

हिमाचल प्रदेश विधान सभा

विधान सभा की बैठक मंगलवार 01 ,दिसम्बर 2015 ,को माननीय अध्यक्ष, श्री बृज बिहारी लाल बुटेल की अध्यक्षता में विधान सभा भवन, तपोवन धर्मशाला-176215 में 11.00बजे पूर्वाह्न आरम्भ हुई ।

प्रश्न काल आरम्भ

तारांकित प्रश्न

/1100/01.12.2015एस/जेके/1

व्यवस्था का प्रश्न

प्रो० प्रेम कुमार धूमल: अध्यक्ष महोदय, प्वाइंट ऑफ ऑर्डर।

अध्यक्ष: प्लीज, बाकी माननीय सदस्य कृपया शांत रहें। प्रो० प्रेम कुमार धूमल जी आप क्या बोलना चाहते हैं?

प्रो० प्रेम कुमार धूमल: अध्यक्ष महोदय, मेरा व्यवस्था का एक प्रश्न है। विधान सभा का सत्र शुरू होने से लगभग 10 दिन पहले हमारी पार्टी ने निर्णय लिया था कि हम भ्रष्टाचार को लेकर एक प्रदर्शन विधान सभा के बाहर करेंगे। इसके लिए हमारे कांगड़ा जिला के लोगों ने प्रशासन को परमिशन के लिए प्रार्थना पत्र भी दे दिया था। दिनांक 28 नवम्बर, 2015 को ज़ोरावर सिंह स्टेडियम में रैली करने की अनुमति हमें दे दी गई थी। इस बीच में न जाने क्या डेवलपमेंट हुई और कल एक पत्र दे दिया गया कि आप रैली दाड़ी ग्राऊंड में करो। अध्यक्ष महोदय, जो कारण दिया गया है वह बड़ा विचित्र है। भविष्य में इसको फुटबाल ग्राऊंड के रूप में तैयार किया जाएगा। इसको स्टेडियम बनाएंगे इसलिए अभी से परमिशन बन्द है। जबसे विधान सभा भवन में बैठकें होनी शुरू हुई है तब से चाहे कोई पार्टी सत्ता में रही हो, पक्ष या विपक्ष का, समर्थन या विरोध का कोई भी प्रदर्शन हो इस ज़ोरावर सिंह ग्राऊंड में होता रहा है। इस प्रकार से विपक्ष की आवाज़ को दबाने के प्रयास किए जा रहे हैं। साथ में यह भी कह दिया कि कांग्रेस पार्टी काउंटर रैली करना चाहती है वह भी यहां पर नहीं होगी। कांग्रेस ने तो इसका परसों शाम को निर्णय लिया कि रैली को काउंटर करने के लिए वह अपनी रैली करेगी। हमें इनसे भी कोई आपत्ति नहीं है और लोकतंत्र में इनको भी अधिकार है। ये भी अपनी रैली इसी ज़ोरावर सिंह ग्राऊंड में करें लेकिन जो

/1100/01.12.2015एस/जेके/2

सारी रैली को डिस्टर्ब करने का प्रयास प्रशासन ने किया है वह लोकतंत्रीय मूल्यों के खिलाफ है।

श्री एस.एस. द्वारा जारी....

01.12.2015/1105/SS-AS/1

प्र० प्रेम कुमार धूमल क्रमागत:

आपातकाल जैसी स्थिति है कि आप अपनी बात व्यक्त नहीं कर सकते। सदन में चर्चा नहीं कर सकते। बाहर रैली नहीं कर सकते। तो फिर क्या होता है? आपातकाल के बाद जो परिणाम आते हैं, अध्यक्ष महोदय, वे आपको पता हैं। हम जोरदार अपील करेंगे कि जोरावर सिंह मैदान में ही रैली एलाऊ की जाए ताकि हम अपनी बात वहां कर सकें, धन्यवाद।

मुख्य मंत्री: इस बारे में कोई गलतफ़हमी हुई है। पिछले वर्ष जब विधान सभा का सत्र धर्मशाला में हो रहा था तो यहां के डिस्ट्रिक्ट प्रशासन को कहा गया था कि भविष्य में जो भी रैलीज़ होंगी वे जो जोरावर सिंह मैदान है जोकि बिल्कुल विधान सभा के सामने है वहां न की जाएं विशेष कर जब सेशन हो। मगर जैसा अभी माननीय विपक्ष के नेता ने कहा है कि उन्होंने रैली के लिए परमिशन मांगी थी वह मिल चुकी थी इसलिए मैं समझता हूं कि परमिशन देने के बाद उसको वापिस लेना सही नहीं है, मैं प्रशासन को कहूंगा कि वे यथापूर्व जो परमिशन दी गई है जोरावर सिंह मैदान में रैली या प्रदर्शन करने की उसे जारी रखें और बाद वाले ऑर्डर को वापिस लें। इसकी वजह एक और भी है कि यह मैदान विधान सभा के बहुत नज़दीक है जब मीटिंग या रैली होती है तो जो लाऊड स्पीकर बजते हैं उसकी आवाज़ सदन तक आती है। इस वास्ते यह फैसला लिया गया था। अब की बार यह इजाज़त दी है मगर भविष्य में इस मैदान के अंदर सेशन के दिनों में किसी प्रकार की मीटिंग खासकर जहां पर लाऊड स्पीकर का प्रयोग हो रहा हो, ऐसी मीटिंग करने की इजाज़त नहीं दी जायेगी।

अध्यक्ष: अब सी०एम० साहब ने कह दिया है कि जो परमिशन मिली है वह जारी रहेगी।

01.12.2015/1105/SS-AS/2

श्री रविन्द्र सिंह: अध्यक्ष महोदय, पिछले कल मैंने नियम-67 के अन्तर्गत एडजोर्नमेंट मोशन यहां पर आपके समक्ष प्रस्तुत किया था और आपने अपनी व्यवस्था दी थी कि ये मैंने सरकार को भेज दिया है और मैंने चाहा था कि इस पर चर्चा अन्य सारे कार्यों को स्थगित करके सबसे पहले माननीय सदन में की जाए। आपकी व्यवस्था आई थी कि यह मैटर सरकार को भेजा है। बहुत महत्वपूर्ण विषय मैंने आपके समक्ष प्रस्तुत किया है, मैं चाहूंगा कि इस पर सबसे पहले चर्चा यहां पर होनी चाहिए। अध्यक्ष महोदय, ये सारा

