

Uncorrected/ Not for Publication- 29.12.2017

RPM-GSP/1N/12.00

प्रश्न संख्या 121

श्री मोतीलाल वोरा: माननीय सभापति महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि क्या घरेलू बाजार में दालों की आपूर्ति अधिक होने के कारण कीमतें गिर रही हैं और दालों के निर्यात पर भी रोक हटा दी गई है? मंत्री जी बताएं कि क्या यह सत्य है?

श्री राधा मोहन सिंह: सभापति महोदय, निश्चित रूप से दालों के उत्पादन में बढ़ोतरी हुई है और पिछले वर्ष रिकॉर्ड उत्पादन हुआ है। दालों के निर्यात पर रोक को हटाने से पहले देश में दालों के बफर स्टॉक की भी व्यवस्था की गई है। इसलिए दालों के निर्यात की जो छूट दी गई है, उसका देश में दालों की कीमतों पर कोई असर नहीं पड़ेगा।

महोदय, यदि देश में दालों की कीमतें कम होती हैं, तो उसके लिए एक पीएसएस योजना है, जिसके अन्तर्गत सरकार दालों की खरीद करती है। यह बहुत पुरानी योजना है और इसका इस्तेमाल हम बहुत कम करते थे। इसके तहत जब किसी राज्य में समर्थन मूल्य से दाल की कीमत में कमी हो, तो राज्य से प्रस्ताव आता है। पहले हम दालों के कुल उत्पादन के केवल 20 प्रतिशत हिस्से की ही खरीद करने की अनुमति देते थे। यह योजना पुरानी है। हमने इस योजना का

Uncorrected/ Not for Publication- 29.12.2017

प्रश्न संख्या 121 (क्रमागत)

वर्ष 2010-11 से वर्ष 2013-14 तक बहुत उपयोग नहीं किया, लेकिन वर्ष 2014-15 के बाद राज्यों ने काफी प्रस्ताव भेजे। इस वर्ष भी आए हैं और उन्हें 40 प्रतिशत तक खरीदने की अनुमति दी गई है।

महोदय, मैं एक आंकड़ा बताना चाहूंगा। ... (व्यवधान)...

श्री सभापति: प्लीज, जल्दी बताएं।

श्री राधा मोहन सिंह: सभापति जी, यह जो प्राइस सपोर्ट स्कीम है, इसके तहत समर्थन मूल्य गिरने के बाद वर्ष 2010-11 से वर्ष 2013-14 तक राज्यों से जो प्रस्ताव आए, उनके अनुसार 8,40,000 टन दाल की खरीद सरकार ने की। वर्ष 2014-15 से वर्ष 2017-18, मतलब कल तक जो खरीदारी हुई, वह... (व्यवधान)...

श्री सभापति: राधा मोहन सिंह जी, कृपया संक्षेप में जवाब दें।

श्री राधा मोहन सिंह: उससे दस गुना ज्यादा दालों की खरीद हुई है।

श्री सभापति: हां, ठीक है।

श्री राधा मोहन सिंह: महोदय, इसके अलावा मूल्य स्थिरीकरण फंड का भी उपयोग फूड एंड सिविल सप्लाइज मिनिस्टरी द्वारा किया गया है। जिस राज्य से प्रस्ताव आता है, उसकी हम तुरन्त मंजूरी देते हैं और राज्यों के माध्यम से 40 प्रतिशत तक खरीदारी करते हैं।

Uncorrected/ Not for Publication- 29.12.2017

प्रश्न संख्या 121 (क्रमागत)

श्री मोतीलाल वोरा: मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि क्या यह सही है कि अन्तर्राष्ट्रीय बाजार में भारत की दालों की मांग बहुत कम है और क्या दुनिया के कई देशों में दलहन की खेती से भारत की मांग को पूरा करने के लिए खरीद की जाती है? दलहन की बाकी उपज के लिए आयात पर रोक लगाए बगैर घरेलू बाजार में सुधार नहीं होता। माननीय मंत्री जी, देश में दालों की कीमतें घटती जा रही हैं, क्योंकि दालों का उत्पादन बहुत अधिक है और अगर आप बाजार में देखेंगे, तो दालों की कीमतें घट रही हैं और आप कह रहे हैं कि राज्य सरकारें दालों को खरीदेंगी।

(1 ओ/पीएसवी पर जारी)

PSV-SK/10/12.05

श्री मोतीलाल वोरा (क्रमागत): क्या माननीय मंत्री महोदय यह बताने की कृपा करेंगे कि राज्य सरकारों ने आज तक दलहन की कितनी खरीदी की है और दालों का हमारे पास कितना भंडारण है तथा हम उसे कितना करना चाहते हैं?

श्री राधा मोहन सिंह: महोदय, जहाँ तक दुनिया के देशों का सवाल है, म्यांमार और मोजाम्बिक के साथ हमारा समझौता हुआ, जिस समय दाल की कीमतें बहुत बढ़ी थीं, अपने यहाँ उत्पादन भी कम होता था। जहाँ तक राज्यों से खरीदारी का

Uncorrected/ Not for Publication- 29.12.2017

प्रश्न संख्या 121 (क्रमागत)

सवाल है, 2017-18 में कल की तारीख तक 5 लाख टन की खरीदारी हुई है। यह जो PSS है, उसके तहत हुई है। मेरे पास राज्यवार सूची भी है कि किस राज्य से कितनी खरीदारी हुई। अभी तक 13 ऐसे राज्य हैं, जिन राज्यों से प्रस्ताव आये और उसकी मंजूरी हमने दी तथा खरीदारी हुई है, उसका विवरण भी मैं माननीय सदस्य को भेज सकता हूँ।

श्री सभापति: वह माननीय सदस्य को भेज दीजिए।

प्रो. राम गोपाल यादव: श्रीमन्, मैं माननीय मंत्री जी से एक बहुत ही प्वाइंटेड सवाल पूछना चाहता हूँ। भारतीय जनता पार्टी ने..

श्री सभापति: मंत्री जी से पूछिए।

प्रो. राम गोपाल यादव: सर, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से ही पूछ रहा हूँ।

भारतीय जनता पार्टी ने अपने चुनाव घोषणा पत्र में इस बात का वादा किया था कि जो विभिन्न अनाज हैं, दलहन हैं या तिलहन हैं, इन सबकी जो कॉस्ट ऑफ प्रोडक्शन होगी, उस पर एमएसपी तय करते समय, उससे 50 परसेंट ज्यादा एमएसपी तय किया जायेगा। आपने यहाँ एमएसपी का जिक्र किया है। यह एनेक्सचर में है कि विभिन्न दालों की एमएसपी क्या है। इन दालों की जो कॉस्ट

Uncorrected/ Not for Publication- 29.12.2017

प्रश्न संख्या 121 (क्रमागत)

ऑफ प्रोडक्शन है, क्या आपने उसको एसेस किया है और अगर किया है, तो क्या उसका डेढ़ गुना दाम रखा है?

श्री राधा मोहन सिंह: महोदय, 15 राज्यों के माध्यम से लागत कॉस्ट के आंकड़े प्राप्त होते हैं, जो CACP नामक एक आयोग को उपलब्ध कराये जाते हैं और वह प्रतिवर्ष लागत को ध्यान में रखते हुए मूल्य की सिफारिश करता है।

दलहन में जब-जब उसकी सिफारिश हुई है, इन 3-4 सालों के अन्दर आप देखेंगे कि उस सिफारिश को भी हमने बोनस देकर ज्यादा बढ़ाया है। आप देखिए कि 2013-14 में तूर की जो कीमत थी, वह 4,300 रुपये प्रति क्विंटल थी। हमने आज की तारीख में उसको 5,450 रुपये किया है। ...(व्यवधान)...

प्रो. राम गोपाल यादव: सर ...(व्यवधान)... मेरा यह सवाल नहीं था।
...(व्यवधान)...

श्री राधा मोहन सिंह: लागत का ...(व्यवधान)...

MR. CHAIRMAN: Please, please. ..(Interruptions)...

प्रो. राम गोपाल यादव: सर, मेरा सवाल यह था कि ...(व्यवधान)...

Uncorrected/ Not for Publication- 29.12.2017

प्रश्न संख्या 121 (क्रमागत)

श्री राधा मोहन सिंह: मैं फिर बता रहा हूँ कि लागत मूल्य CACP तय करता है और वह समर्थन मूल्य की सिफारिश करता है। ...(व्यवधान)... उसने किया है।
...(व्यवधान)...

श्री सभापति: ठीक है। ...(व्यवधान)... आपका क्वेश्चन स्ट्रेट है। ...(व्यवधान)...

श्री राधा मोहन सिंह: हम लोगों ने दलहन के मामले में सिफारिश से भी ज्यादा बोनस देकर एमएसपी निर्धारित किया है। ...(व्यवधान)... उसकी सिफारिश से भी ज्यादा किया है। ...(व्यवधान)...

श्री सभापति: ठीक है। ...(व्यवधान)...

श्री राधा मोहन सिंह: रिकॉर्ड बढ़ोतरी हुई है। ...(व्यवधान)...

MR. CHAIRMAN: Dr. Vinay Sahasrabuddhe. ..(Interruptions).. No arguments, please. ..(Interruptions)..

