पटना करीब 200 या 225 किलो मीटर है । जब हम भागलपुर से बख्तियारपुर की तरफ आते हैं, तो वहां पर हमें चार घंटे का समय लगता है और बख्तियारपुर से पटना यानी वह 20 किलो मीटर है, उस तक पहुंचने में चार घंटे का समय लगता है। ...(व्यवधान)... इसका मतलब है कि वहां पर बहुत जाम है, रोड की स्थिति बहुत गंभीर है। पटना से बाहर निकलने में काफी समय लग जाता है। हम लोगों के पास छोटी-छोटी गाड़ियां हैं, अगर किसी के पास गाड़ी है, अगर आपको वहां से बाहर निकलना है, जैसे आपको आरा जाना है, रांची जाना है, बनारस जाना है, तो आप निकल नहीं पाएंगे, क्योंकि वहां पर बहुत ज्यादा ट्रैफिक जाम रहता है। हमारे यहां एक गांधी सेतु है, भूतपूर्व प्रधान मंत्री श्रीमती इंदिरा गांधी जी ने उसका उद्घाटन किया था। अब वह बिल्कुल खत्म हो गया है, वह रोज टूटता ही जा रहा है, वह खत्म हो गया है, उसमें कहीं कुछ नहीं है। वह पहले टू लेन का था, अब वह एक लेन का हो गया है। उस पर कई एक्सिडेंट हो चुके हैं, गाड़ियां पुल से नीचे गिर जाती हैं, कई लोग उसमें मर चुके हैं। इसके बारे में आप जरूर ध्यान दीजिए। आप इसके लिए कुछ करेंगे, तभी कुछ हो पाएगा। हम आपसे निवेदन करना चाहते हैं कि पटना से आरा तक के लिए कुछ करिए, पटना से जहानाबाद के लिए कुछ करिए, पटना से मुज़फ्फरपुर के लिए कुछ करिए और पटना से छपरा के लिए कुछ करिए। ... (व्यवधान)... अगर आप बिहार के लिए कुछ करेंगे, तो हमको लगता है कि बिहार का कुछ कल्याण होगा।

सर, मैं एक उदाहरण देना चाहता हूँ। शेर शाह सूरी हमारे बिहार के थे, उन्होंने अफगानिस्तान से बंगाल के बार्डर तक जी.टी. रोड बनावाया। ...(व्यवधान)... सर, वह रोड इतना खूबसूरत बना था। उस समय उनके पास न तो इंजीनियर उपलब्ध थे, हमारे यहां तो 35 हजार, 40 हजार, 50 हजार रुपया, एक लाख, डेढ़ लाख रुपया इंजीनियर को मिलता है और कुछ ठेकेदारी में कमीशन वगैरह का मामला अलग है, उस वक्त कुछ नहीं था, तब भी इतना बढ़िया रोड बनाया। हमारे राम गोपाल यादव जी ने भी इसका वर्णन किया, आपके यहां तो सब टेक्नोलॉजी है, मॉडर्न टेक्नालॉजी है, फिर भी, आपके यहां पर कुछ नहीं होता है।

सर, अब मैं एक सवाल और पूछता हूँ। मैंने बिहार के बारे में बोला है, इसकी तरफ जरूर ध्यान दीजिए। मैं आपसे जानना चाहता हूँ कि आपने कितना नेशनल हाईवे बिहार में बनाया है, इसके बारे में भी बताइए। अगर बिहार में कोई नेशनल हाईवे चल रहा है, तो उसके कार्य में activeness होनी चाहिए, आप उसमें ज्यादा सक्रियता दिखाइये।

(3एक्स पर जारी)

ASC-VK/5.50/3x

**श्री राजनीति प्रसाद (क्रमागत) :** सर, मैं दूसरी बात यह कहना चाहूंगा कि यदि आप हमारी ओर समय के लिए देखेंगे, तो ...(व्यवधान)..

**श्री उपसभापति :** आप perfect हैं।

**श्री राजनीति प्रसाद :** सर, मैं यह कहना चाहूंगा कि अगर आप दिल्ली की किसी ऊंची जगह पर चले जाएं, अब कुतुब मीनार तो छोटी हो गई है, उससे ऊंची तो बिल्डिंग्स बन गई हैं, तो आपको नीचे सड़क दिखाई नहीं पड़ेगी, केवल गाड़ियां ही गाड़ियां नजर आएंगी। इतनी गाड़ियां हैं कि आपको सड़क दिखाई नहीं पड़ेगी और कोई आदमी पैदल दिखाई नहीं पड़ेगा। आदमी इसलिए नहीं दिखाई पड़ेंगे कि वे पैदल नहीं चलते हैं, बल्कि आदमी डर की वजह से पैदल नहीं चलते हैं, इसलिए दिखाई नहीं पड़ेंगे। हमारे साथी जाबिर हुसेन साहब यहां रहते हैं, उनके यहां स्वर्ण जयन्ती में जाने के लिए सिर्फ तीन मिनट लगते हैं, लेकिन मैं डर की वजह से नहीं जाता हूँ। आपने रोड पर Zebra Crossing भी बनाया है, लेकिन फिर भी वहां पर 50-60 किलोमीटर की रफ्तार से गाड़ियां चलती हैं। हमने यहां पर एक क्वेश्चन पूछा था, उसके जवाब में आपने कहा था कि वहां पर गाड़ियों की रफ्तार 15-20 किलोमीटर होगी, लेकिन वहां पर तो 50-60 किलोमीटर की रफ्तार से गाड़ियां चलती हैं। वहां Zebra Crossing बनाने का कोई अर्थ ही नहीं रह गया है। इसलिए आप इस बारे में जरूर ध्यान दीजिए। मैं एक बात और कहना चाहूंगा कि आप एक क्रांतिकारी काम करिए। आपको टोल टैक्स बंद करने के लिए जो भी करना हो, जैसा भी नियम बनाना हो, जितना भी टैक्स लेना हो, लोगों से लीजिए। मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि पूरे हिन्दुस्तान में टोल टैक्स देने का मामला नहीं है, बल्कि मामला यह है कि वहां पर गाड़ी रुकती है और जाम लग जाता है तथा सिक्युरिटी के प्वाइंट से भी झंझट हो जाता है। इसलिए आप एक

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

क्रांतिकारी काम करिए और पूरे हिन्दुस्तान से एक मिनट में टोल टैक्स खत्म करिए। आपको यह काम करना चाहिए। अभी आप मेरी बात सुनकर हंस रहे हैं। आप अभी मिनिस्टर हैं और आपकी गाड़ी पर लाल बत्ती जलती है, लेकिन जब आप मिनिस्टर नहीं होंगे तब आपको परेशानी होगी तथा आप जाम में भी फंसेंगे। अभी तो आपकी गाड़ी पर लाल बत्ती व सायरन लगा है, जिसकी वजह से आप जाम में से भी निकल जाएंगे, लेकिन जब आप मिनिस्टर नहीं रहेंगे तब आपको समस्या होगी। इसलिए आप इसके बारे में जरूर विचार करिए और इस टोल टैक्स को खत्म करिए। सर, मैं एक और निवेदन करना चाहूंगा अगर मेरा समय हो गया है तो अंतिम निवेदन रोड एक्सिडेंट के बारे में करना चाहूंगा। हमारे एक मित्र ने कहा है कि इतने लोग लड़ाई में नहीं मारे गए, जितने कि रोड एक्सिडेंट में मारे गए हैं। आप उनकी सेफ्टी के बारे में कुछ इंतजाम करिए। सेफ्टी के बारे में तभी इंतजाम होगा जब आप रोड का इंफ्रास्ट्रक्चर बनाएं, लोगों के पैदल चलने का तरीका बनाएं और रोड क्रॉसिंग का तरीका बनाएं। मैं कभी-कभी बदरपुर बार्डर जाता हूँ, तो जब उसको क्रॉस करना होता है, तो हमें दस या पन्द्रह रुपए किसी रिक्शे वाले को देने पड़ते हैं कि आप वहां से लाल बत्ती में ले जाओ और उधर से घुमाकर लाओ। आप वहां पर रोड क्रॉस नहीं कर सकते हैं। वहां पर कोई अंडर ग्राउंड रास्ता भी नहीं बना है, ताकि रोड क्रॉस हो सके। इसलिए आप इस ओर ध्यान दीजिए क्योंकि यह एक बड़ी समस्या है। एक आदमी ने कहा है कि आपका देश महान तभी बनेगा, जब आप रोड का इस्तेमाल करेंगे और रोड बनाएं। धन्यवाद।