मामला Group of Companies with links to Virbhadra Singh, YSR family Corners Power Project in Karnataka से संबंधित है। यह बंगलौर की खबर लगी हुई है। मैंने कल आपको नोटिस दिया है कि इस विषय पर सदन के अन्य सारे कार्य को स्थगित करके सबसे पहले चर्चा की जाए। मैं यह व्यवस्था आपसे चाहता हूँ।

अध्यक्ष: मैंने कल भी कहा था कि हमने ये सरकार को उत्तर के लिए भेज दिया है और जब सरकार का उत्तर मिलेगा तो मैं इस पर निर्णय लूंगा। वैसे भी मैंने आपको कहा था कि जो फर्स्ट विषय हाईकोर्ट और सुप्रीम कोर्ट के अन्तर्गत आते हैं उनको रिजैक्ट किया था। लेकिन आपके रैजोल्यूशन को रिजैक्ट नहीं किया था, उसको सरकार को भेजा है। As soon as I get the reply from the Government मैं उस पर निर्णय लूंगा।

श्री रविन्द्र सिंह: सर, मेरा यही कहना है कि अति महत्वपूर्ण विषय आपके समक्ष नियम-67 के अन्तर्गत रखा गया है। नियम-67 के अन्तर्गत सारे काम को स्थगित करने के उपरांत महत्वपूर्ण विषय पर चर्चा की जाती है। मेरा आपसे निवेदन है कि जो नियम-67 के अन्तर्गत आपके समक्ष विषय रखा है सबसे पहले उस पर चर्चा की जाए बाकी सारा कार्य स्थगित कर दिया जाए। यह बहुत ही महत्वपूर्ण विषय है। जब

01.12.2015/1105/SS-AS/3

बंगलौर से खबरें लगती हैं, प्रदेश के अन्य भागों से तो यह प्रदेश के लिए एक बड़ा दुःख भरा विषय है। हम चाहते हैं कि इसके ऊपर सारी की सारी चर्चा माननीय सदन में हो और फिर उसके बाद कोई भी कार्यवाही जो माननीय सदन चाहता है शुरू की जाए।

अध्यक्ष: ये जो आपकी नियम-67 के अन्तर्गत चर्चा है इसका औचित्य नहीं है। जब इस पर सरकार का जवाब आ जायेगा तो किसी और रूल के अंदर मैं आपको चर्चा करने की इजाजत दूंगा। यह नियम-67 का विषय बनता नहीं है, I disallow it.

जारी श्रीमती के0एस0

01-12-2015/1110/केएस/एजी/1

अध्यक्ष: प्रश्नकाल आरम्भ। भारद्वाज जी, आप क्या बोलना चाहते हैं?

श्री सुरेश भारद्वाज: माननीय अध्यक्ष जी, यह बहुत ही महत्वपूर्ण विषय है। हम भ्रष्टाचार के ऊपर चर्चा मांग रहे हैं। कभी रैलियां बन्द करवा देते हैं। आपकी रूलिंग थी कि रैलियों में आप ये मुद्दे उठाओ, ये वह नहीं होने देते फिर अगर हम सदन में मुद्दा

उठाना चाहते हैं, हम चर्चा मांग रहे हैं तो चर्चा करने से पक्ष वालों को गुरेज़ क्यों है? चार दिन का तो सेशन है। अगर सरकार का रिस्पोंस नियम-67 के नोटिस के ऊपर एक दिन में नहीं आता है तो कब आएगा?

अध्यक्ष: नियम-67 के अंतर्गत इस विषय पर चर्चा करने का औचित्य बनता ही नहीं है जो कि आप बोल रहे हैं।

श्री सुरेश भारद्वाज: अध्यक्ष महोदय, यह दोहरी रूलिंग है। आप एक तरफ कह रहे हैं कि औचित्य नहीं है दूसरी तरफ कह रहे हैं कि सरकार को रिस्पोंस के लिए भेजा है। यह उचित नहीं है। अगर औचित्य नहीं है तो फिर आपने रिजैक्ट कर देना था। जब आपने कहा है कि हमने सरकार को भेजा है तो इसके ऊपर सरकार का रिस्पोंस आना चाहिए। वह क्यों नहीं आया? चार दिन के सेशन में अगर एक दिन में रिस्पोंस नहीं आता है तो कब आएगा? आजकल तो एक घण्टे के अंदर रिस्पोंस आ जाता है। विधान सभा का अगर रिस्पोंस नहीं आएगा तो किसका आएगा? आजकल तो सरकारें हाई कोर्ट चला रही हैं, सरकार नाम की तो आजकल कोई चीज़ ही नहीं है। विधान सभा में अगर रिस्पोंस नहीं आता तो बाकी कहां पर आएगा? तुरन्त सरकार का रिस्पोंस आना चाहिए और इस पर चर्चा करने का समय हमें मिलना चाहिए क्योंकि यह बहुत ही महत्वपूर्ण विषय है।

संसदीय कार्य मंत्री (उद्योग मंत्री): अध्यक्ष महोदय, श्री रविन्द्र रवि जी संसदीय कार्य मंत्री रहे हैं और इनको मालूम है कि नियम-67 के तहत चर्चा नहीं हो सकती।

01-12-2015/1110/केएस/एजी/2

सरकार विकासात्मक कार्यों पर चर्चा करने के लिए हमेशा तैयार है और जैसे ही यह कन्वर्ट होगा, सरकार चर्चा करेगी और मैं इनसे आग्रह करूंगा, ये बहुत ही वरिष्ठ सदस्य हैं और इनको मालूम है कि नियम-67 के तहत इस पर चर्चा नहीं हो सकती और जैसे ही ये कन्वर्ट करेंगे, सरकार हर विषय पर जवाब देगी।

अध्यक्ष: कृपया आप अपना व्यू भेज दें, मैं इसको चर्चा में लगा दूंगा।

संसदीय कार्य मंत्री (उद्योग मंत्री): अध्यक्ष महोदय, श्री सुरेश भारद्वाज जी तो सांसद भी रहे हैं और चीफ व्हिप भी हैं और इनको मालूम है कि न संसद में ऐसा हुआ है और न असेम्बलीज में ऐसा हुआ है। कृपया आप इस मोशन को कन्वर्ट करें तो हम चर्चा के लिए तैयार हैं।

श्री सुरेश भारद्वाज: अध्यक्ष जी, अगर नियम-67 के अंतर्गत चर्चा नहीं हो सकती तो कृपया इसको रूल बुक से ही हटा दीजिए।

अध्यक्ष: आप गवर्नमेंट का व्यू तो आने दीजिए फिर मैं देखूंगा कि उसमें क्या करना है।

I will take the decision accordingly.