श्री नीरज शेखर: सर ...(व्यवधान)...

श्री सभापति: प्लीज़, प्लीज़। ...(व्यवधान)... नीरज जी, बैठिए।...(व्यवधान)...

डा. विनय पी. सहस्रबुद्धे: सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से यह पूछना चाहता हूँ कि चाहे दलहन का विषय हो, तिलहन का विषय हो या प्याज जैसा बहुत सेंसिटिव विषय हो..

प्रश्न संख्या 121 (क्रमागत)

श्री सभापति: क्वेश्चंस मैक्सिमम होने चाहिए। उस दिशा में चलें, प्लीज़।

डा. विनय पी. सहस्रबुद्धे: चाहे दलहन, तिलहन या प्याज जैसा सेंसिटिव विषय हो, इसमें जो कृषि उत्पाद आता है, जिसका अंदाजा हमें जुलाई, अगस्त या सितम्बर महीने तक आ जाता है, तो उसके बाद एक्सपोर्ट करना चाहिए या नहीं करना चाहिए अथवा इम्पोर्ट करना चाहिए या नहीं करना चाहिए, इसके बारे में क्या कोई गाइडलाइंस बनते हैं, इसकी कोई नीति बनती है और क्या इसमें कृषि तथा वाणिज्य विभाग में कोई तालमेल होता है?

श्री राधा मोहन सिंह: सर, 4 मंत्रालयों के सचिवों की एक कमेटी है। वह कमेटी हर सप्ताह में समीक्षा करती है। मैं सदन को यह जानकारी देना चाहूँगा कि हमने इम्पोर्ट ड्यूटी तूर पर भी बढ़ायी है। बाकी सभी दलहन पर और तिलहन पर भी हमने जो आयात शुल्क है, उसमें भारी बढ़ोतरी की है, 30 प्रतिशत तक बढ़ोतरी की है। पीले मटर पर 50 प्रतिशत की बढ़ोतरी की है। एक संस्थागत रूप से-- पहले यह नहीं था-- इन 4 मंत्रालयों के सचिव अब एक सप्ताह पर बैठते हैं। पहले हम लोग सिफारिश भी करते थे, तो इसमें महीना-डेढ़ महीना लगता था कि उत्पादन ज्यादा हो रहा है, इम्पोर्ट ड्यूटी बढ़ानी है। यानी यह मैकेनिज्म अब बहुत दुरुस्त हुआ है और एक सप्ताह के अन्दर निर्णय होता है तथा सरकार ने तिलहन और दलहन पर आयात शुल्क बड़ी मात्रा में बढ़ाया है। (1पी/वीएनके पर आगे)

YSR-VNK/12.10/1P

प्रश्न संख्या 121 (क्रमागत)

SHRI MANISH GUPTA: Sir, the general question that is being talked about in the country is remunerative price for farmers. The hon. Minister has stated in his written reply that the Price Stabilisation Fund for intervention in containing volatility of prices has neither benefited the farmer nor the consumer. I would like to request the Minister to enlighten us whether the Government is thinking of any other mechanism for controlling prices.

श्री राधा मोहन सिंह : सभापति महोदय, कीमतों पर नियंत्रण के लिए मोदी सरकार आने के तुरंत बाद 'मूल्य स्थिरीकरण फंड' की स्थापना की गई और प्याज तथा दाल की खरीददारी शुरू हुई थी। आपको ध्यान में होगा कि कीमतें बहुत बढ़ी थीं, लेकिन हमने सभी राज्यों से उनकी राय लेने के लिए अभी एक पत्र भेजा है। हमने एक नई व्यवस्था दी है कि किसानों को जो समर्थन मूल्य मिले, इसके लिए यहां भी अनुमति लेनी पड़ती है, पीएसएफ के तहत उनको प्रस्ताव देना पड़ता है, इसलिए हमने सभी राज्यों को इस नई व्यवस्था को अपने यहां लागू करने के लिए एक पत्र जारी किया है कि आप इसके तहत खरीददारी कीजिए और इसके तहत जो भी खर्च होगा, उसकी पूरी राशि भारत सरकार देगी। इसके लिए कई राज्यों से

प्रश्न संख्या 121 (क्रमागत)

positive response भी आ रहा है। इससे थोड़ा अलग हट कर मध्य प्रदेश और हरियाणा ने एक 'भावांतर योजना' की शुरुआत की है, लेकिन वह अलग है, लेकिन अब मैंने सभी राज्यों को कहा है कि आप इस नई व्यवस्था के तहत खरीददारी कीजिए। राज्यों में सब चीजों की खरीददारी नहीं हो पाती है, दलहन, तिलहन और कपास के लिए पीएसएफ के लिए यहां लिखना पड़ता है, हम उनको मंजूरी देते हैं, इसकी नौबत न आए और धान, गेहूं की खरीददारी फूड और सप्लाई मिनिस्ट्री के माध्यम से राज्य का ही तंत्र करता है। इस प्रकार से एक नई व्यवस्था के लिए हमने राज्यों से आग्रह किया है ताकि किसान को परेशानी न हो, राज्य को भी परेशानी न हो। इस प्रकार से सब चीजों की खरीददारी हो और जो 22 जीन्स हैं, जिनका समर्थन मूल्य निर्धारित है, वह किसानों को मिल सके।

(समाप्त)

Uncorrected/ Not for Publication- 29.12.2017

Q.No.122

SHRI RITABRATA BANERJEE: Sir, the first supplementary question that I want to ask is this. In different answers, both oral and written, in both the Houses at different points in time, the Government has said that there are a number of safety-related posts which are lying vacant in the Railways. I, through you, Sir, want to know this from the hon. Minister. Exactly, at the present moment, what is the number of safety-related posts that are lying vacant and by what timeframe the Government is planning to fill up the posts?

SHRI PIYUSH GOYAL: Hon. Chairman, over the years, we have tried to ensure that the Railways' requirements of personnel are fulfilled. Yet at the same time, a lot of technology and innovation has also been introduced in the Railways, particularly in the last three-four years. Therefore, we need to continuously keep assessing really the requirements of safety-related posts that need to be filled up. In the last count, there were about 1.2 lakh or 1.3 lakh vacancies that were assessed as per the sanctioned strength of the Railways. Technology has been brought in a big way in the Railways. We are introducing new

Uncorrected/ Not for Publication- 29.12.2017

Q.No.122 (Contd.)

technologies to assess track conditions and we are bringing in new signalling systems. Because of all of that, we may not really require that many posts. As an interim measure, we have decided that 50 per cent of these posts will be filled up immediately. Historically, it used to take about 1.5-2 years to fill up posts in the Railways. We are now trying to bring it down to anywhere between six and nine months and speed up the process.

SHRI RITABRATA BANERJEE: Sir, I want to know this through you. What is the current status of anti-collision devices and other such pilot schemes for improving the level of safety in the Railways? And how many such pilot schemes are in operation zone-wise?

SHRI PIYUSH GOYAL: Sir, certainly, the question is not related to the question under consideration. But I am happy to share with the hon. Member, through you, hon. Chairman, that innovation and introduction of new ideas in the Railways, particularly related to safety, is a continuous process. Anti-collision devices are under testing at the

Uncorrected/ Not for Publication- 29.12.2017

Q.No.122 (Contd.)

RDSO. It is not yet at the zonal stage. But we are going one step further, Sir.

(Contd. by VKK/1Q)

-YSR/VKK-NKR/1Q/12.15

SHRI PIYUSH GOYAL (CONTD.): What we have decided is this. There are two types of coaches which have been used in the Railways – one is ICF-designed and another is LHB-designed. The LHB-designed coaches have been found historically not to result in any fatalities or a very few fatalities whereas ICF-designed coaches have higher fatalities. The LHB-designed coach has a natural anti-collision device because the coupler design is much better. So, we have taken a policy decision that after June, 2018, we will not produce any more ICF-designed coaches. All new coaches will be LHB-designed. That will significantly enhance the level of safety in the Railways.

श्रीमती विप्लव ठाकुर : महोदय, मंत्री जी ने अभी बताया कि रेलवे में technical employees की बहुत कमी है तथा रेलवे में नई techniques का इस्तेमाल

Q.No.122 (Contd.)

phase-wise तरीके से किया जा रहा है, जिसे लेकर इनके सामने कुछ परेशानी है, लेकिन देश में जिस तरह से बार-बार accidents हो रहे हैं, उनके बारे में कहा जा रहा है कि plates बदल दी गई हैं या कुछ दूसरे steps लिए गए हैं, लेकिन यात्रियों की security के लिए रेलवे क्या समग्र कदम उठा रही है ताकि यात्रियों के जान-माल की रक्षा हो सके?