(समाप्त)

**SHRI Y.P. TRIVEDI (MAHARASHTRA):** Mr. Deputy Chairman, Sir, I was the President of All India Federation of Indian Automobile Association for two terms. I am very much conversant with the problems of road safety as well as road transport. I do agree that this is one of the most important portfolios. We have a very, very competent man, who has done excellent job in the Ministry of Commerce, to head this portfolio. I am sure great results will flow from him. Much has been stated about how the United States had been built up, especially by General Isa

Rover after the Second World War, when he built all those freeways and tollways. At the same time, we must also remember that Germany was built by Hitler. He constructed all those autobahns.

(Contd. by 3Y)

RG/5.55/3Y

**SHRI Y.P. TRIVEDI (contd.):** The autobahns were largely responsible for revival of Germany in 1929, when again it became one of the strong economic and military powers. What I am trying to suggest is that roads are very important for the revival of a country's economy. I have some suggestions to make. Being connected with road transport, and receiving so many foreign tourists on a regular basis, as President of the Automobile Association, I have seen some of the problems which the people suffer from. First of all, when you travel across the length and bread of the country, you find road signs at various places in vernacular languages only. It must be made compulsory that even if it is in a vernacular language, be it, Gujarati, Marathi or Tamil or Telugu, the road sign must also be either in English or in Hindi so that the person is not handicapped. Sometimes, one does not know where one has reached; even though one might have the road map, one does not know which place he/she has reached. So, the road signs must be in Hindi as well as in English. Then, another problem, which the people suffer from when they travel by road, is that we do not have enough rest rooms. In our country, when people are going from one place to another, sometimes, they have to travel for miles together, before they can go to a proper rest room. Men can always find their way out because they can use the entire countryside as the rest room. But the problem arises



**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

with women, and I believe, there must be proper rest rooms; so also, there must be proper places where people can sit and eat. In our country, this is one of the basic facilities which is lacking. Then, I also believe that Automobile Associations wish to organise car rallies. Now, car rallies are not necessarily rallies for the purpose of speed, but they also take into consideration the safety. So, for the purpose of organising car rallies and such events, if the Minister takes a little interest in the whole thing, then, probably, these events can also become successful, and many tourists can come. We can also have lanes for cycles because today cycling has also become a very important sport event. Cycle rallies are taking place at many places in the world, and this can be organised here too.

Much has been said about road safety. Very often, we find that we have the Road Safety Week. But road safety is something which should not be confined to just one week. It should be a permanent programme. It hurts anybody's mind and anybody's heart when we see, unnecessarily, without any rhyme or reason, a person is killed on the road in a road accident. I believe, when a person takes out a vehicle on the road, it is like taking a tiger on the road. He should be very cautious. It is not merely the fault of the pedestrians, it is also the fault of the motorists who is taking a tiger on the road, and he should be very careful about the whole thing. One of the complaints, which is normally made in our country is, okay, we do have roads built up, but there is no repair or maintenance of these roads. I have seen, when I moved abroad, the repair and maintenance work of roads is given to big corporations. So, they get advertised. At the same time, if the

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

maintenance is not good, then, the names of these companies get tarnished. This is an experiment which is worth trying. In the United States, I have seen that maintenance work of roads is given to big corporations. I would also suggest one more thing. What is badly required in our country is the amendment of the Carriage of Goods Act. It is a very old Act, and the liability of the carrier is absolute. I think that requires modification. Then, about the Motor Vehicles Act, there should be an All India Motor Vehicles Act. There are separate Motor Vehicles Acts in different States, and there are contradictions in the provisions of various Acts. So, the Carriage of Goods Act and the Motor Vehicles Act, with which you are intimately connected, should be looked into.

Then, somebody mentioned about funds. I do agree that paucity of funds can be a great handicap. But, for that, you may think in terms of tax-free bonds, if that is permissible. I remember, at one time, the capital gains earned by an individual or by anybody, could be employed in these types of bonds which were taken out by the National Highways Authority, and there were exemptions.

(Continued by 3Z)

3Z/6.00/ks

**SHRI Y. P. TRIVEDI (CONTD.):** That capital gains tax exemption is now being withdrawn in respect of the National Highways Authority. I think it should be re-introduced so that capital gains, which at the moment, can only be given under NABARD or Rural Electrification, also flow in the highways sector because everybody says that highways are very important, roads are very important, but from where will the funds

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

come? Either you have tax free bonds or capital gains coming here in the form of exemption from this.

I have given certain suggestions. I hope the hon. Minister, who is very competent, will be able to take these up. I also hope that we would certainly have great roads in our country, which will make our country great.

(Ends)

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** Shrimati Vasanthi Stanley. You have five minutes.

**SHRIMATI VASANTHI STANLEY (TAMIL NADU):** Sir, I thank you for giving me this opportunity for making some observations on the working of the Ministry of Road Transport.

Sir, the working of the Road Transport Ministry has been appreciated by the former Finance Minister, Shri P. Chidambaram, as also by the present Finance Minister, Shri Pranab Mukherjee. I also feel proud to say that this appreciation has come from the Opposition Benches also. I thank Prof. Ram Gopal Yadavji for appreciating the achievements in the previous regime of our beloved T.R. Baalu. Sir, the Ministry is now in the able hands of Shri Kamal Nathji. I am sure these achievements will continue in the present regime too.

Sir, roads are like blood vessels in a human body. \* This was the dream of our national poet, Bharati. He wanted to build the whole nation by linking all the rivers, by building bridges and also by

-----

\* The hon. Member spoke in Tamil.

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

constructing new roads. But this is possible only if our road transport department works really well. Good roads are required not only for bettering our day-to-day life, but also for the economic growth of the entire country.

At the outset, Sir, I would like to compare the performance of the UPA Government in the last five years in this sector with that of the previous regime. I would like to give a comparison here, Sir. The number of contracts awarded during the tenure of the previous NDA Government was 136, which included 9 BoT projects and 8 NoT projects, whereas the UPA Government, in its last five years, had awarded 201, which included 60 BoT projects and 17 NoT projects. This includes a daily average lay of 6.5 kms of roads as against the 2.3 kms achieved by the previous Government. I would like to underline here that the process had slowed down because of the model construction agreement laid down by the Planning Commission. So, even though there were constraints like intervention by the Planning Commission and all that, the previous UPA Government was able to achieve three times of what the NDA Government had done. Regarding Tamil Nadu, Sir, I want to say that every year we have been allocating more funds for road development and road maintenance. To say it precisely, Sir, during the five-year tenure of the previous Government, only Rs.4,000 crores had been allocated for road development, whereas the present Government has allocated Rs.6,500 crores, that too, only for the first three years. For road maintenance, Rs.1500 crores were allotted by the previous Government, whereas the present Government has allotted Rs.2,500 crores in these three years of Kalam's Government. Sir, after this Government has come into power, 45,000 kms of roads have been laid down, 4750 kms of roads have been widened and 550 minor and major projects have been constructed. Sir, whenever DMK Government comes into power in Tamil Nadu, important projects like the Anna Flyover of Chennai, the two-level bridge of Tirunelveli, the three-level bridge of Coimbatore and more bridges at Kulithalai have been built. Sir, 1730 railway over-bridges have also been built in Tamil Nadu.