संसदीय कार्य मंत्री (उद्योग मंत्री): सर, ये इसको जिसमें भी कन्वर्ट करेंगे, सरकार विकास पर चर्चा करने के लिए तैयार है।

अध्यक्ष: भारद्वाज जी, आप अपने व्यू दीजिए। आपकी चर्चा लगेगी। जैसे मुकेश जी भी कह रहे हैं चर्चा लगेगी पर इसको देखेंगे कि कैसे लगेगी।

01-12-2015/1110/केएस/एजी/3

श्री रविन्द्र सिंह: अध्यक्ष महोदय, माननीय संसदीय कार्य मंत्री जी ने जैसे कहा कि नियम-67 के अंतर्गत यहां पर चर्चा कभी न होती है न होगी तो जैसे हमारे मित्र श्री सुरेश भारद्वाज जी ने कहा कि अगर इसकी आवश्यकता नहीं है तो रूल बुक से इसको निकाल ही दीजिए। दूसरे, अध्यक्ष महोदय, व्यवस्था तो आपने दी है इसलिए हम आपसे ही चाह रहे हैं कि यह बहुत ही गम्भीर मुद्दा है और जितनी इन तीन-चार दिनों के लिए आपने कार्यसूची बनाई है उस सबसे अति महत्वपूर्ण विषय यह है जो हमने नियम-67 के अंतर्गत दिया है। तो आप अन्य सारे कार्यों को स्थगित करके सबसे

पहले इसके ऊपर चर्चा कराएं। जब पक्ष और विपक्ष की तरफ से इस पर चर्चा हो जाएगी तो मा0 मुख्य मंत्री महोदय ने इसका जवाब देना ही है ,ये डटकर जवाब दें।

अध्यक्ष महोदय, हमारे पास और भी विषय हैं। उनको भी हम यहां पर लाएंगें और मैं यहां पर कहना चाहता हूं कि इस सरकार को सत्ता में रहने का कोई अधिकार नहीं है । जो मेरे पास तथ्य आए हैं मुख्य मंत्री जी के बयान के ऊपर जो मैं आज आपको पढ़कर सुनाऊंगा तो आप भी हैरान हो जाएंगें कि मुख्य मंत्री जी कह रहे हैं कि अंग्रेजों का शासन वर्तमान लोकतंत्र से बढ़िया था। यह अखबार में खबर लगी है।

अध्यक्ष: मैं आप सभी से निवेदन करना चाहता हूं, सभी मैम्बर्ज़ की सूचना के लिए बताना चाहता हूं कि नियम- 67 आपात स्थिति में ही लागू किया जाता है और यदि आप किसी और रूल के अंतर्गत यह चर्चा करेंगे तो ठीक है जैसे कि माननीय संसदीय कार्य मंत्री जी ने भी कहा ।

श्रीमती अ0व0 द्वारा जारी---

1.12.2015/1115/av-ag/1

अध्यक्ष -----जारी

आप किसी और रूल के अंतर्गत यह चर्चा करेंगे तो ठीक है जैसे कि माननीय संसदीय कार्य मंत्री जी ने भी कहा। (---व्यवधान---) यह छोड़िए आप. This is not the issue. इस पर चर्चा करने की आवश्यकता नहीं है। (---व्यवधान---) मैंने अपना निर्णय दे दिया है। Let me have the view of the Government and then I will think about that. (---व्यवधान---) This is wrong. एक तरफ आप कह रहे हैं कि गतिरोध बंद होना चाहिए और दूसरी तरफ आप (---व्यवधान---) जो आप बोल रहे हैं, यह मुद्दा नहीं है। यह कोई मुद्दा ही नहीं है। 67 पर जब सरकार का व्यू आ जायेगा तो I will take decision about that. जब इस पर चर्चा आयेगी आपने इस पर तब बोलना।

संसदीय कार्य मंत्री (उद्योग मंत्री): अध्यक्ष महोदय, रवि जी इतने वरष्टि सदस्य हैं। हम इस तरह की उम्मीद नहीं करते कि आप यहां इस तरह का मसला उठाएंगे। कृपया आप प्रश्न काल को चलने दें। (---व्यवधान---)

Shri Ravinder Singh: Time under British rule was better, HP CM. (Interruption)

अध्यक्ष : माननीय रविन्द्र जी, जब इस पर चर्चा होगी आपने इस बारे में तब बोलना।

मुख्य मंत्री : अध्यक्ष महोदय, जो माननीय सदस्य रवि जी बोल रहे हैं मैंने इसको पढ़ा ही नहीं है। जो माननीय सदस्य पढ़ रहे हैं ,I condemn it. मैंने ऐसा कोई बयान नहीं दिया है। (---व्यवधान---) शायद आपने या आपके दोस्तों ने इस तरह की प्लानिंग की होगी। (---व्यवधान---) I have not

said it. I say solemnly on the Floor of this House that I have not made any such statement to any newspaper.

1.12.2015/1115/av-ag/2

अध्यक्ष : मैंने कह दिया है कि अभी इसके लिए समय नहीं है। आप इसको चर्चा के दौरान उठा सकते हैं। This is not the proper time. (---व्यवधान---)

डॉ.राजीव बिन्दल : अध्यक्ष महोदय, विपक्ष को अगर आप संरक्षण नहीं देंगे तो कौन देगा? वर्तमान सरकार पूरी तरह से तानाशाही कर रही है। पूरे प्रदेश में विकास के सारे कार्य बंद हो गये हैं। सरकार इस चर्चा से कब तक बचेगी? जब यह मामला चर्चा के लिए आपके सामने आया है तो हमें आपका संरक्षण मिलना चाहिए।

अध्यक्ष : माननीय सदस्य, मैंने पहले कह दिया है कि यह विषय नियम 67 के अंतर्गत नहीं आ सकता। (---व्यवधान---) मैंने कह दिया है कि नियम 67 के तहत यह चर्चा नहीं हो सकती। I have rejected this. किसी और मुद्दे पर चर्चा होगी तो देखेंगे।

संसदीय कार्य मंत्री (उद्योग मंत्री): अध्यक्ष महोदय, जब भी विकास के संदर्भ में चर्चा सुनिश्चित करेंगे और आपकी जो भी डायरेक्शन होगी; हम चर्चा के लिए तैयार हैं। हम आपके मोशन पर हर तरह से चर्चा करने के लिए तैयार हैं।

अध्यक्ष : मैं निर्णय लेने के लिए सक्षम हूँ। मैंने आपको कह दिया है कि आप किसी और रूल के तहत परमिशन लो। Let me have the view of the Government.