श्री पीयूष गोयल : दुर्घटना होने पर रेलवे की अपनी व्यवस्था है। हमारे पास Railway Protection Force (आर.पी.एफ.) है, साथ ही हम राज्य सरकारों के साथ मिलकर उस राज्य की पुलिस की भी इसमें सहायता लेते हैं लेकिन 65,000 किलोमीटर का विशाल network रेलवे का है जिसे देखने के लिए पूरे समय और हर किलोमीटर पर कोई व्यक्ति नहीं लगाया जा सकता। इसके बावजूद कोशिश की जाती है कि नई टेक्नोलॉजी के माध्यम से, जैसे अब वायर लगाने की कोशिश चल रही है ताकि पूरे सिस्टम में वायरिंग हो जाए और पता चल सके कि किधर वायर कट रही है, किधर disconnect हो रही है और हमें तुरंत सिगनल मिल जाए। इस तरह अलग-अलग प्रयोगों के द्वारा हम कितना ज्यादा संतुलन कर सकते हैं, पूरे मामले को रिकॉर्ड कर सकते हैं, उस दिशा में हमारा सतत प्रयास चल रहा है।

Uncorrected/ Not for Publication- 29.12.2017

Q.No.122 (Contd.)

SHRIMATI SHANTA CHHETRI: Sir, I would like to ask from the hon. Minister one point. Unmanned level crossing is one of the major reasons for accidents and casualties in the Railways. The Government has often reiterated its priority in phasing them out. So, my question is: Will the Minister be pleased to state the Budget to phase out unmanned level crossings along with details of the phasing out?

SHRI PIYUSH GOYAL: Hon. Chairman, Sir, hon. Members will be extremely delighted to know that the one thing on which there has been no budget restriction any more in the Railways, after Prime Minister Modi's Government came in, is safety. We have ensured unlimited availability of funds for safety related measures and if you see the quantum of investment that has happened in the Railways, it is significant. ...(Interruptions)...

MR. CHAIRMAN: Please. ...(Interruptions).. If the answer is wrong, there is a way. You know that. ...(Interruptions)...

Uncorrected/ Not for Publication- 29.12.2017

Q.No.122 (Contd.)

SHRI PIYUSH GOYAL: Sir, if we look at the amounts that have been invested on safety, there is a quantum jump in investment and, therefore, the unmanned level crossings also have significantly fallen in the last three or three-and-a-half years. There were about 28,000 level crossings in India. Currently, about four-and-a-half thousand of them are still unmanned level crossings. We have taken a policy decision that all of them, on all the heavily-congested routes, wherever the traffic is significant, will be eliminated by Ganesh Chaturthi, 2018. There will not be a single unmanned level crossing in all the congested routes of the Railways. It will be only in those single-line routes where one or two trains are going in a day. Usually, there, we have a system that a gate attendant comes only when the train is coming and we don't engage people all the time.

MR. CHAIRMAN: Okay. ...(Interruptions)... Now, Shri Amar Shankar Sable. ...(Interruptions)...

SHRI SUKHENDU SEKHAR RAY: Sir, how is Lord Ganesha connected with unmanned level crossings? ...(Interruptions)..

Uncorrected/ Not for Publication- 29.12.2017

Q.No.122 (Contd.)

श्री अमर शंकर साबले : सभापति महोदय, प्रश्न पूछने के लिए धन्यवाद। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से जानना चाहता हूं कि रेलवे में नियमित संरक्षा, निरीक्षण और कमियां दूर करने के प्रयासों के बावजूद रेल सुरक्षा बार-बार खतरे में आती है, क्या रेल मंत्रालय 'Zero Accident Rail Model' स्थापित करने की दिशा में विश्व के अन्य देशों के model की study करके सहायता लेने का विचार कर रहा है?

श्री पीयूष गोयल : सभापति जी, भारतीय रेल समय-समय पर अलग-अलग विषयों पर चर्चा और विचार-विमर्श करके जो भी latest technology विश्व में उपलब्ध है, उसे कैसे हम भारतीय रेल के परिप्रेक्ष्य में इस्तेमाल कर सकते हैं, यह सिलसिला निरंतर चलता रहता है। माननीय सदस्यों को जानकर खुशी होगी कि जहां 2006-07 में 195 consequential rail accidents हुए थे, उसकी तुलना में वर्ष 2016-17 में उनकी संख्या घटकर सिर्फ 104 रह गई है।

(1R/DS द्वारा जारी)

-NKR/DS-RL/12.20/1R

श्री पीयूष गोयल (क्रमागत) : हमें उम्मीद है कि आगे चलकर यह और घटती रहेगी। इस वर्ष भी, अगर 1 अप्रैल से नवम्बर तक number of accidents,

Uncorrected/ Not for Publication- 29.12.2017

Q.No.122 (Contd.)

consequential train accidents देखें, तो पता चलेगा कि ये पिछले वर्ष 85 थे, जो इस वर्ष सिर्फ 49 हैं। यह सिलसिला निरंतर चलता रहता है कि कैसे ऐक्सिडेंट्स को कम करना है और हम दुनिया भर की टेक्नोलॉजीज़ स्टडी करके, उनको Indian context में relevant बनाकर इस्तेमाल करते हैं।

(समाप्त)

प्रश्न संख्या 123

श्री हरिवंश : सभापति जी, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से मेरा पहला सप्लिमेंटरी सवाल यह है कि सरकार इंटरनेट की उपलब्धता को मौलिक अधिकार बनाने का विचार रखती है, इसका उत्तर अपूर्ण है। भारतीय संविधान में मौलिक अधिकार हैं और साथ में Fundamental Duties भी हैं। पार्ट IVA के (h) प्वाइंट में "To develop scientific temper" ड्यूटीज़ में शामिल है। यह सरकार की भी ड्यूटी है। क्या इस संवैधानिक भावना का ध्यान रखते हुए, इंटरनेट, जो कि आज एक सशक्त लोकतांत्रिक माध्यम है, उसका हक सबको मिले, इसके बारे में सरकार अपने कर्तव्य का पालन करेगी?

श्री रवि शंकर प्रसाद : माननीय सभापति जी, मैं आपसे एक विनम्र आग्रह करूँगा। यह सवाल आधा आईटी का है और आधा संचार का है। मैं इसका उत्तर अवश्य दे रहा हूँ। अगर ऐसा कोई और प्रश्न होगा, तो मित्रवर मनोज जी उपस्थित हैं, वे दूसरे प्रश्न में इसका उत्तर देंगे।

महोदय, मैं दो बातें कहना चाहूँगा। आपने बहुत सही कहा। हमारी "डिजिटल इंडिया" की जो कल्पना है, उसमें हम समावेशी डिजिटल विकास की बात करते हैं। इसमें एक डिजिटल ढाँचा आता है और डिजिटल सेवाएँ भी आती हैं। माननीय सभापति जी, मैं बहुत ही संक्षिप्त में बताना चाहूँगा कि देश की सभी ग्राम पंचायतों

Uncorrected/ Not for Publication- 29.12.2017

प्रश्न संख्या 123 (क्रमागत)

को optical fibre से जोड़ने की बात थी। यह कार्यक्रम वर्ष 2011 में शुरू हुआ था। जब हमारी सरकार आई थी, तब मात्र 358 किलोमीटर optical fibre lay हुआ था। आज जब हमारी सरकार को लगभग साढ़े तीन साल पूरे हो रहे हैं, तो हमें यह बताते हुए बड़ी खुशी हो रही है कि हमने 2,53,000 किलोमीटर optical fibre lay किया है। हमने एक लाख ग्राम पंचायतों को link up कर दिया है और 57,000 ग्राम पंचायतों में आज यह फैसिलिटी है कि वहाँ से यह access हो सकता है। बाकी मनोज जी के विभागों ने यह चिन्ता जाहिर की है कि with various telecom operators, सर्विस प्रोवाइड करें।

सर, मैं बस दो चीज़ें और बताना चाहता हूँ। हमने छोटे शहरों में बीपीओ की सेवा शुरू की है और आज लगभग 68 परसेंट छोटे शहरों, जैसे- आन्ध्र प्रदेश के विभावन, चित्तूर, गुट्टिपल्ली...

MR. CHAIRMAN: Please be brief. ...(Interruptions)...

श्री रवि शंकर प्रसाद : उत्तर प्रदेश में बरेली और कानपुर, बिहार में मुजफ्फरपुर और पटना, कोझीकोड, जम्मू-कश्मीर में भद्रवाह, बडगाम, जम्मू, सोपोर आदि जगहों पर बीपीओ शुरू हो गया है। हमारे लगभग 2,70,000 कॉमन सर्विस सेंटर्स हैं, जिनमें से 1,73,000 ग्राम पंचायतों में हैं। उनमें आज 10 लाख लोग काम करते

प्रश्न संख्या 123 (क्रमागत)

हैं। उनमें one-third महिलाएँ हैं, जो वहाँ काम कर रही हैं। इसके साथ, infrastructure, digital delivery है और हम 6 करोड़ लोगों को digitally literate करने जा रहे हैं।

श्री सभापति : हरिवंश जी, सेकंड सप्लिमेंटरी है?