(Contd. by 4a/tdb)

TDB-SCH/4A/6.05

**SHRIMATI VASANTHI STANLEY (CONTD.):** Sir, I would like to draw the attention of the hon. Minister that, with the help of the World Bank, two major projects are pending before the Central Government. One is, Arcot-Thiruvannamalai-Virudhachalam and Thiruthani Road and another project is, Nagapattinam-Ramnad-Thoothukudi stretch of the East Coast Road. (Time-bell) Sir, I will finish it in one minute. This will be completed within this financial year. For the remaining stretch between Tuticorin to Kanyakumari, a stretch of 120 kilometres, the State Government itself has allotted Rs.190 crores. These projects have already been sent to the Central Government, and it is lying before them. I would like to impress upon the hon. Minister that proper funds are allotted to Tamil Nadu to complete these projects. The Outer Ring Road, connecting major National Highways, like Chennai-Trichy Highway, Chennai-Bengaluru Highway, Chennai-Kolkata Highway are also under process. Sir, then, there is a stretch of 30 kilometres, linking Vandalur-Nazarathpet-Nemilichery road. For this also, Rs.100 crores project is being sent before the Central Government for fund allotment. I request Shri Kamal Nathji to look into this matter and see that Tamil Nadu gets its proper share. I hope, कमल जी, आप कमाल करेंगे। Thank you, Sir.

(Ends)

---

\*\*\* Pp 467 onwards will be issued as a supplement.

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**  
**DISCUSSION ON WORKING OF MINISTRY OF**  
**ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS(CONTD.)**

**श्री रघुनन्दन शर्मा (मध्य प्रदेश):** माननीय उपसभापति जी, जिस प्रकार से स्वस्थ शरीर के लिए रक्त शिराएं और धमनियां भी स्वस्थ होनी चाहिएं, जिनमें रक्त का प्रवाह ठीक प्रकार से हो, उसी प्रकार से स्वस्थ और समृद्ध राष्ट्र के लिए अच्छी सड़कों की आवश्यकता होती है। ये अच्छी सड़कें ही उस राष्ट्र की रक्त शिराएं हैं, उस राष्ट्र की धमनियां हैं।

किसी ने अमरीका के राष्ट्रपति से पूछा, यह उदाहरण अभी आया है, कि आपका देश इतना समृद्ध और सम्पन्न कैसे है? उनका उत्तर था कि सड़कों के कारण हमारा देश समृद्ध और सम्पन्न है, न कि समृद्धता और सम्पन्नता के कारण हमारी सड़कें बनी हैं। भारत को भी हमें समृद्ध देश के रूप में ले जाना है, दुनिया के शीर्ष स्थान पर पहुंचाना है तो सड़कों के ऊपर हम लोगों को विशेष ध्यान देना पड़ेगा। यदि सड़कें ठीक हुईं, तभी देश का विकास होगा, देश समृद्धि की तरफ बढ़ेगा।

अभी हमारे मित्र कलराज जी बता रहे थे कि पिछले पांच वर्षों में स्वर्णिम चतुर्भुज की, उत्तर से दक्षिण, दक्षिण से पूर्व, पूर्व से पश्चिम और पश्चिम से उत्तर की जो चारों सड़कें बननी थीं, इस महत्वाकांक्षी योजना के विकास की गति में, निर्माण की गति में अंतर आया है और वह मंद पड़ गई है। उन्होंने 'मंथर गति' शब्द प्रयोग किया, लेकिन मैं कहना चाहता हूं कि सड़कें मंथर गति से चल रही हैं और सरकार मंथरा गति से चल रही है। सरकार के मन में ईर्ष्या है कि अटल बिहारी वाजपेई जी ने इन सड़कों की योजनाएं बनाई हैं, इसलिए यह श्रेय उनको नहीं मिलना चाहिए। इसीलिए उनका निर्माण कार्य उन्होंने शिथिल कर दिया है। सड़कों का काम अवरुद्ध कर दिया है ..(व्यवधान) इसलिए मैं कहना चाहता हूं कि यदि इस राष्ट्र के प्रति और देश को विकास की ओर ले जाने के प्रति आपके मन में कुछ भावना है, कामना है, देश के लिए आप कुछ करना चाहते हैं, तो निश्चित रूप से इसकी गति में आप कुछ अंतर लाइए, ताकि हम फिर से इसको अपने लक्ष्य के अनुरूप प्राप्त कर सकें। सन् 2010 तक इनमें से कुछ सड़कें बन जानी थीं, लेकिन दुर्भाग्य से अभी आधी सड़कें भी नहीं बन पाई हैं।

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

महोदय, जहां तक राजमार्ग का प्रश्न है, ये सड़कें 33,000 किलोमीटर बननी थीं, लेकिन अभी तक 16,000 किलोमीटर सड़कों का निर्माण कार्य प्रारम्भ ही नहीं हुआ है। केवल 6000 किलोमीटर सड़कों पर काम चल रहा है।

**उपसभाध्यक्ष (प्रो. पी.जे. कुरियन) पीठासीन हुए**

इस गति से तो परिवहन और राजमार्ग के मामले में हम दुनिया के सामने बहुत पीछे रह जाएंगे, इसलिए हम लोगों को इस ओर शीघ्र ध्यान देना पड़ेगा।

4b/psv पर जारी

-SCH/PSV-KLS/4B/6.10

**श्री रघुनन्दन शर्मा(क्रमागत):** महोदय, हमारी प्रतिस्पर्धा यूरोप से नहीं है। इस मामले में हमारी प्रतिस्पर्धा अमेरिका से भी नहीं है। लद्दाख से लेकर अरुणाचल तक जो विशाल हिमालय है, जो हमारी रक्षा की दीवार भी है, वहाँ समृद्ध सड़कों की आवश्यकता है, गुणवत्ता वाली सड़कों की आवश्यकता है। वहाँ सुरक्षा की दृष्टि से उन सड़कों की आवश्यकता है। इसलिए प्रतिस्पर्धा यदि कहीं लद्दाख से लेकर अरुणाचल तक बनती है, तो वह प्रतिस्पर्धा हमें चीन से करनी होगी। वहाँ पर चीन कितनी गति से सड़कें बना रहा है? चीन कितनी तेजी से गुणवत्ता वाली सड़कें बना रहा है? वह हमारी सीमा तक कहाँ-कहाँ पहुँच गया है और हम पीछे क्यों रह गए हैं? क्या इसका विचार हमने किया है? यदि हम इसका विचार नहीं करेंगे तो निश्चित रूप से आगे आने वाली पीढ़ी हमें कहीं-न-कहीं प्रश्नांकित करेगी और हमें दोषारोपण का भागीदार होना पड़ेगा। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि आप सड़कों के मामले में किसी भी प्रकार से पीछे न रहें और एक योजनाबद्ध विकास कार्य को हाथ में लें।

मैं एक बात और कहना चाहता हूँ कि मध्य प्रदेश में पिछले समय कहीं-न-कहीं पक्षपात हुआ है। उसके साथ सौतेलापन हुआ है। वहाँ पर कम राशि दी गई है। यहाँ राशि देने का क्रम निरन्तर पाँच वर्षों तक चला है। वह घटा ही घटा है, जब कि सब तरफ राशियाँ बढ़ी हैं। हर मद में वृद्धि होती है, लेकिन मध्य प्रदेश में सड़कों के या राजमार्गों के निर्माण का कार्य हो या मरम्मत का कार्य हो, दोनों कार्यों में राशियों में कटौती की गई है। यह ठीक बात नहीं है। एकांगी राष्ट्र का यह विचार कहीं न कहीं अपूर्णता का द्योतक है। इसलिए इस बारे में आप ध्यान दीजिए। कमलनाथ जी, मध्य प्रदेश आपकी धर्मभूमि भी है और आपकी

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

कर्मभूमि भी है। आप वहाँ से आते हैं। आप वहाँ का प्रतिनिधित्व भी करते हैं। यदि आप मध्य प्रदेश का प्रतिनिधित्व करते हैं, तो आपको यह पक्षपात और यह सौतेलापन दूर करना पड़ेगा। अटल जी के साथ कमल का सम्बन्ध रहा है और इसलिए अटल जी के बाद यदि किसी का नाम पुकारा जाए ...(समय की घंटी)... तो यह कहा जाएगा कि कमलनाथ जी ने मध्य प्रदेश के सड़कों का विकास किया है। ...(समय की घंटी)...

**THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN):** O.K. ...(Interruptions)...

Please ...(Interruptions)... अब आप बैठिए। ...(व्यवधान)...

**श्री रघुनन्दन शर्मा:** निश्चित रूप से आप देश के प्रति और मध्य प्रदेश के प्रति, ...(व्यवधान)... दोनों के प्रति, सड़कों के मामले में सजग रहेंगे, जागृत रहेंगे ...(व्यवधान)... और पक्षपात तथा सौतेलापन की पुराने नीति को बदलेंगे। बहुत-बहुत धन्यवाद।

(समाप्त)

**THE VICE-CHAIRMAN:** O.k. Now, discussion on the working of the Ministry of Road Transport and Highways is concluded. ...(Interruptions)... Please sit down. ...(Interruptions)...

**श्री रुद्रनारायण पाणि:** सर, एक मिनट। ...(व्यवधान)... सर, इसमें National Water Ways भी आता है। मैंने यहाँ बैठ कर सब सुना, लेकिन National Water Ways के बारे में किसी ने भी जिक्र नहीं किया। इसलिए कल जब माननीय मंत्री जी उत्तर दें तो कृपया वह National Water Ways के बारे में भी बताएँ।

**THE VICE-CHAIRMAN:** O.k. Now, discussion on the working of the Ministry of Road Transport and Highways is concluded. Hon. Minister will reply tomorrow. ...(Interruptions)...

(Ends)

**THE MINISTER OF URBAN DEVELOPMENT (SHRI S. JAIPAL REDDY):**

Sir, I am to make a statement. ...(Interruptions)...

**THE VICE-CHAIRMAN:** No, no. ...(Interruptions)... It is last but one.



Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009

**SHRI S. JAIPAL REDDY:** How long will the House sit, Sir?  
...(Interruptions)...

**THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN):** First Special Mentions and immediately after that. ...(Interruptions)...

**SHRI S. JAIPAL REDDY:** They will take their own time.  
...(Interruptions)...

**THE VICE-CHAIRMAN:** Okay, if the House agrees, I will allow the Minister to make his statement and after that we can have Special Mentions.

**SOME HON. MEMBERS:** Yes, Sir.

**THE VICE-CHAIRMAN:** Okay, fine. Mr. Jaipal Reddy.

**STATEMENT RE: ACCIDENT AT DELHI METRO CONSTRUCTION  
SITE ON 12<sup>TH</sup> JULY, 2009.**

**THE MINISTER OF URBAN DEVELOPMENT (SHRI S.JAIPAL REDDY):**

Sir, I have to make a statement on the decisions taken by the Board of Delhi Metro Rail Corporation on the basis of the report of the high level committee that inquired into the incident at the DMRC construction site on the 12<sup>th</sup> July, 2009.

Sir, as I have already apprised the House on 13<sup>th</sup> July, 2009, a launching girder along with a portion of Metro viaduct collapsed at Zamrudpur near East of Kailash in South Delhi at about 5.00 a.m. on 12<sup>th</sup> July 2009. A high level four member Inquiry Committee was constituted by the Delhi Metro Rail Corporation (DMRC) to investigate the incident. Subsequently, the Chief Engineer (Design) of DMRC was withdrawn from the Committee on 21<sup>st</sup> July, 2009 and the remaining

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

experts have now submitted the Report. The main findings of the Committee regarding the causes of the accidents are (i) serious deficiency in the design of the cantilever arm; and (ii) the concrete not having the adequate strength probably due to lack of adequate curing of the concrete.

(Contd by 4C)

SSS/4C/6.15

**SHRI S. JAIPAL REDDY (CONTD.):** DMRC had decided to take the following action:-

- (c) The Design Consultants, M/s Arch Consultancy Services to be blacklisted for five years. The structural consultant M/s Tondon consultants, who did not give the correct advice to DMRC, is being debarred for two years.
- (d) Shri V. P. Srivastava and Shri Mukesh Thakur, the two Deputy Chief Engineers directly responsible for the designs and site supervision, have been placed under suspension.
- (e) Shri Rajan Kataria, the Chief Engineer (Design), DMRC to be issued with a major penalty charge sheet.
- (f) Shri C. Mallonga, the expatriate Consultant of General Consultants, who had direct responsibility for ensuring quality of works, to be immediately de-mobilised and replaced.
- (g) The Contractor M/s Gammon India to be issued a show-cause notice for blacklisting for two years.
- (h) Shri Vijay Anand, the Director of DMRC in whose jurisdiction this accident took place as well as the previous accident involving a

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

launching girder collapse, has been repatriated back to the Railways.

- (i) The DMRC has started a special drive to check all the cantilever piers so far constructed and their designs are now being rechecked by M/s Shirish Patel and Associates, a well known Design Consultant. Based on their advice, necessary action will be taken to ensure that all the cantilever piers are safe.
- (j) The DMRC has also decided to get all the designs checked in future by the General Consultants or by an outside Consultancy. The Design Wing of DMRC is also being substantially strengthened.
- (k) The General Consultants are also being strengthened to ensure safety and quality of construction.
- (l) DMRC has also initiated steps to revitalize the Tool Box Safety Drill to all the workers before commencement of the shift. DMRC has also started a crash course for three days in safety rules and regulations for every worker involved at the construction site. The entire work force will be covered within a period of 15 days.

**THE LEADER OF THE OPPOSITION (SHRI ARUN JAITLEY):** Sir, the hon. Member has in the statement elaborated what action is proposed to be taken against consultants, contractors, officers, engineers and it is said that the design of the cantilever arm was seriously deficient. I have got two clarifications to seek. My first clarification is: the action will be on etc. and that is an issue on which the Minister has elaborated. Has the Minister looked into or have the experts looked into the fact that in

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

order to reach the deadline for the Commonwealth Games, the hurry in the time phase which is taking place is seriously compromising the safety considerations? After this accident and the last one which took place late last year at Lakhsmi Nagar, now a series of defects are being pointed out in the media and some admissions are also being made by the DMRC which was otherwise doing an excellent job in Delhi. This is a matter of concern that in order to meet that deadline of the Commonwealth Games, are we compromising on security?

(Contd. by NBR/4D)

-SSS/NBR-DS/4D/6.20.

**SHRI ARUN JAITLEY (CONTD.):** The second one is: The elevated platforms of the Metro at both the places -- Laxmi Nagar and Zamrudpur -- where the two major accidents took place are in very congested localities. At least, this one is not a broad road; it is a little bit narrow road. Even when this was being planned, there was a huge demand amongst the people living in those areas that like in many other areas this should also be underground so that the safety consideration, as also the aesthetic consideration of the national capital could be retained. Is there a serious consideration going on that to have such indefinitely large elevated constructions was a compromise also with safety in order to save the extra expenditure which may involve by having underground Metro? Thank you.