संसदीय कार्य मंत्री (उद्योग मंत्री): अध्यक्ष महोदय, सत्ता पक्ष बहुत क्लीयर है। हम विकास पर चर्चा के लिए तैयार है। आप जब मर्जी चर्चा करें और जैसी अध्यक्ष महोदय की रूलिंग आयेगी। (---व्यवधान---) हम उस पर चर्चा करेंगे।

Speaker : Please sit down. प्लीज, आप बैठ जाइए। (---व्यवधान---) This is not the way to put your views. (Interruption)

1.12.2015/1115/av-ag/3

मुख्य मंत्री : अध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य और विपक्ष का यह कहना गलत है कि विकास के कार्यों की गति में ढील आई है या विकास के कोई काम नहीं हो रहे हैं, इत्यादि- इत्यादि। I condemn it. अगर आप इस पर डिबेट चाहते हैं कि कौन सा विकास हो रहा है और किस गति से विकास हो रहा है then we are prepared for the debate.

अध्यक्ष : प्लीज, आप बैठ जाइए। मैं आपको कह रहा हूँ कि इस चर्चा के लिए मैं आपको टाइम दूंगा। Let the view of the Government come to me. जब सरकार का व्यू आ जायेगा तो मैं आपको मौका दूंगा।

मुख्य मंत्री : अध्यक्ष महोदय, अभी विपक्ष इस सदन की कार्यवाही को चलने दें। प्रश्न के उत्तर तैयार करने में इतना समय और पैसा खर्च हुआ है।

अध्यक्ष : धूमल साहब, आप क्या कहना चाहते हैं?

श्री प्रेम कुमार धूमल श्री वर्मा द्वारा जारी

01/12/2015/1120/टी0सी0/ए0एस0/1

प्रो० प्रेम कुमार धूमल: अध्यक्ष महोदय, मेरा आपसे निवेदन है कि आप निष्पक्ष होकर ऑर्डर करें। जब हमारे सदस्य बोल रहे होते हैं तो उनका माइक ऑफ हो जाता है और जब सत्ता पक्ष से सदस्य बोल रहे होते हैं तो उनका माइक ऑन हो जाता है। सबको बात करने का बराबर अधिकार होना चाहिए। जिसकी बात है, यदि आपको लगता है कि रिकॉर्ड में आनी चाहिए तो उसे सुनना चाहिए। लेकिन सत्ता पक्ष की बात रिकॉर्ड में आए और विपक्ष की न आए ऐसा नहीं होना चाहिए। मैं चाहूँगा कि हमारी सुजेशन को आप सुन लें बाकी बाद में निर्णय आपने करना है।

अध्यक्ष: ठीक है मैंने इनको सुना है I have given my decision. जब इनका जवाब आ जाएगा तो मैं उस पर अपना विनिश्चय दूँगा --- (व्यवधान)--- आप इसको छोड़िए I request you कि मैं एप्रोप्रिएट डिसेजन लूँगा। (Interruption) ।

डा० राजीव बिंदल: अध्यक्ष महोदय, आप हमारी बात का संरक्षण करें।

अध्यक्ष: मैं आपकी बात का संरक्षण ही कर रहा हूँ। मैं आपकी बात को सुन रहा हूँ और उस पर डिसेजन मैंने लेना है। It is my decision to decide things accordingly. ----- (व्यवधान)-----

डा० राजीव बिंदल: अध्यक्ष महोदय आप तो हमें सीधा-सीधा ऑर्डर कर रहे हैं कि आप अपनी जुबान बन्द रखें। हम अपनी जुबान बन्द कैसे रखेंगे।

अध्यक्ष: तो मैं भी कैसे रख सकता हूँ जुबान बन्द। मैं भी नहीं रखूँगा जुबान बन्द। आप बैठ जाईए। इसका डिसेजन मैं लूँगा। Let me take decision. आप अपने आप ही फैसला करना चाहते हैं।

डा० राजीव बिंदल: ये काफी महत्वपूर्ण विषय हैं बाकी सारे विषय इससे कम महत्व के हैं।

01/12/2015/1120/टी0सी0/ए0एस0/02

अध्यक्ष: क्या प्रश्नकाल महत्वपूर्ण विषय नहीं होता। प्रश्नकाल का विषय जरूरी नहीं हैं? आप बताईये प्रश्नकाल को चलाना नहीं चाहते हैं आप इस सदन में? --(व्यवधान)-- प्लीज आप बैठ जाईये। --(व्यवधान)--

अध्यक्ष: प्रश्नकाल आरम्भ।

माननीय सदस्य श्री विक्रम सिंह जरयाल। Not interested. --(व्यवधान) -- I will not allow anything to crop up in the Question Hour. -आप मेहरबानी करके बैठ जाईये प्लीज़। आप बैठ जाईये। --(व्यवधान) --नहीं- नहीं कुछ नहीं। It is Question Hour. No other topic please. -- ----(व्यवधान) --क्वश्चन ऑवर के बाद बोल लेना आपने। -- (व्यवधान) --विक्रम सिंह जरयाल जी बोलिए, आपने बोलना है कुछ। --(व्यवधान) --You can speak after the Question Hour.

श्रीमती एन0एस0 द्वारा जारी ---

01.12.2015/1125/NS/AS/1

Speaker: Please sit down --- (Interruption)--- आप बैठ जाइए। अगला प्रश्न श्री संजय रतन।

प्रश्न संख्या : 2330

मुख्यमंत्री: अध्यक्ष महोदय, सूचना अभी एकत्रित की जा रही है। ----(व्यवधान)----

Speaker: I adjourn the House for 20 minutes.

01/12/2015/1145/negi/AG/1

सदन की बैठक पूर्वाह्न 11.45 बजे पुनः आरम्भ हुई।

अध्यक्ष: मैंने अभी सत्ता पक्ष और विपक्ष की सहमति से जो श्री रविन्द्र सिंह रवि जी का नियम-67 के अन्तर्गत विषय था उसको नियम-130 के अन्तर्गत स्वीकार कर लिया है और उसपर 4 तारीख को चर्चा होगी।

जैसा कि मैंने कल भी माननीय सदस्यों को सूचित किया था परन्तु उस समय विपक्ष के माननीय सदस्य सदन में उपस्थित नहीं थे, मैं आज पुनः सूचित करना चाहता हूँ कि दिनांक 4 दिसम्बर, 2015 को अध्यक्ष, निर्वासित तिब्बतीयन पार्लियामैन्ट द्वारा आप सभी माननीय सदस्यों के सम्मान में हिमाचल प्रदेश विधान सभा भवन तपोवन में दोपहर के भोजन का आयोजन किया गया है और उसमें आप सभी सादर आमंत्रित हैं।

इसके अतिरिक्त मैं भी यह सूचित करना चाहता हूँ कि मेरी तरफ से दिनांक 3 दिसम्बर, 2015 को होटल धौलाधार के बजाय विला कैमेलिया (VILLA CAMELLIA), पालमपुर में रात्रि भोज का आयोजन किया गया है जिसमें आप सभी आमंत्रित हैं।

श्री रविन्द्र सिंह: अध्यक्ष महोदय, ज़रा आप पालमपुर में लोकेशन बता दें।

Speaker : Villa Camellia, Near Tea Factory, Palampur.