श्री हरिवंश : जी हाँ। सर, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी की निगाह में यह बात लाना चाहूँगा कि दुनिया के पाँच बड़े अर्थशास्त्रियों का ताजा अध्ययन है कि जो बच्चे innovation hub, यानी शहरों के स्कूल में जो सुविधाएँ हैं, connectivity है, उससे अगर गाँवों के बच्चे दूर रहे, तो उनके अंदर प्रतिभा का विकास बहुत कम होगा। उस अध्ययन का नाम है - 'The Lost Einsteins', यानी अगर गाँव के बच्चों को ये सुविधाएँ नहीं मिलीं, तो वे शहर के बच्चों के बराबर खड़े नहीं हो पाएँगे। इसलिए मैं इसको मौलिक अधिकार बनाने की बात कर रहा हूँ।

श्री रवि शंकर प्रसाद : महोदय, माननीय हरिवंश जी एक प्रखर सम्पादक और विद्वान हैं, ये अध्ययन करते हैं, इनका अभिनन्दन है। हमने बार-बार यह कहा है कि इंटरनेट उपलब्ध हो, इसके बारे में हमारी सरकार कोई समझौता नहीं करेगी। Internet access is not negotiable. CAC तो ग्रामीण इलाकों में ही हैं। क्या

Uncorrected/ Not for Publication- 29.12.2017

प्रश्न संख्या 123 (क्रमागत)

आपने कभी कल्पना की थी कि मुजफ्फरपुर, कानपुर, बरेली, इम्फाल, गुवाहाटी आदि में बीपीओ शुरू होगा? लेकिन यह शुरू हो रहा है। ...(व्यवधान)...

MR. CHAIRMAN: Please, please. ...(Interruptions)...

श्री रवि शंकर प्रसाद : यह हम कर रहे हैं और आगे करेंगे। हम 6 करोड़ लोगों को digitally literate करने जा रहे हैं। ये सब ग्रामीण परिवेश में ही है।

श्री सभापति : थैंक यू। मंत्री जी, संक्षिप में, नेट संक्षिप में होता है।

श्री रवि शंकर प्रसाद : बस, एक लाईन सर। इनोवेशन के बारे में बहुत सही कहा गया कि आज भारत में स्टार्ट-अप मूवमेंट भी बहुत आगे बढ़ रहा है।

श्री सभापति : थैंक यू। श्री के.टी.एस. तुलसी।

SHRI K.T.S. TULSI: Hon. Chairman, Sir, in this case, the question was whether the Government proposes to make internet availability a fundamental right.

(CONTD. BY DC/1S)

Uncorrected/ Not for Publication- 29.12.2017

-RL/DC-GS/1S/12.25

प्रश्न संख्या 123 (क्रमागत)

SHRI K.T.S. TULSI (CONTD.): That is a question and there has still now been no answer. I want to say that the right to internet has been held to be a part of freedom of opinion and speech. In 2016, the United Nations has declared that depriving people of internet connectivity is a violation of human rights.

MR. CHAIRMAN: What is the question now? Please.

SHRI K.T.S. TULSI: I want to only mention this that internet connectivity has already been recognised as a human right in Sweden, Costa Rica, Finland, France, Greece, Spain, Estonia and Canada. So, will the hon. Minister tell us whether they propose to make this also a fundamental right in India?

SHRI RAVI SHANKAR PRASAD: Hon. Chairman, Sir, the reply is very simple. One is paper transaction of deprivation of fundamental right and the other is making it available without discrimination. And what Narendra Modi Government very strongly believes is that access to

Uncorrected/ Not for Publication- 29.12.2017

प्रश्न संख्या 123 (क्रमागत)

internet must be made available, which I outlined in my previous reply. That is what we are doing of digital inclusion.

SHRI V. VIJAYASAI REDDY: Sir, according to the Economic Survey Report, 2016, the Government has incurred a loss of Rs. 16,000 crore because of the Government intervention and disrupting the internet services. I would like to know from the hon. Minister of Law—because hitherto internet services are being disrupted according to the Indian Telegraphic Act—whether the Government is envisaging to bring an enactment whereby the Government of India will frame the norms to state under what circumstances the internet services can be disrupted.

SHRI RAVI SHANKAR PRASAD: In the modern times, disruption is integral to innovation. But as far as our Government view is concerned, we want fair competition, more and more players to come. The more the players will come, the more the availability will become and I am very happy, India, today has become a country having the low-cost technology, low-cost availability, including mobile internet. Let us welcome that.

Uncorrected/ Not for Publication- 29.12.2017

प्रश्न संख्या 123 (क्रमागत)

MR. CHAIRMAN: I hope that Members will not take inspiration from your disruption for our disruption. Now, Shri Derek O'Brien.

SHRI DEREK O'BRIEN: Sir, the Minister has made a categorical statement in the answer. The categorical statement made here is very clear that the internet will not be made a Fundamental Right. I had no qualms about that. Since he has made a categorical statement, I can have another debate with him on that.

MR. CHAIRMAN: Please, ask your question.

SHRI DEREK O'BRIEN: Sir, in fact, the Minister, in one of the earlier answers, while he was answering, said that this is an issue relating to Communication, IT and Law. Sir, it goes beyond that and that is my question. It also includes Home Affairs because this internet issue is a national security and a privacy issue. So I want to give an example.

MR. CHAIRMAN: What is your question?

SHRI DEREK O'BRIEN: Sir, day before yesterday, on the internet, Facebook is asking for *Aadhaar* card number before one can open a

Uncorrected/ Not for Publication- 29.12.2017

प्रश्न संख्या 123 (क्रमागत)

Facebook account. My question to the Minister is, in this age of the internet--even though he is not in the Home Ministry, but since we are discussing it--what are the measures he is taking for data protection and national security on the use of the internet. Specifically, I gave you the Facebook example.

SHRI RAVI SHANKAR PRASAD: That is a very, very relevant question he has raised. India is emerging as a big centre of data analysis. The Government of India has set up a Committee headed by Justice Srikrishna, eminent Supreme Court retired Judge, and we are in the process of framing a data protection law. The paper has been circulated. The field hearing is going on and very soon we will come with the data protection law. As regards the first part of security issue, we are very alive to cyber security. The hon. Prime Minister has publicly stated that cyber war is a bloodless war and from cyber drilling to cyber human resource development, to more training, to cyber auditing, all are going together including involvement of private sector. Regarding Facebook in particular, I have also seen the news in media. They have

Uncorrected/ Not for Publication- 29.12.2017

प्रश्न संख्या 123 (क्रमागत)

also given a reply that it was directory, not mandatory. But I can only tell you, I will get the entire facts on record and revert to you.

(Ends)

(Followed by KS/1T)

MS-KS/1T/12.30

MR. CHAIRMAN: Next Question. Question No. 124.

Q. No. 124

SHRIMATI VIJILA SATHYANANTH: Respected Chairman, Sir, the basic cause of call-drops is the insufficiency of mobile towers. People are not willing to provide space for mobile towers because of radiation fears. There was a proposal to utilize premises of Government buildings spread across the country for this purpose. I would like to know, through you, Sir, about the steps taken by BSNL to put up mobile towers in premises of Government buildings. BSNL being a Government-owned company, things could move a little faster.

श्री मनोज सिन्हा : सभापति महोदय, सप्लीमेंटरी क्वेश्चन का मूल प्रश्न से कोई वास्ता नहीं है।

श्री सभापति : आप जवाब देना चाहें, तो दे दीजिए।

श्री मनोज सिन्हा : महोदय, मैं जवाब दूंगा। सवाल है कि सरकार टॉवर की अलग से infrasturue company क्यों बना रही है? महोदय, मैं अपनी बात पर बल देते हुए कहना चाहता हूँ कि अलग से टॉवर कंपनी बनाने का उद्देश्य यही है कि हम

Uncorrected/ Not for Publication- 29.12.2017

Q. No. 124 (Contd.)

अधिक-से-अधिक टॉवर लगा सकें और tenancy ratio, यानी एक टॉवर को हम कितने ऑपरेटर्स के साथ शेयर करते हैं, यह मोटे तौर पर देश में 1.9 है और बीएसएनएल का 1.14 है। महोदय, हमारे पास 66,000 टॉवर्स हैं जिस में से 9,600 को हम बाकी लोगों के साथ शेयर करते हैं। इसीलिए अभी सितम्बर माह में कैबिनेट ने फैसला लिया है ताकि हम आने वाले दिनों में हम इसे और बढ़ा सकें और इसे एक profit making company बना सकें ताकि लोगों की मांग के अनुसार देश में अच्छी connectivity देने के लिए अधिक टॉवर्स लगाए जा सकें।

SHRIMATI VIJILA SATHYANANTH: This is my second supplementary, Sir. The Minister has reiterated that the subsidiary company would be fully owned by BSNL. The market share of BSNL in the mobile segment is very low as compared to other telecom service providers. Its share can be increased if BSNL mobile services are improved. For increasing BSNL's revenue, 4G spectrum should be allotted to BSNL with immediate effect. BSNL has requested for allotment of 5 MHz in 2,100 band. This would fetch revenue to BSNL. I would like to know from the hon. Minister whether the request for Rs. 14,000 cores by BSNL has been approved.