(Ends)

**श्री कलराज मिश्र (उत्तर प्रदेश):** सर, मैं Commonwealth Games के बारे में ही पूछना चाहता था कि उसको deadline मानकर जो कार्य किया जा रहा है, कहीं यह safety

value से समझौता तो नहीं किया जा रहा है? मैं यही पूछना चाहता था, जिसे अरुण जी ने पूछ लिया।

(समाप्त)

**SHRI PRASANTA CHATTERJEE (WEST BENGAL):** Sir, the hon. Minister in his statement has mentioned two deficiencies for the causes of the accident. The first one is a serious deficiency in the design of the cantilever arm. He has elaborated it. The second point he has said, 'the concrete not having the adequate strength.' This is the second point. He has drawn the conclusion. Then, he has added, 'probably, due to lack of adequate curing of the concrete.' What is the reason? This statement is prepared by his department officials. On the one hand the hon. Minister is saying that the concrete does not have adequate strength and, on the other, he says that there is lack of adequate curing. Sir, perhaps, the hon. Minister is not sure whether it is due to lack of adequate curing of the concrete. Nothing has been mentioned about the action on these things in the Report. Then, Sir, there is lack of serious supervision. The hon. Minister has not reported what was the reason for that and why the concrete does not have the adequate strength. He has drawn the conclusion. And, what is the reason? He says, 'perhaps, due to lack of adequate curing of the concrete.' I want to have clarification from the hon. Minister on this and why no action has been reported about the second point. Thank you.

(Ends)

**SHRI TIRUCHI SIVA (TAMIL NADU):** Sir, it is appreciated the actions taken by the Ministry and the resolution to restart the work within a period of 15 days. I would like to know whether it will cover what is

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

stated in para 7 of the Statement. It says, 'The DMRC has started a special drive to check all the cantilever piers so far constructed and their designs.' Sir, if they are found to be faulty, will it be possible to set them right within these fifteen days? Thank you.

(Ends)

**श्री राजनीति प्रसाद (बिहार):** सर, मेरा सीधा सवाल यह है कि अभी जो रिपोर्ट आई है कि 15 पायों में दरार हो गए हैं। ..(व्यवधान)

**एक माननीय सदस्य:** सत्रह ..(व्यवधान)

**श्री राजनीति प्रसाद:** हाँ, 17, जो भी है। मेरा मंत्री जी से यह पूछना है कि क्या उन्हें पुनः बनाया जाएगा या उनमें ही सुधार किया जाएगा? अगर उनको ही सुधारा जाएगा तो क्या यह safety point of view से ठीक होगा?

(समाप्त)

**SHRI BHARATKUMAR RAUT (MAHARASHTRA):** Sir, whatever happened is very unfortunate. My request and suggestion to the Government is, why not the entire work be suspended, get it checked by third party expert, the names of which you have mentioned. I am saying this because we are playing with the lives of thousands and thousands of people. Forget the Commonwealth Games now. The Commonwealth Games will come and go. But, the Metro will remain for 100 years. This is number one.

Secondly, I come from Mumbai. Metro work has started in Mumbai. I want to know from the hon. Minister what type of security measures that the Government is taking. Now, we found that there is a fault in design. If it is so, what will happen to Mumbai Metro? As Mr. Jaitley has rightly said that the area is very narrow. In Mumbai, it is narrower than Delhi. Therefore, my suggestion to the hon. Minister is to

suspend the work and get it re-examined in Delhi and Mumbai. Thank you.

(Ends)

(FOLLOWED BY PB "4E")

PB/4e/6.25

**SHRI MATILAL SARKAR (TRIPURA):** Sir, the hon. Minister has mentioned two major causes of the accident. My question is, whether these two causes correspond only to the places where the incidents occurred or all throughout. I want to know whether you have examined it. Whether it is all throughout, that has to be enquired.

**THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN):** Mr. Madhu; ask one question only. ...(Interruptions)...

**SHRI PENUMALLI MADHU:** Sir, the Minister in his explanation tried to ... ...(Interruptions)...

**SHRI MATILAL SARKAR:** Shall I repeat? I think, he has not heard. ...(Interruptions)...

**THE VICE-CHAIRMAN:** He has heard. Yes, Mr. Madhu.

**SHRI PENUMALLI MADHU (ANDHRA PRADESH):** Sir, I would like to know which is the most important aspect of causing such an accident. That is not spelt out clearly. The major cause for this defect is not properly presented. I would like to know what measures they are going to take.

**DR. PRABHAKAR KORE (KARNATAKA):** Sir, this is the statement of Minister regarding accidents. But, today, if you had just gone through media statements, there are even new places where they have found the cracks at various cantilevers. I want to know whether this whole project

is design-defective. If so, what is the next action that the Government is going to take? That is my question.

**THE MINISTER OF URBAN DEVELOPMENT (SHRI S. JAIPAL REDDY):**

Sir, I am grateful to all the nine hon. Members, more particularly, to the Opposition Leader, Shri Arun Jaitley. I would like to make one general observation. Accidents should be avoided in principle. But during the construction time, accidents take place, unfortunately. We should, however, try and avoid, at least minimise, the number of accidents. I would like to state in all humility, going by international benchmarks, at the construction time, we are not doing badly. We are slightly ahead of Singapore, slightly behind London. That, however, is no source of comfort.

We need to understand another thing. Accidents that occur at the construction stage are qualitatively different from the accidents that occur during the operation time. It gives me satisfaction, if not pride, to tell the House that during the last seven years of Phase I, DMRC, not one accident has taken place during the operation time. Therefore, there are all kinds of fears in the minds of people because this distinction between accidents during the construction time and accidents during operation time is being blurred. Therefore, we, at least, the hon. Members, should note it so that the people will be able to assimilate it. Arunji has made two relevant points. One is, whether we are compromising on quality, efficiency for the sake of hype. I should like to tell the House with all the sense of responsibility that safety is not being compromised. The Commonwealth Games is no doubt a big peg on which we hang the targets of our major city projects. It is our natural



anxiety, as a nation, to see that the Commonwealth Games event leaves a lasting legacy.

(Contd. by 4f/SKC)

4f/6.30/skc

**SHRI S. JAIPAL REDDY (Contd.):** I was watching the BBC only two days back where even Londoners were seeking to leave behind a lasting legacy after their Olympic Games in 2012. It is a legitimate, natural, national aspiration. But all these things are not being built for the sake of the Commonwealth Games; they are being built with a focus on the Commonwealth Games; they would have been built even without the Commonwealth Games. Therefore, I would like to assure the Leader of Opposition and all Members that safety is not being compromised. We have enough cushions in terms of time schedules. Some of the schedules may be relaxed; even so, we will have time enough to complete all our programmes in time for the Commonwealth Games.

There is a general opposition to elevated metro. The difference in cost between the elevated metro and underground metro is almost three times. Secondly, and equally importantly in my view, the safety requirements needed for the underground metro in regard to fire hazards and others are far more elaborate. Therefore, it is incorrect to think that the underground metro is somehow safer than the elevated metro. This kind of an impression is there among the people. I would like to address those concerns; this is not the case.

Sir, hon. Member, Mr. Prasanta Chatterjee had raised a point in regard to inadequate strength of the concrete. I have looked into this when the report was given to me. I am told, concrete was

found to be lacking in strength while the quality of cement was good enough. Therefore, this was an observation made by the technical committee.

**SHRI PRASANTA CHATTERJEE:** Are you reconstructing it?

**SHRI JAIPAL S. REDDY:** No, we are not.

**SHRI PRASANTA CHATTERJEE:** But the concrete does not have enough strength.

**SHRI JAIPAL S. REDDY:** No. For everything, the technical committee does not have to come to definitive positions. They give a report. They referred to two variables, namely, the concrete, the overall product, and the input called cement. The word 'probably' was inserted because the technical committee in its report did not give a finally affirmative position. Therefore, I used the word 'probably' there.

**SHRI PRASANTA CHATTERJEE:** You have drawn the conclusion that the concrete does not have adequate strength and then said 'probably' about the action.

**SHRI JAIPAL S. REDDY:** For example, the contractor concerned in the case of concrete was Gammon India. It is a major construction company. A show-cause notice is being issued to Gammon India for blacklisting the company. This, you will appreciate, is a very serious step that we are taking.

Cantilever piers become necessary wherever there are sharp curves. The 67<sup>th</sup> pier, no doubt, entailed a long cantilever. Some mistakes have crept in, which have been honestly admitted to. Shri Rajniti Prasad had referred to some piers now being found to have cracks. In all, I am told, there are 18 cantilever piers -- which are

different from other piers, as you know -- which are found to have cracks. These cracks could be superficial or could be structural. If they are superficial, of course, we do not have to bother.