01/12/2015/1145/negi/AG/2

अब प्रश्नकाल जारी रखते हैं। श्री संजय रतन जी का प्रश्न अधूरा रह गया था। श्री संजय रतन जी आप अपना प्रश्न करें।

विपक्ष के माननीय सदस्य: अध्यक्ष जी, आप शुरू से प्रश्न लीजिए।

अध्यक्ष: मैं एलाऊ करता हूँ। श्री बिक्रम सिंह जरयाल।

01/12/2015/1145/negi/AG/3

प्रश्न संख्या: 2298.

श्री विक्रम सिंह जरयाल : अध्यक्ष जी, 3वर्ष हो गए हैं, हर बार क्वेश्चन लगता है लेकिन यही जवाब आता है कि सूचना एकत्रित की जा रही है। मैं माननीय मुख्य मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि सरकार की ऐसी क्या मजबूरी है कि उन अधिकारियों व कर्मचारियों को अपने होम ब्लॉक में या एडजर्न ब्लॉक में लगाया हुआ है ? ऐसा मेरे चुनाव क्षेत्र का एक मामला है, वहां पर फोरेस्ट का मुंडा रैस्ट हाऊस है। वहां पर चौकीदार को मात्र कुर्सी पर रख दिया जाता है और बी.ओ., गार्ड व डिप्टी-रेंजर का नाईट स्टे वहीं पर होता है। बी.ओ. और गार्ड को प्रमोशन मिल जाती है, गार्ड को बी.ओ. बनाया जाता है और बी.ओ. को डिप्टी रेंजर बना दिया जाता है। उसी पंचायत में पीछे कटान हुआ था शायद माननीय फोरेस्ट मिनिस्टर साहब को पता होगा। वहां पर कैथली जंगल में देवदार का कटान हुआ और यह मामला पेपर में आया था लेकिन उसको दबा दिया क्योंकि वहां पर होम ब्लॉक में बी.ओ. लगा हुआ था। उसने उस चीज को दबा दिया और गांव वालों पर ब्लेम लगा दिया कि ये गांव वालों ने काटे हैं। जो ठेकेदार था इनका अपना था वह पेड़ काटता रहा और उस चीज को दबा दिया।

दूसरा, पिछली विधान सभा में भी मैंने माननीय संसदीय कार्य एवं उद्योग मंत्री जी से आग्रह किया था कि एक डिप्टी रेंजर स्वर्ण सिंह जी हैं जो अपने घर में लगे हुए हैं, उनके घर में दफ्तर है और घर में ही स्टोर है। पिछली बार मंत्री जी ने आश्वासन दिया था कि उसकी ट्रांसफर कर दी जाएगी। परन्तु उसकी ट्रांसफर नहीं हुई। मेरे चोलना पंचायत में एक कॉलर-चोलना रोड़ है। यह एक किलोमीटर रोड़ किसी क्रैशर के मालिक के लिए फोरेस्ट में बना दिया है। क्रैशर का मालिक वर्तमान में पॉल्युशन कंट्रोल बोर्ड का चेयरमैन है, वहां पर उनका क्रैशर है। वहां पर काफी दरख्त काट दिए गए हैं। वहां पर पी.डब्ल्यू.डी. की पूरी मशीनरी लगी हुई थी और उसके ऊपर कोई ऐक्शन नहीं हुआ और कोई डेमेज़ रिपोर्ट नहीं डाली। उसी क्षेत्र में

01/12/2015/1145/negi/AG/4

एक पुल, भारतीय जनता पार्टी के समय में माननीय धूमल साहब ने दिया था
....(व्यवधान)

अध्यक्ष: माननीय सदस्य आप इतना लम्बा प्रश्न एक्सप्लेन नहीं कर सकते। आप संक्षेप में बोलें।

श्री बिक्रम सिंह जरयाल: कहने का तात्पर्य यह है कि वहां पर अधिकारी व कर्मचारी को अपने घर में लगाया गया है इसलिए भ्रष्टाचार बढ़ रहा है।

अध्यक्ष: माननीय सदस्य, आप इतना लम्बा एक्सप्लेन न करें।

श्री बिक्रम सिंह जरयाल: एक मिनट अध्यक्ष महोदय। उसी पंचायत में जोलना में देड़ खड्डु के ऊपर एक पुल बन रहा है। एक जे.ई. ने 3200 बैग सीमेन्ट के और 21 टन सरिया खा दिया और उसके ऊपर 22 लाख की रिकवरी पड़ी। परन्तु उसके ऊपर कोई भी ऐक्शन नहीं हुआ।

श्री शर्मा जी द्वारा जारी...

01.12.2015/1150/SLS-AG-1

प्रश्न संख्या :... 2298 जारी

श्री बिक्रम सिंह जरयाल...जारी

उसमें 22.00 लाख रुपये की रिकवरी पड़ी थी लेकिन रिकवरी के लिए कोई कार्रवाई नहीं की गई। इंजीनियर इन चीफ साहब यहां बैठे हैं, उस मामले में कोई कार्रवाई नहीं हुई है। कार्रवाई न करने की सरकार की क्या मजबूरी है, यह मैं माननीय मुख्य मंत्री जी से जानना चाहता हूं।

अध्यक्ष : यहां पर स्पीच न करें, केवल अपना प्रश्न पूछें।

मुख्य मंत्री : अध्यक्ष महोदय, इन्होंने अपने प्रश्न में पूछा था कि जो अधिकारी या कर्मचारी हैं वह कौन-कौन कितने अर्से से काम कर रहे हैं। लेकिन अब जो तथ्य माननीय सदस्य रख रहे हैं यह इन्होंने अपने प्रश्न में नहीं पूछे हैं। अगर आपकी यह जानने की मंशा है तो आप इसके बारे में शिकायत लिखकर भेजिए; इसमें छानबीन की जाएगी और छानबीन के बाद कार्रवाई भी की जाएगी।

श्री बिक्रम सिंह जरयाल : अध्यक्ष महोदय, पिछली बार माननीय उद्योग मंत्री जी ने मुझे आश्वासन दिया था कि उन सबकी ट्रांसफर कर दी जाएगी जो आज तक नहीं हुई है। वह घर के पास क्यों लगाए गए हैं और इसमें सरकार की क्या मजबूरी है? क्या वह भ्रष्टाचार करने के लिए घर के नजदीक लगाए गए हैं?