Q. No. 124 (Contd.)

श्री मनोज सिन्हा : सभापति महोदय, जैसा कि मैंने पहले कहा, मूल प्रश्न यह है कि अलग से टॉवर्स की infrastructure company क्यों बना रहे हैं? हालांकि इस प्रश्न का भी उस से कोई वास्ता नहीं है, फिर भी मैं जवाब दूंगा। महोदय, बी0एस0एन0एल0 को 4G Spectrum मिले ऐसी request बी0एस0एन0एल0 ने मंत्रालय से की है, Spectrum के संबंध में सुप्रीम कोर्ट के निर्देश हैं, जिस का हम ध्यान रखते हैं। अभी देश में कुछ स्थानों पर Wi-Fi Hotspot के माध्यम से बी0एस0एन0एल0 4G सेवाएं दे रहा है और Telecom Commission ने इस पर विचार किया है कि बी0एस0एन0एल0 को कैसे competitive बनाया जाए और हम उसे 4G Spectrum दे सकें। महोदय, जब इस पर निर्णय लिया जाएगा तो हम उस से सदन को जरूर अवगत कराएंगे।

MR. CHAIRMAN: It is quite a welcome thing that Shrimati Vijila Sathyananth is able to understand the answer without the need for a translation even though she is from Tamil Nadu. That is good.

SHRIMATI VIJILA SATHYANANTH: Mr. Chairman, Sir, I know a little Hindi; I have passed two levels in the Hindi Examination.

Uncorrected/ Not for Publication- 29.12.2017

Q. No. 124 (Contd.)

MR. CHAIRMAN: That is good. ...(Interruptions)... Now, Shri Dilip Kumar Tirkey.

श्री दिलीप कुमार तिरकी : महोदय, मेरे ख्याल से देश में सब से ज्यादा गांव ओडिशा में हैं। महोदय, 53,000 गांव ओडिशा में हैं, लेकिन दुख की बात यह है कि 21,000 गांवों में टॉवर्स या इंटरनेट connectivity नहीं है। इस से आप समझ सकते हैं कि वहां यह समस्या कितनी गंभीर है। महोदय, specially naxal areas में टॉवर्स लगाने के बारे में हमारे मुख्य मंत्री ने आपको चिट्ठी दी होगी। मेरा सवाल यह है कि 21,000 गांवों और specially naxal areas villages में टॉवर्स लगाने और Internet connectivity देने के बारे में आपकी क्या योजना है और आप वहां कब तक टॉवर्स लगाएंगे?

श्री मनोज सिन्हा : महोदय, यह सच है कि देश के सभी गांवों तक बी0एस0एन0एल0 की connectivity नहीं है। अभी जैसा कि पूर्व सदस्य ने सवाल किया कि बी0एस0एन0एल0 का मोबाइल टेलिफोनी में मार्केट शेयर कम है। वह मोटे तौर पर 10 परसेंट के आसपास है। कई प्राइवेट पी0एस0पीज0 हैं, जिन का शेयर ज्यादा है, बावजूद इस के जहां तक नक्सल प्रभावित क्षेत्रों का सवाल है ..

(1 यू/एएससी पर जारी)

ASC-RSS/12.35/1U

प्रश्न संख्या 124 (क्रमागत)

श्री मनोज सिन्हा (क्रमागत) : हमने एक प्रोजेक्ट Left Wing Extremist area के लिए गृह मंत्रालय की ओर से किया था, जिसके तहत हमने ओडिशा में भी टॉवर लगाए थे और हम एक दूसरा प्रोजेक्ट और प्रारम्भ करने जा रहे हैं। आज ही गृह मंत्री जी की अध्यक्षता में एक बैठक है। उसमें 2G+ 4G Technology के साथ हम तीन हजार से ज्यादा टॉवर लगाने जा रहे हैं। हम आने वाले दिनों में funds की availability के आधार पर यह कोशिश करेंगे कि देश भर में सभी गावों तक Mobile Connectivity पहुंचे। हमारे देश में 2011 के सेंसेक्स के आधार पर 53,000 गांव थे, जहां Mobile Connectivity नहीं थी।

श्री सभापति : थैंक यू मंत्री जी, समय कम है, श्री रिपुन बोरा।

श्री मनोज सिन्हा : कुछ प्रयासों के कारण यह संख्या घटकर 30,000 हो गई है। हमने सभी राज्यों के मुख्य मंत्रियों को व्यक्तिगत रूप से पत्र लिखा है कि आप इन गांवों को identify करके हमें दीजिए, ताकि जैसे भारत में एक परियोजना शुरू हुई, वैसे Mobile Connectivity की भी एक परियोजना लाकर, इस देश के हर गांव तक Mobile Connectivity हो जाएगी।

Uncorrected/ Not for Publication- 29.12.2017

प्रश्न संख्या 124 (क्रमागत)

SHRI RIPUN BORA: Thank you. Sir, the hon. Minister, in his reply, has mentioned that there are 6,67,071 mobile towers in our country at present. Sir, in the rural areas, the service of BSNL is very, very poor, and in many cases, that is out of network, no network, and hence, there is no connectivity. So, I want to know from the hon. Minister whether because of the haphazard increase of towers, the services have become very poor. Is there any technical reason to improve the services of the BSNL?

श्री मनोज सिन्हा : सभापति महोदय, टॉवर्स की संख्या बढ़ने से सर्विसेज़ और बेहतर होंगी। लोगों को अच्छी सर्विस मिले, इसके लिए आवश्यक है कि ज्यादा से ज्यादा टॉवर्स लगाए जाएं। दुर्भाग्यपूर्ण स्थिति यह रही कि कुछ वर्ष पूर्व BSNL घाटे में आ गया था और इस सरकार के बाद पिछले तीन वर्षों से वह ऑपरेटिंग प्रॉफिट में आया है, इसके कारण Technology में और Infrastructure में वह निवेश कर रहा है। मैं कहना चाहता हूं कि पहले से काफी बेहतर सुविधाएं हुई हैं। हम next generation network की ओर बढ़े हैं, लेकिन पूरे देश में BSNL की Connectivity नहीं है। हम आने वाले दिनों में इसे और बढ़ाएंगे।

प्रश्न संख्या 124 (क्रमागत)

महंत शम्भुप्रसादजी तुंदिया : सर, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से यह कहना चाहूंगा कि हमारी सरकार बनने के बाद देश में BSNL टॉवर्स की संख्या बहुत बड़ी तादाद में हुई है। जब हम दूरदराज के गांवों में जाते हैं, तो वहां लाइन की Connectivity न होने के कारण ज्यादातर टॉवर्स बन्द हो जाते हैं। मैं माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहूंगा कि जब लाइट चली जाती है, तो टॉवर्स बन्द हो जाते हैं और जब टॉवर्स बन्द हो जाते हैं, तो Connectivity नहीं मिल पाती है। इसके ऑप्शन में क्या सोलर जैसा कोई अन्य प्रावधान इसमें फिट करना चाहते हैं?

श्री मनोज सिन्हा : अभी तक पूरे देश में जितने Mobile Towers हैं, उनमें मोटे तौर पर 35 प्रतिशत टॉवर्स को हम सोलर पॉवर से फिट कर रहे हैं। आने वाले दिनों में हम इसमें और बढ़ोतरी करेंगे, ताकि बिजली के अभाव में सर्विस में कोई व्यवधान पैदा न हो।

(समाप्त)

प्रश्न संख्या 125

श्री राम विचार नेताम : सभापति महोदय, मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे प्रश्न पूछने का समय दिया।

श्री सभापति : मैं आपको धन्यवाद देता हूँ कि आप तुरंत प्रश्न करें।

श्री राम विचार नेताम : महोदय, मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ कि ये मंत्रालय संभालने के बाद ही छत्तीसगढ़ गए और रेलवे से संबंधित वर्तमान तथा आने वाले समय के लिए जितनी भी परियोजनाएं हैं, उनकी पूरी समीक्षा की। इसके साथ ही आपने बरवाडीह -चिरमिरी रेल लाइन की भी समीक्षा की।

महोदय, मैं अपना ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूँ कि बरवाडीह - चिरमिरी रेल लाइन आजादी से पहले अर्थात् 1947 से पहले से स्वीकृत है। आपने इसको अपने कार्यकाल में भी स्वीकृत किया है।

श्री सभापति : आपका क्वेश्चन क्या है?

श्री राम विचार नेताम : क्या आप इसको प्राथमिकता के आधार पर पूरा कराने की कृपा करेंगे?