(Contd. at 4g by hk)

HK/4g/6.35

**SHRI S. JAIPAL REDDY (CONTD.):** If they are structural, then we have many other options like external pre-stressed treatment, jacketing, etc. These could have been done for six to seven piers also. But this was not done because the consultant gave a wrong report that the crack was superficial. Therefore, we don't have to worry about any of these things. Every cantilever pier in the whole city is being thoroughly checked. In case any of them is found to have a structural problem, some of these fundamental remedies will be applied.

Sir, *Bharatkumarji* suggested a remedy. I think the remedy you are suggesting is infinitely worse than the malady we are facing. I don't think that we should rush to such a panicky conclusion. Please do not spread the panic. DMRC is a magnificent product on which India, as a country, is proud and I may also tell you that it stands on its own in the comity of nations as well. You are trying to develop doubts about metro rail itself. That is not correct. Whether the metro rail is built through PPP model ..(Interruptions)..

**SHRI BHARATKUMAR RAUT:** Don't mistake me. I am not taking any doubt on anything, nor am I blaming. ..(Interruptions).. I am saying that we are playing with the lives of lakhs of people. The metro will be remaining there for next hundred years. So, why don't you suspend the work for fifteen days or one month, check everything, clear all your

doubts and then restart the work? That is the simple thing because I also have the background..(Interruptions)..

**SHRI S. JAIPAL REDDY:** I appreciate your concerns and I appreciate the nobility of your motives. But we should not get scared. Phase-I of DMRC has been running magnificently, almost faultlessly for the last seven years. This must set all your doubts to rest.

Now Madhuji of CPM, my good friend, has asked me as to what is the major cause. I referred to two major causes. I cannot now substitute my judgement for the judgement of the Technical Committee. The Committee has arrived at the conclusion that there are two causes. I am not competent to respond to as to which one of the two is more important.

**SHRI TIRUCHI SIVA:** Cantilever piers were found defective. Will they be completed within 15 days time-frame?

**SHRI S. JAIPAL REDDY:** No, fifteen days period is meant for training and retooling of workers. What we are first doing is to get every cantilever pier checked, not only 18 piers which have shown cracks but every other cantilever pier. I will not be able to give a time-frame, but I am making a commitment in regard to thorough checking of every cantilever pier. Sir, well I thank all the hon. Members and I would like to assure them that this was a mishap. There was a fault in the process of construction of 67 piers. That has alerted us to all the negative possibilities. We will be on guard. From every accident, we also learn. I am sure DMRC which has done a wonderful job will learn more as an institution from this incident.

(Ends)

vnk/sc-ksk/6.40/4h

**THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN):** Now, we shall take Special Mentions. Those who want to lay their Special Mention on the Table can do so.

### SPECIAL MENTIONS

#### DEMAND FOR PROPER MANAGEMENT AND CONSERVATION OF RELIGIOUS PLACES OF ARCHAEOLOGICAL IMPORTANCE IN JAMMU AND KASHMIR

**श्री कलराज मिश्र (उत्तर प्रदेश) :** महोदय, कश्मीर घाटी में आतंकियों द्वारा हिन्दू और मुसलमानों के बीच दरार पैदा करने की कोशिशों के बावजूद दोनों ही समुदायों में आपसी विश्वास कायम है, किन्तु दुर्भाग्य से सरकारी विभाग अपनी जिम्मेदारियों से पीछे हट रहे हैं। कश्मीरी पंडितों के घाटी छोड़ने के बाद पुरातत्व महत्व के और धार्मिक आस्था के केन्द्र मंदिरों में पूजापाठ का संकट पैदा हो गया है। इनके रख-रखाव और देखभाल से पुरातत्व विभाग के द्वारा अपने हाथ खींच लेने के कारण इनके ध्वस्त होने का संकट पैदा हो गया है।

लिद्धर नदी के किनारे लगभग 900 साल पुराने शिव मंदिर का रखरखाव कश्मीरी पंडित एसोसिएशन करता था, किन्तु उनके कश्मीर घाटी छोड़ने के बाद वर्ष 1989 से मंदिर राज्य पुरातत्व विभाग के पास आ गया। आतंकियों की धमकियों के बाद पुरातत्व विभाग ने धन की कमी दिखाकर रखरखाव से अपना हाथ खींच लिया, जिससे इनके ध्वस्त होने का भी खतरा पैदा हो गया है। मंदिर के दर्शन और पूजा बंद न हो, इसके लिए मुस्लिम समुदाय ने पहल करके एक अच्छा और सराहनीय कार्य शुरू किया है जिससे आपस में विश्वास और प्रेम बढ़ रहा है, किन्तु सरकार का उपेक्षापूर्ण रवैया खेदजनक है।

मैं सदन के माध्यम से मांग करता हूँ कि ऐसे पुरातत्व की दृष्टि से महत्वपूर्ण और पौराणिक आस्था व भाईचारे के प्रतीक स्थलों की उचित देखभाल और रखरखाव की व्यवस्था करे। धन्यवाद।

(समाप्त)

**DEMAND TO FULFIL VARIOUS NEEDS PERTAINING TO RAIL NETWORK IN TRIPURA**

**SHRI MATILAL SARKAR (TRIPURA):** Sir, the conversion work of metre gauge to broad gauge is a long due task of the Railway authorities in the North-East, where about half the length comprises of metre gauge lines. The entire line to Tripura is of metre gauge. The conversion works in the Lumding-Badarpur sector have been badly affected on account of insurgency in that part of Assam. As the problems of insurgency are not merely law and order problems, the Central Government should come to the help of the concerned State. Conversion work cannot wait. I invite the attention of the Central Government to this acute problem. Secondly, there is a heavy pressure of passengers on the railway line between Agartala and Dharmanagar in Tripura. There is a tremendous demand for starting a train from Agartala to Dharmanagar in the morning and return in the evening. This is the high time to implement this. I would request the Central Government to concede to this genuine demand.

Thirdly, the works of extension of railway lines from Agartala to Sabroom have not yet started. This needs more care and attention.

Fourthly, Agartala and Kolkata may be well connected by rail to Bangladesh. What is needed is a segment of railway line of 13 kilometres from Agartala to the nearest railway station in Bangladesh. The matter should be taken up with Bangladesh at appropriate level. It is needless to say that both the countries will be benefited by this. I

urge upon the Central Government to give due importance to the four issues raised above and take suitable steps as matters of priority.

(Ends)

**DEMAND TO INCLUDE PEOPLE BELONGING TO RAJVANSHI  
COMMUNITY IN THE LIST OF SCHEDULED TRIBES**

**श्री तारिक अनवर (महाराष्ट्र)** : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं निम्नलिखित मामले की ओर सरकार का ध्यान आकृष्ट करना चाहता हूँ :

राजवंशी समुदाय (जाति) के लोग बिहार राज्य के कटिहार जिले में काफी तादाद में रहते हैं। इनकी भाषा, रहन-सहन, वेष-भूषा और अन्य पारम्परिक रीति-रिवाज पश्चिमी बंगाल राज्य में रहने वाले राजवंशी समुदाय (जाति) के समान ही हैं। पश्चिमी बंगाल राज्य में राजवंशी समुदाय (जाति) को अनुसूचित जनजाति (एसटी) का दर्जा मिला हुआ है, जबकि बिहार राज्य में अभी तक राजवंशी समुदाय (जाति) को अनुसूचित जनजाति (एसटी) का दर्जा प्राप्त नहीं हुआ है जिसके कारण इस समुदाय के लोग अनुसूचित जनजाति (एसटी) को मिलने वाली सुविधाओं से वंचित हैं।

मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या राजवंशी समुदाय (जाति) को बिहार में अनुसूचित जनजाति (एसटी) सूची में शामिल किए जाने के लिए बिहार सरकार द्वारा केन्द्र सरकार को कोई पत्र लिखकर अनुरोध किया गया है? यदि केन्द्र सरकार को बिहार सरकार द्वारा राजवंशी समुदाय (जाति) को बिहार में अनुसूचित जनजाति (एसटी) सूची में शामिल किए जाने संबंधी कोई अनुशंसा-पत्र प्राप्त हुआ है तो केन्द्र सरकार ने अब तक उस पर क्या कार्यवाही की है अथवा करने पर विचार कर रही है? धन्यवाद।

(समाप्त)

(4जे-एमसीएम पर क्रमशः)

**DEMAND TO TAKE EFFECTIVE MEASURES TO CHECK  
INFILTRATION OF BANGLADESHIS IN TO THE COUNTRY**

**श्री श्रीगोपाल व्यास (छत्तीसगढ़) :** महोदय, एक रिपोर्ट के अनुसार बंगाल में 80 लाख, असम में 55 लाख, त्रिपुरा में 4 लाख व बिहार में 5 लाख बंगला देशी घुसपैठिये हैं। इससे जनसंख्या संतुलन अत्यधिक प्रभावित हुआ है। यह गंभीर चिंता का विषय है कि उत्तर पूर्व में काम कर रहे 20 से अधिक आतंकवादी संगठन प्रशिक्षण व सहायता बंगला देश से प्राप्त करते हैं। इन घुसपैठियों ने दारंग एवं उजालगुड़ी जिलों में मंगलदोई सहित 40 गांवों में आग लगा दी थी। फलतः 80,000 लोगों को कैम्पस में रहना पड़ा था। पाकिस्तानी झंडे लगाए गए व पाकिस्तान जिन्दाबाद के नारे भी लगाए गए। जून, 2008 में गोहाटी उच्च न्यायालय ने सम्पूर्ण स्थिति के गंभीर परिणामों की ओर इंगित किया था। अवैध घुसपैठियों के द्वारा संख्या के बल पर सत्ता पर काबिज़ होने की आशंकाएं भी हैं।

महोदय, मैं केन्द्र सरकार से अत्यधिक आग्रह करता हूं कि वह इन घुसपैठियों को पहचान के लिए कुछ योरोपीय देशों में अपनाये जा रहे तरीकों सहित अन्य उपाय करे, मतदाता सूची में से उनके नाम हटाए, उन्हें वापिस भेजे, शरण देने वालों पर कार्रवाई करे और अधूरी बाड़ को शीघ्रताशीघ्र युद्ध स्तर पर पूरा करे और सुनिश्चित करे कि फिर कोई घुसपैठ नहीं होगी। धन्यवाद।

(समाप्त)

**श्री रुद्रनारायण पाणि (उड़ीसा) :** महोदय, मैं इसका समर्थन करता हूं।

**श्री भागीरथी माझी (उड़ीसा) :** महोदय, मैं भी इसका समर्थन करता हूं।

**श्री भारतकुमार राऊत (महाराष्ट्र) :** महोदय, मैं भी इससे अपने आपको सम्बद्ध करता हूं।

**श्री रघुनन्दन शर्मा (मध्य प्रदेश) :** महोदय, मैं भी इससे एसोसिएट करता हूं।

(समाप्त)



Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009

**DEMAND TO ESTABLISH CENTRE FOR SIMILIPAL  
STUDIES IN THE NORTH ORISSA UNIVERSITY**

**MS. SUSHILA TIRIYA (ORISSA):** Sir, a draft proposal has been submitted by the North Orissa University to the Ministry of Environment and Forests to establish a Centre for Similipal Studies under the university near Jashipur, at the foothill of Similipal Biosphere Reserve. As a matter of fact, the Similipal Biosphere Reserve is a huge natural property of the country which needs in-depth studies. The Centre will cater to the needs of the people, researchers, visitors, tourists as well as five lakh inhabitants inside the core and buffer areas.

It is a unique God-gifted nature of beauty which later on constituted four units, namely, Similipal Wildlife Sanctuary constituted on 2306.61 kilometre; Similipal National Park constituted on 845.70 kilometre; Similipal Tiger Reserve constituted on 2,750 kilometre, and, the Similipal Biosphere Reserve constituted on 5,569 kilometre. According to the research conducted by different organisations, huge existence of limonite, bauxite, more than one crore tonnes of diesel, gold, platinum and mercury at Nauna, Gudgudia and Billpagha has been found.

The enormous forest resources will also enhance the socio-economic status of the ethnic people as well as eco-tourism aspects.

The study can be the milestone for the upliftment of the tribals of Orissa in general and Districts of Mayurbhanj and Keonjhar, in particular. I, therefore, urge upon the Government to establish the Centre of Similipal Studies under the North Orissa University at the earliest.

(Ends)

(Followed by 4k-gs/sk)

**DEMAND FOR INQUIRY INTO REPORTED IRREGULARITIES IN  
IMPORT OF AIRCRAFT CARRIER ADMIRAL GORSHKOV**

**प्र० राम गोपाल यादव (उत्तर प्रदेश) :** उपसभाध्यक्ष महोदय, सी०ए०जी० ने अपनी एक ताजा रिपोर्ट में एक गम्भीर मामले का खुलासा किया है। यह वित्तीय अनियमितताओं एवं अक्षम्य विलम्ब का एक ऐसा मामला है, जिसे जानकर सम्पूर्ण देश की जनता आश्चर्यचकित है। सन् 2004 में भारत सरकार ने रूस से एक पुराना second hand aircraft carrier एडमिरल गोर्शकोव लेने का निर्णय लिया था। उस समय यह बताया गया था कि रूस यह एयरक्राफ्ट कैरियर भारत को भेंट करेगा। केवल उसमें कुछ मरम्मत करने, refitting करने के लिए कुछ पैसा लगेगा। प्रारम्भ में यह अनुमान लगाया गया था कि एयर क्रफ्ट कैरियर की मरम्मत पर 947 मिलियन अमेरिकन डालर का खर्च आएगा, लेकिन आश्चर्य की बात यह है कि अब इसकी कीमत बढ़कर दो बिलियन अमेरिकन डालर हो गई है, जो प्रारम्भिक कीमत से दो गुणी से भी ज्यादा है। इससे भी ज्यादा चौंकाने वाली बात यह है कि एडमिरल गोर्शकोव का जीवन बीस वर्ष है और 2017 से पहले यह आपरेशनल नहीं हो पाएगा, जबकि नया एयर क्रफ्ट कैरियर गोर्शकोव से 60 परसेंट कम कीमत में बन जाएगा और उसका जीवन चालीस वर्ष होगा और उसके तैयार होने में मात्र दस वर्ष लगेंगे।

इसलिए महोदय, जैसा सी०ए०जी० ने साफ किया है कि यह एक गम्भीर अनियमितता है और देश की सुरक्षा के साथ खिलवाड़ है। मैं आपके माध्यम से इस विशेष उल्लेख के जरिए सरकार का ध्यान आकर्षित करते हुए, इस पूरे प्रकरण की जांच की मांग करता हूं।

(समाप्त)

**श्री कलराज मिश्र (उत्तर प्रदेश) :** महोदय, मैं इससे अपने आपको सम्बद्ध करता हूं।

**श्रीमती माया सिंह (मध्य प्रदेश) :** महोदय, मैं इससे अपने आपको सम्बद्ध करती हूं।

**श्री श्रीगोपाल व्यास (छत्तीसगढ़) :** महोदय, मैं इससे अपने आपको सम्बद्ध करता हूं।

(समाप्त)

## DEMAND FOR OVERALL DEVELOPMENT OF RAILWAY NETWORK IN ORISSA

**श्री रुद्रनारायण पाणि (उड़ीसा) :** उपसभाध्यक्ष महोदय, यह घोर दुर्भाग्य की बात है कि उड़ीसा रेल के मामले में भी बहुत ही अवहेलित है। ब्रिटिश जमाने से बंगाल, उड़ीसा और बिहार वर्षों तक एक प्रेसिडेंसी में रहे हैं। आज अगर उस सन्दर्भ में देखेंगे, तो बिहार और बंगाल की तुलना में उड़ीसा में रेल का उतना विकास नहीं हो पाया है। इस आधार पर वहां के लोगों में एक असंतोष पैदा होना स्वाभाविक-सा है।