मुख्य मंत्री : अध्यक्ष महोदय, इनका जो आरोप है यह विभिन्न विभागों के बारे में है। इनको चाहिए था कि यह संबंधित विभाग के बारे में स्पैसिफिक सवाल पूछते। जो सवाल

इन्होंने पूछा है उसके बारे में हम सभी संबंधित विभागों से जानकारी प्राप्त कर रहे हैं। अब सदन में जो प्रश्न आप कर रहे हैं वह आपके मूल प्रश्न से बिल्कुल विपरीत है , उससे बढ़कर है और आप अपनी ओर से नई सूचना दे रहे हैं। आप इसके बारे में मुझे या संबंधित मंत्री को पत्र लिखिए, निश्चित रूप से उसमें कार्रवाई होगी।

01.12.2015/1150/SLS-AG-2

श्री बिक्रम सिंह जरयाल: अध्यक्ष महोदय, यह प्रश्न यहां पर तीसरी बार लगा है लेकिन अभी तक भी इसमें सूचना एकत्रित नहीं हो पाई। सूचना क्यों एकत्रित नहीं हो पाई, यह मैं जानना चाहता हूँ।

अध्यक्ष : सूचना अब तक क्यों एकत्रित नहीं हुई, मुख्य मंत्री महोदय, इसके बारे में बता दीजिए।

मुख्य मंत्री : अध्यक्ष महोदय, जो सूचना इन्होंने मांगी है, यह विभिन्न विभागों से संबंधित है। हम इसके बारे में पता कर रहे हैं। जैसे-जैसे सूचना आएगी, चाहे सत्र न भी हो, सूचना के बारे में इनको अवगत करवा देंगे।

समाप्त

01.12.2015/1150/SLS-AG-3

प्रश्न संख्या :2330
(कोई परिपूरक प्रश्न नहीं पूछा गया)

01.12.2015/1150/SLS-AG-4

प्रश्न संख्या :2487

श्री रिखी राम कौंडल : अध्यक्ष महोदय, जो सूचना सभा पटल पर रखी गई है, उसके बारे में मैं मंत्री महोदय से जानना चाहता हूँ। इन्होंने कहा कि 10 बसें खरीदी गई हैं। निविदाओं का प्रश्न था, उसका उत्तर भी इन्होंने दिया है। मैं यह पूछना चाहता हूँ कि हिमाचल प्रदेश के अंदर इससे पहले इन्होंने कितने सीटर बसें खरीदी थीं और जो यह 10 बसें खरीदी गईं, यह कितने-कितने सीटर हैं?

खाद्य, नागरिक आपूर्ति एवं उपभोक्ता मामले मंत्री : माननीय अध्यक्ष जी, यह वोल्वो बसें हैं और पहली बार हमने एकसीडेंट्स को मदेनजर रखते हुए यह वोल्वो बसें सीट बैल्ट के साथ खरीदी हैं। यह बसें 39 सीटर बनती हैं और जिस स्टैंडर्ड की यह बसें होती हैं, जिस स्टैंडर्ड से यह बन कर आती हैं यह खरीदी गई बसें भी उसी स्टैंडर्ड की हैं।

श्री रिखी राम कौंडल : अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि जो आपने पहले 45 सीटर बसें खरीदीं, क्या वह सब-स्टैंडर्ड थीं? अब जो आपने 5 सीटें कम की; दिल्ली का पर-सीट 1000 रुपया किराया लगता है और इसमें एक गेड़े में 10,000रुपये का नुकसान हो रहा है। आपने यह बसें 45 सीटर क्यों नहीं खरीदी और क्यों 39 सीटर खरीदी गई? इसमें अंदर से कुछ गोलमाल की बू आती है।

माननीय खाद्य, नागरिक आपूर्ति एवं उपभोक्ता मामले मंत्री जारी ..गर्म जी के पास

01/12/2015/1155/RG/AS/1

प्रश्न सं. 2487 क्रमागत

श्री रिखी राम कौंडल-----क्रमागत

इसलिए माननीय मंत्री जी इसको स्पष्ट करें कि पिछली बसें इन्होंने सब-स्टैंडर्ड की क्यों खरीदीं? जब वे पैरामीटर में ठीक नहीं थीं, तो वे 45 सीटर क्यों ली गईं और दुबारा से फिर 39 सीटर बसें क्यों ली गईं?

खाद्य, नागरिक आपूर्ति एवं उपभोक्ता मामले मंत्री : माननीय अध्यक्ष जी, जो बिड होती है और उसका जो बिड डॉक्युमेंट बनाया जाता है उसी स्पेसीफिकेशन पर बिड हुई और उसी स्पेसीफिकेशन की बसें ली गईं। तो बिड डॉक्युमेंट और उसमें यदि कोई अन्तर है, तो ये मुझे बताएं। जो बिड डॉक्युमेंट बना ,अब कई बार आप 52 सीटर बसें लेते हैं और कई बार 42 सीटर बसों के लिए टैण्डर करते हैं। इनके रेट्स अलग-अलग हैं। तो बस की रिक्वायरमेंट के हिसाब से टैण्डर किया गया था। उस हिसाब से ही बसें ली गईं हैं।

इसमें कोई गोलमाल नहीं है। अगर इसके अलावा इनको कोई और सूचना चाहिए, तो मैं सारी सूचना देने के लिए तैयार हूँ।

श्री रिखी राम कौंडल : अध्यक्ष महोदय, पिछली बार जो इन्होंने 45 सीटर बसें खरीदीं, वे सारे प्रदेश में ठीक चल रही हैं। दिल्ली से मनाली, मनाली से दिल्ली, हमीरपुर आदि 45 सीटर बसें चल रही हैं और वे हिमाचल प्रदेश के लोगों के लिए अच्छी सेवाएं दे रही हैं, लेकिन इनको लेने से सरकार को 6-5सीटों के लिए प्रति सीट 1000/-रुपये का नुकसान हो रहा है। तो इस प्रकार सरकार का -/10,000रुपये तक का नुकसान हो रहा है। यदि प्रदेश सरकार को यह पैसा आता, तो प्रदेश के खजाने में जाता। आज परिवहन में लोगों को पेन्शन नहीं मिल रही है, परिवहन घाटे में चल रहा है। इसलिए माननीय मंत्री जी ने ऐसी क्या आवश्यकता समझी कि 45सीटर बसों के बजाय 39 सीटर बसें लीं? मेरा तो प्रश्न ही यह है, इसका क्या कारण था? जब हिमाचल प्रदेश का पैरामीटर 39 सीटर बसों का है, तो इससे पहले ही क्यों 39 सीटर बसें नहीं लीं, पहले 45 सीटर बसें क्यों ली गईं?