(1W/KLG पर आगे)

KLG-KGG/1W/12/40

प्रश्न संख्या 125 (क्रमागत)

श्री पीयूष गोयल: सभापति महोदय, सदन को जानकर थोड़ा दुख भी होगा कि यह लाइन 1947 में स्वीकृत हुई थी, 1950 में थोड़ा सा मिट्टी का काम करने के बाद इसका काम बंद कर दिया गया था और 1950 से लेकर 1978 तक इसमें कुछ काम नहीं हुआ। सर्वे 1978 में किया गया और चूंकि एलाइनमेंट suitable नहीं मिली, इसको रोक दिया गया। कुछ वर्ष पहले इस काम को पुनः एक बार देखा गया, 2012 में प्लानिंग कमीशन ने इस पर विचार करके यह कहा कि दोनों राज्य, छत्तीसगढ़ और झारखंड जमीन दें और झारखंड, छत्तीसगढ़ और कोल इंडिया इसका पैसा दे, ताकि इस लाइन को लगाया जाए। गत वर्षों में इस पर कुछ काम नहीं हुआ, सिर्फ बातचीत होती रही। अभी-अभी 13 नवंबर, 2017 को माननीय मुख्य मंत्री जी के साथ मीटिंग में जब इस पर पूरा विचार किया गया, तो पता लगा कि जगन्नाथ पुर और मदन नगर, दो एसीसीएल की कोल माइन्स और सीसीएल की कोल माइन्स को भी इसका लाभ मिलेगा, तो दोनों कोल कंपनीज को भी निर्देश दिया गया है। छत्तीसगढ़ सरकार ने भी पहल की है और जो ज्वाइंट वेंचर कंपनी बनी है, उसने इसके सर्वे का काम शुरू करने का निर्णय ले लिया है। जैसे ही सर्वे होने के बाद इसकी डिटेल्स आ जाएंगी, इस पर पुनः विचार करके इस पर निर्णय ले लिया जाएगा।

प्रश्न संख्या 125 (क्रमागत)

श्री राम विचार नेताम: सभापति महोदय, मैं यह निवेदन करना चाहता हूँ कि अब तक छत्तीसगढ़ रेल निगम लिमिटेड (छत्तीसगढ़ सरकार रेल मंत्रालय के संयुक्त उद्यम कंपनी) ने इस परियोजना को संभावित परियोजना के रूप में चिह्नित किया है। यह बरवाडीह से अंबिकापुर तक रेल लाइन परियोजना की अर्थक्षमता और व्यवहार्यता के आकलन के लिए नवंबर, 2017 में परामर्शी ठेका आवंटित कर दिया गया है, तो उसकी प्रगति क्या है? माननीय मंत्री जी से मैं यह जानना चाहता हूँ।

श्री पीयूष गोयल: सभापति जी, इस प्रोजेक्ट के बारे में चर्चा करने के बाद और उसकी कंसल्टेन्सी देने के बाद अभी कुल 42 दिन हुए हैं, इसलिए मुझे लगता है कि थोड़ा समय देना पड़ेगा। यह एक लंबी लाइन है, 182 किलोमीटर की लाइन है। जिस चीज को 70 वर्ष लग गए, मैं समझता हूँ कि 42 दिन में इसकी फीजिबिलिटी तय करना तो मुश्किल है। एक बार फीजिबिलिटी आ जाए, उसके बाद जरूर इस पर निर्णय लेंगे कि कैसे इसको तेज गति दी जाए, अगर वायेबल है।

श्रीमती छाया वर्मा: माननीय सभापति महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहती हूँ कि जहां पर यह रेल लाइन बनने जा रही है, वह बहुत घने जंगलों के बीच है। वहां पर हाथियों का कोरिडोर बना हुआ है, जंगली जानवरों का बना हुआ है, तो रेल लाइन बनने के बाद उस कॉरिडोर की क्या व्यवस्था होगी? अगर

प्रश्न संख्या 125 (क्रमागत)

कॉरिडोर तोड़ देंगे, तो वे गांवों में प्रवेश कर जाएंगे। उसकी समुचित व्यवस्था के लिए सरकार क्या कदम उठा रही है?

श्री पीयूष गोयल: सभापति महोदय, पूरे देश में ऐसे कई इलाके हैं, जहां हाथी वगैरह, अलग-अलग एनिमल्स का प्रवास रहता है, उनके कॉरिडोर हैं। ऐसी सभी जगहों को जो स्टेट गवर्नमेंट चिह्नित करती है, उनको सेफ्टी के माध्यम से स्लो कॉरिडोर बनाया जाता है, स्पीड रिस्ट्रिक्शन लगाए जाते हैं। आज तक किसी भी कॉरिडोर को रेलवे की वजह से हमने ध्वस्त या बंद नहीं किया है। जहां-जहां ये कॉरिडोर बनते हैं, उनकी सेफ्टी के लिए मीज़र्स लिए जाते हैं। साथ ही साथ एक नई परियोजना भी सोच रहे हैं कि बाउंडरी वॉल लगाई जाए और बाउंडरी वॉल के लिए बजट की दिक्कत न हो, इसको सेफ्टी आइटम बना दिया जाए, तो बजट की कभी दिक्कत नहीं होगी, लेकिन हाथी वगैरह के लिए तो बाउंडरी वॉल भी आसानी से काम नहीं करेंगी। एक समस्या जरूर सामने आई है, जो असम में देखने को मिली कि जो नॉर्मल कॉरिडोर थे, उनके बाहर जाकर एलिफेंट्स ने अभी ट्रैवल करना शुरू कर दिया है। उसके लिए हमारा कोई संबंध नहीं है, नहीं तो उस इलाके की पूरी लाइन स्लो हो जाएगी और बंद सी हो जाएगी। कॉरिडोर को हम जरूर प्रोटेक्ट करेंगे।

प्रश्न संख्या 125 (क्रमागत)

श्री महेश पोद्दार: सभापति महोदय, बरवाडीह-चिरमिरी लाइन का क्षेत्र जंगल से भरा हुआ और मिनरल्स रिच इलाके से गुजरता है, जो आतंकवाद से भी प्रभावित है और झारखंड का करीब 65 किलोमीटर इस लाइन का पड़ता है। इसमें 1950 तक बहुत सारे काम, जैसे पुलिया भी बन गए थे। मैं यह मान कर चलता हूँ कि 1950 से आज तक रेलवे की वित्तीय स्थिति काफी अच्छी और बड़ी हो गई है।

श्री सभापति: क्वेश्चन।

श्री महेश पोद्दार: लेकिन अब रेलवे का एक स्टैंड है कि संबंधित राज्य इस पर खर्च करेंगे और कोल इंडिया खर्च करेगा। मेरा प्रश्न यह है कि क्या झारखंड जैसे राज्य, जो इनको अधिक से अधिक रेवेन्यू देते हैं और रेल में इन्वेस्ट करने की पोजिशन में नहीं है, तो विशेष परिस्थिति में क्या रेलवे भी इस परियोजना में खर्च करेगा, ताकि यह काम जल्दी से पूरा हो सके?

(1एक्स/एकेजी-एसएसएस पर आगे)

AKG-SSS/1X/12.45

प्रश्न संख्या 125 (क्रमागत)

श्री पीयूष गोयल : सर, हर चीज को नजर में रखते हुए प्रोजेक्ट के हित में और पूरे पूर्वी इलाके के हित में माननीय प्रधान मंत्री जी का निर्देश रहता है कि जो पूर्वी भारत है, जो विकास से वंचित रहा है, उसके प्रति सरकार की संवेदना भी ज्यादा है और उसके प्रति हमारा ध्यान भी ज्यादा है। इस प्रोजेक्ट की एक बार viability establish हो जाए, तो झारखंड की दिक्कत भी होगी, तो हम उसको मद्देनज़र रखते हुए उचित निर्णय लेंगे।

PROF. JOGEN CHOWDHURY: Hon. Chairman, Sir, I would like to ask the hon. Railway Minister regarding a train called Shantiniketan Express, which runs from Bolpur to Howrah. In this train, particularly the AC compartments is very bad. The condition is such that the seats are torn,...

MR. CHAIRMAN: You put your question. Your question is not connected with the main question, Chowdhuryji.

PROF. JOGEN CHOWDHURY: So, I would like to ask him how he can improve the condition of this train while we are thinking of bullet trains.

Uncorrected/ Not for Publication- 29.12.2017

प्रश्न संख्या 125 (क्रमागत)

SHRI PIYUSH GOYAL: Hon. Chairman, Sir, both bullet trains and upgradation of the Railways can co-exist. There is no connection that one cannot co-exist with the other. I can assure the hon. Member that I will have this examined and attention is to upgrade this entire existing infrastructure but it is an infrastructure that we have inherited after 66 years of lost opportunities. A lot of infrastructure has become outdated. But, we are certainly pushing and aggressively pushing to modernize the existing infrastructure.

(Ends)

प्रश्न संख्या 126

श्री राम नाथ ठाकुर : सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि वे वर्तमान वित्तीय वर्ष में निर्मली और सरायगढ़ के बीच नई लाइन चालू करेंगे अथवा नहीं?

श्री पीयूष गोयल : सभापति महोदय, यह भी एक ऐसी लाइन है, जिसका foundation stone उस समय के माननीय प्रधान मंत्री, श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी ने 6 जून, 2003 को कोसी महासेतु, कोसी के ऊपर 1,800 मीटर का एक ब्रिज lay किया था। इसके साथ-साथ इसमें कई लाइनें मीटर गेज से ब्रॉड गेज होनी थीं, साथ में कुछ नई लाइनें लगनी थीं। जब 2014 में सरकार बदली और हमने देखा कि इन सबके ऊपर बहुत धीमा काम चल रहा है, तो इनको बहुत अधिक मात्रा में पैसे की उपलब्धि कराई गई। माननीय सदस्यों को यह जान कर खुशी होगी कि पहले 4 साल में इस योजना के लिए लगभग 215 करोड़ रुपए दिए गए, जबकि इसकी original cost ही 323 करोड़ रुपए होनी थी। अब इसमें तेज गति से progress हो रही है। इसमें कोसी ब्रिज का काम 2018-19 में खत्म हो जाएगा। साथ ही साथ, जो नई लाइन निर्मली से सरायगढ़ और जो सकरी से निर्मली gauge conversion हो रहा है, इनका काम भी मार्च, 2019 तक खत्म करने का अनुमान है।

Uncorrected/ Not for Publication- 29.12.2017

प्रश्न संख्या 126 (क्रमागत)

श्री राम नाथ ठाकुर : सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से पूछना चाहता हूँ कि कोसी पुल की संरचना में दोनों तरफ पहुँच पथ तैयार नहीं हुआ है, तो क्या वर्तमान वित्तीय वर्ष में सरकार पहुँच पथ बनाने का प्रयास करेगी?