अतः मैं माननीया रेल मंत्री तथा केन्द्र सरकार से यह मांग करता हूं कि राज्य के प्रति तुरन्त विशेष ध्यान दिया जाए। कम से कम पूर्व रेल मंत्री ने फरवरी 2009 को अंतरिम रेल बजट भाषण में, इस सभा में जो तीन घोषणाएं की थीं, अर्थात् तालचर-संबलपुर रेलवे लाइन का दोहरीकरण का सर्वे, देलांग-पुरी का दोहरीकरण का कार्य एवं तालचर रोड-अंगुल स्टेशन के बीच नाल्को नगर में एक पैसेंजर हॉल्ट की स्थापना का काम जल्दी से जल्दी शुरू कर दिया जाना चाहिए। तालचर-बिमलगढ़ रेल लाइन को जल्दी पूरा करने से भुवनेश्वर से राउरकेला की दूरी में बहुत कमी आ जाएगी और यह मार्ग आयरन ओर और कोयला परिवहन के काम को भी सरल कर देगा। उसी प्रकार से अंगुल-सुकिंदा के काम को भी जल्दी से जल्दी पूरा किया जाना चाहिए। तालचर से अंगुल तक एक लूप लाइन बनाने से पुरी और भुवनेश्वर से जाने वाली एवं उस दिशा को आने वाली सभी ट्रेनें सीधे आना-जाना कर पाएंगी। इंजन के फेस चेंज हेतु समय भी नहीं बर्बाद करना पड़ेगा, जैसा कि अभी होता है। तालचर में कोयले का भंडार है, इस लूप लाइन से कोयले के परिवहन का काम भी सरल हो जाएगा।

महोदय, अंगुल और ढेंकानाल उड़ीसा के दो प्रमुख जिला केन्द्र हैं, जहां पर अब प्रदेश का सर्वाधिक औद्योगिकीकरण हो रहा है। अतः मेरी यह प्रार्थना है कि इन दोनों स्टेशनों का सर्वांगीण विकास करवाया जाए एवं दोनों स्टेशनों पर सभी ट्रेनों का स्टॉपेज रखा जाए। मैं ढेंकानाल जिले के पहले पैसेंजर हॉल्ट जोरंदारोड से लेकर संबलपुर सिटी तक सभी स्टेशनों के सर्वांगीण विकास हेतु सरकार से पुरजोर मांग करता हूं।

(समाप्त)

श्री भागीरथी माझी (उड़ीसा) : महोदय, मैं इससे अपने आपको सम्बद्ध करता हूँ।

श्री रघुनन्दन शर्मा (मध्य प्रदेश) : महोदय, मैं इससे अपने आपको सम्बद्ध करता हूँ।

श्री श्रीगोपाल व्यास (छत्तीसगढ़) : महोदय, मैं इससे अपने आपको सम्बद्ध करता हूँ।

(समाप्त)

**DEMAND TO RESOLVE THE DISPUTE BETWEEN THE FCI AND THE  
RAILWAYS REGARDING TRANSPORTATION CHARGES OF RICE  
STOCKS IN ANDHRA PRADESH**

**SHRI M.V. MYSURA REDDY (ANDHRA PRADESH):** Sir, I wish to bring to the notice of this august House the shabby way in which rice stocks in the FCI godown are dealt with by the FCI and the Railways at a time when the people of Andhra Pradesh are screaming for rice due to unprecedented increase in price.

The FCI has constructed Railway Siding Godowns on Railways land at Miryalaguda in Andhra Pradesh with a condition that the FCI would pay Rs. 1.27 paise per quintal per month to the Railways, apart from other charges. The capacity of the godown is 50,000 metric tonnes and the quantity of rice rotting in the godown is 42,000 metric tonne. There is a dispute between the FCI and the Railways with regard to transportation charges. The Railways claim that the FCI has to pay Rs. 3 lakhs more and the FCI is denying it. Due to this, foodgrains worth Rs. 65 crores are rotting in the godown. If it is delayed for three more months, they will not be fit for human consumption and have to be thrown in sea. Surprisingly, the FCI has so far spent more than Rs. 10 lakhs for storage of foodgrains. Attitude of the Railways and the FCI amuses me because on one hand, millers are not able to procure rice

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

from farmers as there is scarcity of place in the godown and on the other, farmers are not getting Minimum Support Price for rice. Here, the FCI and the Railways are fighting for a paltry sum of Rs. 3 lakhs.

In view of this, I implore upon the Prime Minister to immediately direct Ministers of Food and Railways to immediately resolve the petty dispute and transport foodgrains to their destinations without further delay.

(Ends)

Followed by 4L-YSR)

-SK/YSR-ASC/6.55/4L

**DEMAND TO TAKE EFFECTIVE MEASURES TO CHECK ILLEGAL  
MINING OF COAL, ITS TRANSPORTATION AND THEFT IN  
CHHINDWADA DISTRICT OF MADHYA PRADESH**

**सुश्री अनुसुइया उइके (मध्य प्रदेश) :** उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं इस विशेष उल्लेख के माध्यम से अनुरोध करना चाहती हूँ कि मध्य प्रदेश के छिन्दवाड़ा जिले में पेंच एरिया परासिया तथा कन्हान एरिया जुन्नारदेव में कोयला खदानें हैं, जहां कोयले का भारी मात्रा में अवैध उत्खनन तथा परिवहन किया जा रहा है।

इस अवैध उत्खनन से कोयला माफिया तथा अधिकारियों को करोड़ों रुपयों का लाभ तथा कोयला कम्पनी को नुकसान हो रहा है। विगत समय चोरी को रोकने के लिए जिले के पेंच एवं कन्हान कोयला क्षेत्र में केन्द्रीय औद्योगिक सुरक्षा बल की नियुक्ति की गई थी, जिसके परिणाम स्वरूप कोयला चोरी कुछ कम हुई थी तथा चोरी पर लगाम लग रही थी, किन्तु ज्ञात हुआ है कि केन्द्रीय औद्योगिक सुरक्षा बलों को हटा लिया गया है। इस कारण से कोयले की चोरी पुनः बढ़ गई है।

**Uncorrected/Not for publication - 28.07.2009**

कोयला माफिया द्वारा बंद खदानों एवं कुछ क्षेत्रों में जहां ओपन क्षेत्र में कोयला है, अवैध रूप से उसका उत्खनन कर परिवहन किया जा रहा है। इसी प्रकार से नन्दन स्थित वाशरी से भी उच्च-कोटि की कोल्डस्ट की चोरी हो रही है।

अतएव मैं केन्द्र सरकार, कोयला मंत्रालय, भारत सरकार से अनुरोध करना चाहती हूं कि कोयला माफियाओं द्वारा कोयले का अवैध उत्खनन तथा परिवहन कर कम्पनी एवं सरकार को करोड़ों का नुकसान पहुंचाया जा रहा है। इसलिए उस पर रोक लगाई जाए तथा केन्द्रीय औद्योगिक सुरक्षा बलों की पुनः क्षेत्र में नियुक्ति की जाए, ताकि कोयला चोरी पर अंकुश लग सके।

(समाप्त)

**श्री श्रीगोपाल व्यास (छत्तीसगढ़) :** महोदय, माननीय सदस्य ने जो विषय उठाया है, मैं अपने को इससे सम्बद्ध करता हूं।

(समाप्त)

**THE VICE-CHAIRMAN (PROF. P.J. KURIEN):** The House is adjourned to meet tomorrow at 11.00 a.m.

---

**The House then adjourned at fifty seven minutes past six of the clock till eleven of the clock on Wednesday, the 29<sup>th</sup> July 2009.**