खाद्य, नागरिक आपूर्ति एवं उपभोक्ता मामले मंत्री :माननीय अध्यक्ष जी, हमारे माननीय साथी विधान सभा के उपाध्यक्ष रह चुके हैं, तो मैं इनको सूचित करना चाहता हूँ कि अब नया बस बॉडी कोड आ गया है। कृपा करके यदि ये नया बस बॉडी

01/12/2015/1155/RG/AS/2

कोड पढ़ेंगे, तो उससे इनको अपने आप ही पता चल जाएगा कि नए बस बॉडी कोड में क्या स्थिति है और उसके हिसाब से ही सारी गाड़ियां खरीदी जाएंगी।

श्री रणधीर शर्मा : माननीय अध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि वॉल्वो बसों में जो निविदाएं मांगी गईं, आमतौर पर निविदाएं इसलिए मांगी जाती हैं कि कम्पनीज़ में प्रतिस्पर्धा हो और उसके आधार पर जिस कम्पनी का लोएस्ट रेट आता है, उसको काम दिया जाता है। यहां पर आपने निविदाएं मांगी, एक ही कम्पनी ने निविदा डाली और आपने उसी से ये बसें परचेज कर लीं। तो जो प्रतिस्पर्धा होनी चाहिए थी जिसके लिए निविदाएं आमंत्रित की जाती हैं, वह तो परपज़ ही डिफ़ीट हो गया। इसलिए आपने दुबारा से टैण्डर करने की कोशिश क्यों नहीं

की? क्यों एक ही कम्पनी को जिस एक ने अप्लाई किया, उसी से आपने बसें खरीद लीं। इससे तो घोटाले की बू आ रही है। मैं यही जानना चाहूंगा कि आपने दूसरी बार निविदाएं आमंत्रित क्यों नहीं कीं?

खाद्य, नागरिक आपूर्ति एवं उपभोक्ता मामले मंत्री :माननीय अध्यक्ष जी, ये कई बार कहते हैं कि वॉल्वो बस की टिकट दिलाओ ,तो यह वही वॉल्वो बस है। आपने नहीं कहा होगा, लेकिन आपके साथी रोज ही टेलिफोन करते हैं और जब यह चली थी तब भी करते थे, तो क्या यह वॉल्वो बस बंद करा दें?

श्री रिखी राम कौंडल : हिमाचल की बस है और टिकट मांगने का हमारा अधिकार है।

खाद्य, नागरिक आपूर्ति एवं उपभोक्ता मामले मंत्री : रणधीर शर्मा जी, कृपा करके आप मेरा जवाब सुन लो। वॉल्वो बस के लिए दो लोगों ने अप्लाई किया था पहली थी स्केनिया और दूसरी वॉल्वो थी। बाद में स्केनिया टैक्नीकल बिड के बाद बाहर हो गई और उन्होंने कहा कि हमने बसें नहीं देनी। वॉल्वो ने बाद में अप्लाई किया और वॉल्वो बस की जरूरत थी, बाकी सारी बसें हमारी कन्डम हो गई थीं और आज हमने छः बसें शुरू कर दीं। क्योंकि और बसें चाहिए थीं। तो आप कोई टैण्डर फॉर्म बना दो, मैं उसके हिसाब से टैण्डर करा देता हूं। कृपा करके हर चीज में घोटाले और बू की मत

01/12/2015/1155/RG/AS/3

करो। इस प्रकार तो काम होना बंद हो जाएगा। आप जो भी सूचना चाहते हैं, मैं सारी सूचना आपको देने के लिए तैयार हूं। मगर आप यह कह रहे हैं कि 1350नई बसें पड़ गईं। अभी आप कह रहे हैं कि परिवहन घाटे में चल रहा है। कृपा करके यदि कोई काम ठीक हो रहा है, तो उसको ठीक कहने का भी प्रयास करें।

श्री रणधीर शर्मा : अध्यक्ष महोदय, दालों का टैण्डर यह कहकर कैंसल कर दिया जाता है कि इसमें सिंगल टैण्डर आया। जबकि दालें आम गरीब आदमी को प्रदेश में वितरित की जानी हैं। लेकिन दालें दो-दो महीने नहीं मिलतीं और कहा जाता है कि सिंगल टैण्डर आया है। ये बसें जहां करोड़ों रुपये का काम है ,सरकार प्रयास नहीं करती कि तीन कम्पनीज टैण्डर दें। एक कम्पनी से ही अण्डरग्रॉउन्ड ,अण्डर दि टेबल इस तरह का सौदा किया जाता है ,तो इसमें घोटाला नहीं, तो और क्या है और मंत्री जी इस तरह

से जवाब दे रहे हैं कि जैसे हमने प्रश्न पूछकर कोई गलती की है। इससे करोड़ों रुपयों का घोटाला उजागर होता है कि आपने बिना दुबारा टैण्डर किए एक ही कम्पनी को बसें खरीदने का टैण्डर दे दिया।

एम.एस. द्वारा मंत्री जी शुरू प्रश्न जारी

01/12/2015/1200/MS/AS/1

प्रश्न संख्या: 2487 क्रमागत---

खाद्य, नागरिक आपूर्ति एवं उपभोक्ता मामले मंत्री: अध्यक्ष महोदय, दूसरी कम्पनी मर्सिडिज है और वह बन्द हो चुकी है। माननीय सदस्य नाम दे दें, मैं उन-उन कम्पनीज को बुला लेता हूं। आप नाम दे दीजिए। -(व्यवधान) -I am inviting you. आप चाह ही नहीं रहे हैं कि हिमाचल के लोगों को बस सर्विस मिले।

श्री रिखी राम कौंडल: अध्यक्ष महोदय, सिंगल टैण्डर पर मंत्री मण्डल का फैसला होता है। अगर आपने सिंगल टैण्डर से बसें खरीदी हैं, whether you have taken this matter to the Cabinet? इसको स्पष्ट करें।

खाद्य, नागरिक आपूर्ति एवं उपभोक्ता मामले मंत्री :अध्यक्ष महोदय, मैं इनकी अब पूरी तसल्ली करूंगा। यहां सिर्फ दो कम्पनीज थी जिनमें एक मर्सिडिज और दूसरी वोल्वो थी। मर्सिडिज कम्पनी बन्द हो गई है और दूसरी कम्पनी फिर वोल्वो बची। एक नई कम्पनी स्कैनिया आई है उसकी बस हमने ट्रायल पर लगाई हुई है और वह चम्बा से ट्रायल कर रही है जिस दिन वह ट्रायल कर लेगी, तब हम उनसे भी टैण्डर मांगेंगे। -(व्यवधान)- अब मैं क्या करूं? क्या बसें न चलाऊं?