श्री पीयूष गोयल : सर, इसमें एक छोटी सी जमीन की समस्या है, जिसके लिए राज्य सरकार से हमारी बातचीत चल रही है। एक बार वह जमीन आ जाए, तो ब्रिज के जो दोनों access points हैं, उन दोनों का काम भी हम साथ ही साथ मार्च, 2019 में खत्म करेंगे।

MR. CHAIRMAN: The question is about Bihar. Please confine to it.

डा. अनिल कुमार साहनी : सर, मेरा question बिहार से ही सम्बन्धित है। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूँगा कि उत्तर बिहार, खास कर शिवहर जिला बराबर बाढ़ से तंग और तबाह रहता है। बाढ़ के समय वहाँ आने-जाने का मात्र एक ही रास्ता हो सकता है और वह रेल लाइन है। उस रेल लाइन को बनाने के लिए अमर शहीद जुब्बा साहनी जी के नाम पर मुजफ्फरपुर में जुब्बा साहनी नामक एक रेलवे स्टेशन है।

MR. CHAIRMAN: Question, please.

Uncorrected/ Not for Publication- 29.12.2017

प्रश्न संख्या 126 (क्रमागत)

डा. अनिल कुमार साहनी : सर, question ही है। इसका विस्तार करते हुए अभी तक शिवहर जिले को रेल लाइन से नहीं जोड़ा गया है। जुब्बा साहनी स्टेशन से मीनापुर, मीनापुर से बनघारा, बनघारा से शिवायपट्टी और शिवायपट्टी से शिवहर को जोड़ देने से ...

MR. CHAIRMAN: Please confine to the question. We are not discussing the Demands for Grants. We are discussing a specific question.

डा. अनिल कुमार साहनी : सर, मेरा प्रश्न है कि इस जिले को रेल लाइन से जोड़ा जाएगा या नहीं?

(1वाई/एससीएच पर आगे)

SCH-NBR/12.50/1Y

श्री पीयूष गोयल : सभापति महोदय, जब मैंने Chartered Accountancy पढ़ी थी, तब भी मुझे इतनी तैयारी नहीं करनी पड़ी, जितनी एक-एक रेलवे लाइन की अलग-अलग स्थिति जानने के बारे में तैयारी करनी पड़ रही है।

महोदय, मैं माननीय सदस्य महोदय को बताना चाहूंगा कि बिहार में गत तीन वर्षों में जितना बजट एलोकेशन हुआ है, वह ऐतिहासिक है। आप अगर पहले का

प्रश्न संख्या 126 (क्रमागत)

समय देखेंगे, 2009-2010 से 2013-2014 तक का समय देखेंगे, उस समय हर वर्ष औसतन 1,132 करोड़ रुपये बिहार को रेलवे लाइनों के लिए मिलते थे। गत तीन वर्षों में इस एमाउंट को डबल करके 2,227 करोड़ रुपये कर दिया गया है और इस वर्ष, 2017-18 में 3,696 करोड़ रुपये, केन्द्र सरकार के द्वारा बिहार के अंदर प्रोजेक्ट्स के ऊपर खर्च करने के लिए एलोकेट किए गए हैं।

महोदय, जहां तक नई रेलवे लाइन, मोतिहारी-सीतामढ़ी वाया शिवहर की बात है, यह 76 किलोमीटर की लाइन 2006-07 में सैंक्शन जरूर की गई थी, लेकिन उसका जो अनुमानित खर्च है, वह इतना ज्यादा आ रहा था कि उसका कोई return on investment नहीं बन रहा था। इस लाइन के संबंध में हम बिहार सरकार के साथ चर्चा में हैं, लेकिन आज के दिन वह प्रोजेक्ट अभी होल्ड पर रखा हुआ है।

श्री हरिवंश : सभापति जी, धन्यवाद, मेरा बहुत संक्षिप्त और छोटा सा सवाल है। महोदय, बिहार से, खास तौर पर पटना से दिल्ली आने वाली ट्रेनें सामान्य दिनों में भी अमूमन बहुत लेट पहुंचती हैं। खास तौर से मुगलसराय से दिल्ली के बीच हर एक मिनट पर ट्रेन होने के कारण, बहुत वर्षों से कंजेशन चल रहा है। रेलवे बराबर यह कहता है कि हम इसको ठीक कर रहे हैं और ट्रेन अपने सामान्य समय पर ही आएगी।

Uncorrected/ Not for Publication- 29.12.2017

प्रश्न संख्या 126 (क्रमागत)

महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि पटना और बिहार से दिल्ली पहुंचने वाली ट्रेनें समय पर कब तक पहुंचने लगेंगी?

श्री सभापति : मंत्री जी all rounder हैं, इसलिए सदस्य भी all round क्वेश्चंस पूछ रहे हैं, लेकिन आपका क्वेश्चन मूल क्वेश्चन के साथ जुड़ा हुआ होना चाहिए।

श्री पीयूष गोयल : सभापति महोदय, मैं माननीय सदस्य महोदय से पूरी तरह से सहमत हूँ। Punctuality एक बहुत अहम मुद्दा है। सरकार की भी यही प्राथमिकता है कि गाड़ियां समय पर पहुंचें, जिससे सभी यात्रियों को सुविधा हो। गत कुछ महीनों से या पिछले दो-तीन वर्षों से हमने बहुत सोच-समझ कर एक निर्णय लिया है कि पहले कुछ समय हमें सेफ्टी के ऊपर फोकस करना पड़ेगा। पहले के समय में सेफ्टी के ऊपर पूरी तरह से फोकस नहीं रखे जाने के कारण over used assets या tracks renewal का काम टाइम पर नहीं हो पाया, जिसके कारण एक्सिडेंट्स की संभावना बढ़ जाती थी और लोगों की जान खतरे में पड़ जाती थी। यह निर्णय हमने बहुत सोच-समझ कर लिया है कि पहले पुरानी लाइनों को ठीक करने की पूरी कोशिश की जाए और पिछला जितना भी backlog है, उसको ठीक करने को पहले प्राथमिकता दी जाए। इसके साथ- साथ जो प्रोजेक्ट्स doubling, tripling and quadrupling के चल रहे थे, उनको तेज़ी से पूरा किया जाए। जैसे मुगलसराय स्टेशन का capacity utilization करीब 200 प्रतिशत है, फिर भी उसी

प्रश्न संख्या 126 (क्रमागत)

लाइन पर और गाड़ियां चलाने के लिए मेरे पास हर हफ्ते 100 से अधिक डिमांड्स आती रहती हैं। मैं समझता हूं कि dedicated freight corridor की जो मंजूरी हुई है, उस पर बड़ी धीमी गति से काम चल रहा था। गत दो-तीन वर्षों में उस पर भी बहुत फोकस किया गया है ताकि अगले दो-अढ़ाई वर्षों में उस काम को भी खत्म किया जा सके।

सभापति महोदय, हमारी कोशिश यह है कि पूरी लाइन कैपेसिटी को unclog किया जाए और जहां-जहां constraints हैं, उनको ठीक किया जाए, जिससे समय पर गाड़ियां जा सकें, साथ ही सेफ्टी को मद्देनजर रखते हुए, इस वर्ष हमारी कोशिश है कि record track renewal किया जाए।

(समाप्त)

प्रश्न संख्या 127

श्री नीरज शेखर : सभापति महोदय, प्रश्न पूछने से पहले मैं आपसे आग्रह करना चाहता हूँ कि अगर मैं मंत्री महोदय के जवाब से संतुष्ट नहीं हूँ, तब मुझे क्या करना चाहिए? साथ ही अगर जवाब ही गलत हो तब क्या करना चाहिए?

श्री सभापति : आप मुझसे आकर मिलिएगा, मैं आपको रूल बता दूंगा कि क्या करना चाहिए, लेकिन अभी आप अपना सवाल पूछिए।

श्री नीरज शेखर : सर, मैं सवाल ही पूछ रहा हूँ, लेकिन यह बात मैं इसलिए कह रहा हूँ, क्योंकि पहली बार मैं यह सुन रहा हूँ कि भारतीय रेल समय से पहले पहुंच रही है। जवाब में जो दिया गया है, यहां पर भी रेल से काफी लोग चलते होंगे, लेकिन मैं नहीं जानता कि टाइम से पहले रेल कब से पहुंचने लगी? इसमें कहा गया है, trains on time ही नहीं, बल्कि time से पहले पहुंच रही हैं।

मैं माननीय मंत्री जी को इस बात के लिए भी बधाई देना चाहूंगा कि * मेरा प्रश्न यह है कि भारतीय रेल देरी से चल रही है। हर ट्रेन देर से पहुंचती है। माननीय राज्य मंत्री जी भी यहां बैठे हुए हैं, वे भी कई बार मेरे साथ मुगलसराय से दिल्ली आए हैं। मुझे तो लगता था कि जब ट्रेन में कोई मंत्री चलता है, कम से कम उस दिन तो ट्रेन टाइम पर पहुंचेगी, वह भी राजधानी एक्सप्रेस जैसी ट्रेन।

* Expunged as ordered by the Chair.

प्रश्न संख्या 127 (क्रमागत)

MR. CHAIRMAN: What is your question?

(1Z-RPM/USY पर आगे)

RPM-USY/1Z/12.55

श्री नीरज शेखर: सर, मैं यही बता रहा हूँ। बिना बताए...(व्यवधान)...

श्री सभापति: ऐसा नहीं होता। ... (व्यवधान)...

श्री नीरज शेखर: सर, आप राजनीतिज्ञ हैं। सर, अगर आप हमारी कठिनाई नहीं समझेंगे, तो कौन समझेगा...(व्यवधान)...

श्री सभापति: नहीं, मैं समझ गया हूँ, मगर आपको यह समझ होनी चाहिए कि पांच सवाल अभी भी पेंडिंग हैं। ... (व्यवधान)...

श्री नीरज शेखर: सर, मैं आपको भी बताना चाहता हूँ कि सातवें सवाल पर हम पहली बार पहुंचे हैं। मैं यह कह रहा था कि उस दिन राजधानी एक्सप्रेस ट्रेन भी एक घंटा लेट थी। जब राजधानी एक घंटा लेट हो और क्या हम जापान से सिर्फ बुलेट ट्रेन ला रहे हैं या वहां की सभ्यता, उनके तरीके और उनका कल्चर भी ला रहे हैं या सिर्फ ट्रेनें तेज चलें, ऐसी टेक्नॉलॉजी ला रहे हैं? क्या ऐसी टेक्नॉलॉजी भी ला रहे हैं कि हमारे यहां ट्रेनें समय पर चलें?... (व्यवधान)...

श्री सभापति: मिनिस्टर रिप्लाइ दीजिए।

Uncorrected/ Not for Publication- 29.12.2017

प्रश्न संख्या 127 (क्रमागत)

श्री मनोज सिन्हा: सर, चूंकि माननीय सदस्य ने मेरा जिक्र किया कि वे उस दिन मेरे साथ यात्रा कर रहे थे, इसलिए मुझे लगा कि मुझे उनके सवाल का उत्तर देना चाहिए। ... (व्यवधान)...

श्री नीरज शेखर: सर, चूंकि मनोज सिन्हा जी, ट्रेन में अधिक चलते हैं, इसलिए वे इसका उत्तर दे पाएंगे। ... (व्यवधान)...

श्री पीयूष गोयल: सभापति महोदय, यह टिप्पणी, मैं समझता हूं कि एक सोशलिस्ट माइंडसेट, जो मेरे मित्र का बहुत पुराना चल रहा है, वे उस माइंडसेट से बोल रहे हैं, लेकिन मैं इनको बताना चाहूंगा कि आठ वर्ष तक पूरी मुम्बई में एज ए स्टूडेंट, मैं रोज सोमवार से शनिवार तक ट्रेन में ट्रेवल करता था और पढ़ाई करने के लिए जाता था। आपने भी शायद आठ वर्ष तक ट्रेन में ट्रेवल नहीं किया होगा। दूसरी बात यह कि हर वर्ष ... (व्यवधान) ... यह तो आपकी * है। जहां तक टेक्नॉलौजी की बात है, आप बुलेट ट्रेन का स्वागत करना शुरू कीजिए। ... (व्यवधान)...

श्री सभापति: ठीक है। ये जो personal comments, made either from this side or that side, will not go on record. ... (Interruptions)...

* Expunged as ordered by the Chair.

Uncorrected/ Not for Publication- 29.12.2017

प्रश्न संख्या 127 (क्रमागत)

SHRI PIYUSH GOYAL: Sir, I have not made any comments. I have just replied to the comment made on me. ...(Interruptions)...

MR. CHAIRMAN: That's enough. ...(Interruptions)... We want questions and their replies, rather than making unnecessary comments and diverting the issue. This way, you will not get justice. That's the main problem.

श्री मनोज सिन्हा: सभापति महोदय, पिछले तीन वर्षों में 13 हजार किलोमीटर से ज्यादा दोहरीकरण या डबलिंग का काम भारतीय रेल में हुआ है और मैं समझता हूँ कि जो मुख्य विषय, पूर्व सदस्य, माननीय हरिवंश जी ने उठाया था कि कंजेशन इतना ज्यादा है कि उससे कैसे भारतीय रेल को मुक्त किया जाए, मैं इस विषय में बताना चाहता हूँ कि यह इस सरकार की सर्वोच्च प्राथमिकता है। जगह-जगह बाईपास बनाना, डबलिंग, ट्रिपलिंग या फोर लेन बनाना, इस काम को हमने हाथ में लिया है। जिस दिन नीरज शेखर जी आ रहे थे, उन्हें मालूम होगा कि उसी ट्रेक पर पैसेंजर ट्रेन भी चलती है, राजधानी भी चलती है और मालगाड़ी भी चलती है। अगर कहीं एक जगह दिक्कत पैदा होती है, तो स्वाभाविक रूप से उसका असर पिछली ट्रेनों पर भी होता है, लेकिन नीरज शेखर जी, इस बात को स्वीकार करेंगे कि पिछले तीन वर्षों में जहां से नीरज जी आते हैं, आंख उठाकर अगल-बगल देख

प्रश्न संख्या 127 (क्रमागत)

लें कि इन वर्षों में जो काम भारतीय रेल में हुआ है, वह काम शायद पिछले 50 वर्षों में नहीं हुआ होगा।

श्री नीरज शेखर: माननीय सभापति जी, मेरी दूसरी सप्लीमेंट्री है कि अभी इनके उत्तर में आया है कि यहां तक ट्रेन इसीलिए चल रही हैं कि यहां कंजेशन बहुत है और इस रूट पर बहुत ज्यादा ट्रेनें चलती हैं। मेरा प्रश्न यह है कि यदि ऐसा है, तो उस रूट को डबल लाइन किया जाए। इसके डबल लाइन बनाने का प्रस्ताव पिछले कई सालों से है और यह मांग यूपीए की सरकार के समय से चली आ रही है। मैं यह नहीं कह रहा हूं कि आप ही नहीं कर रहे हैं, बल्कि वह सरकार भी नहीं कर रही थी, यानी तब भी काम नहीं हो रहा था और अब भी काम नहीं हो रहा है। इसके साथ-साथ मेरा पूछना यह भी है कि उसके लिए आप क्या कर रहे हैं? इसके अलावा मैं यह भी जानना चाहता हूं कि यदि इतना कंजेशन इस रूट पर है, तो यहां पर बुलेट ट्रेन क्यों नहीं चलाई जा रही है? दिल्ली से हावड़ा के लिए सबसे से ज्यादा पैसेंजर हैं, तो इस रूट पर बुलेट ट्रेन चलाई जानी चाहिए, अहमदाबाद से गुजरात और मुंबई बुलेट ट्रेन क्यों चल रही है?

श्री मनोज सिन्हा: सभापति महोदय, जिस लाइन का जिक्र माननीय सदस्य ने किया है, मैं उन्हें अवगत कराना चाहता हूं कि छपरा से बलिया के सेक्शन का दोहरीकरण आने वाले कुछ महीनों में पूरा हो जाएगा। यहां से वाराणसी तक का

Uncorrected/ Not for Publication- 29.12.2017

प्रश्न संख्या 127 (क्रमागत)

दोहरीकरण पूर्ण हो गया है। यहां से गाजीपुर के दोहरीकरण का काम भी प्रगति पर है और गाजीपुर से बलिया के बीच का काम भी शुरू हो गया है। वह काम छः महीने में हो जाएगा, मेरा ऐसा कोई आश्वासन नहीं है, लेकिन मैं आपकी जानकारी के लिए बताना चाहता हूं कि मार्च महीने में बिजली वाली गाड़ी बलिया से चलेगी और दिल्ली तक आएगी। यह काम इसी सरकार ने किया है। यह सरकार दोहरीकरण का काम भी आने वाले दो वर्षों में पूरा करेगी। ... (व्यवधान)...

श्री सभापति: प्लीज बैठिए।

SHRI ANANDA BHASKAR RAPOLU: Respected Chairman, in the competition to show the 'record in-time arrivals', the tracks are not being cared properly and the time schedules are becoming the tragedy hours. I would like to know from the Minister whether they are going to have a proper mechanism to contain the speed on the tracks that are not proper for the speedy transport.

(Contd. by 2A – PK)

Uncorrected/ Not for Publication- 29.12.2017

PK-PSV/2A/1.00

प्रश्न संख्या 127 (क्रमागत)

SHRI PIYUSH GOYAL: Sir, whenever there is any track renewal required, there are natural speed restrictions put on those tracks and all trains adhere to those speed restrictions. If at all anybody doesn't adhere to it, severest of action is taken. But I am happy to share with the House, through you, Sir, that in the last few years, the investments made on track renewal have almost tripled and quadrupled, and in this month, December alone, we are expecting to do track renewal of 425 kilometers.

(Ends)

MR. CHAIRMAN: Thank you. Question Hour is over.

* * *