श्री रणधीर शर्मा: जब आप दालों के लिए रुके तो इसके लिए भी रुकते?

खाद्य, नागरिक आपूर्ति एवं उपभोक्ता मामले मंत्री: दालों के लिए कोई नहीं रुका। मैं क्लीयर कर देना चाहता हूं कि आने वाले समय में चाहे दालें-/200 रुपये प्रति किलोग्राम हो जाए, हम 50/-रुपये से कम कीमत में दालें देंगे। इसलिए कृपा करके हर चीज को घोटाला मत बताएं।

(प्रश्नकाल समाप्त)

01/12/2015/1200/MS/AS/2

कागजात सभा पटल पर

अध्यक्ष: अब माननीय मुख्य मंत्री कुछ कागजात सभा पटल पर रखेंगे।

मुख्य मंत्री: अध्यक्ष महोदय, मैं आपकी अनुमति से निम्नलिखित दस्तावेजों की एक-एक प्रति सभा पटल पर रखता हूँ जोकि इस प्रकार है:-

- (i) हिमाचल प्रदेश राजकोषीय उत्तरदायित्व और बजट प्रबन्धन नियम, 2005 के नियम 7 के अन्तर्गत प्ररूप-5;
- (ii) सूचना का अधिकार अधिनियम, 2005 की धारा 25(4) के अन्तर्गत हिमाचल प्रदेश राज्य सूचना आयोग का नौवां वार्षिक प्रतिवेदन, वर्ष 2013-14; और
- (iii) जल (प्रदूषण का नियन्त्रण एवं निवारण), अधिनियम, 1974 की धारा 39(2) के अन्तर्गत हिमाचल प्रदेश राज्य प्रदूषण नियन्त्रण बोर्ड का वार्षिक प्रतिवेदन, वर्ष 2014-15।

अध्यक्ष: अब खाद्य, नागरिक आपूर्ति एवं उपभोक्ता मामले मन्त्री कुछ कागजात सभा पटल पर रखेंगे।

खाद्य, नागरिक आपूर्ति एवं उपभोक्ता मामले मन्त्री: अध्यक्ष महोदय, मैं आपकी अनुमति से निम्नलिखित दस्तावेजों की एक-एक प्रति सभा पटल पर रखता हूँ जोकि इस प्रकार है:

- (i) भारत के संविधान के अनुच्छेद 309 के अन्तर्गत हिमाचल प्रदेश खाद्य, नागरिक आपूर्ति एवं उपभोक्ता मामले विभाग (तोल और माप), निरीक्षक, विधिक माप विज्ञान वर्ग-III (अराजपत्रित) भर्ती और प्रोन्नति नियम, 2015 जोकि अधिसूचना संख्या: एफ.डी.एस.-ए(3)-20/214 दिनांक 02.11.2015 द्वारा अधिसूचित तथा शासकीय राजपत्र में दिनांक 05.11.2015 को प्रकाशित; और

01/12/2015/1200/MS/AS/3

(ii) हिमाचल प्रदेश शहरी परिवहन तथा बस अड्डा प्रबन्धन एवं विकास प्राधिकरण अधिनियम, 1999 की धारा 21(4) के अन्तर्गत हिमाचल प्रदेश शहरी परिवहन तथा बस अड्डा प्रबन्धन एवं विकास प्राधिकरण के वार्षिक लेखे तथा लेखा परीक्षा प्रतिवेदन, वर्ष 2013-14 ।

--

01/12/2015/1200/MS/AS/4

सदन की समितियों के प्रतिवेदन

अध्यक्ष: अब श्री रविन्द्र सिंह, सभापति, लोक लेखा समिति, (वर्ष 2015-16), समिति के प्रतिवेदनों की एक-एक प्रति सभा में उपस्थापित करेंगे तथा सदन के पटल पर भी रखेंगे।

श्री रविन्द्र सिंह, सभापति, लोक लेखा समिति :अध्यक्ष महोदय, मैं आपकी अनुमति से लोक लेखा समिति, (वर्ष 2015-16), के प्रतिवेदनों की एक-एक प्रति सभा में उपस्थापित करता हूँ तथा सदन के पटल पर भी रखता हूँ जोकि इस प्रकार है:-

- (i) समिति का 114वां मूल प्रतिवेदन (बारहवीं विधान सभा) जोकि भारत के नियन्त्रक एवं महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदन वर्ष 2006-07 (सिविल/राजस्व प्राप्तियां) पर आधारित तथा पशुपालन विभाग से सम्बन्धित है;
- (ii) समिति का 115वां मूल प्रतिवेदन (बारहवीं विधान सभा) जोकि भारत के नियन्त्रक एवं महालेखापरीक्षक के प्रतिवेदन वर्ष 2013-14 (राज्य के वित्त) पर आधारित तथा पंचायती राज विभाग से सम्बन्धित है; और
- (iii) समिति का 116वां कार्रवाई प्रतिवेदन (बारहवीं विधान सभा) जोकि समिति के 225वें मूल प्रतिवेदन (ग्यारहवीं विधान सभा) में अन्तर्विष्ट सिफारिशों पर आधारित तथा सिंचाई एवं जन स्वास्थ्य विभाग से सम्बन्धित है।

01/12/2015/1200/MS/AS/5

अध्यक्ष: अब श्रीमती आशा कुमारी, सभापति, लोक उपक्रम समिति (वर्ष 2015-16), समिति के प्रतिवेदनों की एक-एक प्रति सभा में उपस्थापित करेंगी तथा सदन के पटल पर रखेंगी।

श्रीमती आशा कुमारी, सभापति, लोक उपक्रम समिति :अध्यक्ष महोदय, मैं आपकी अनुमति से लोक उपक्रम समिति (वर्ष 2015-16) का समिति का 48वां कार्रवाई प्रतिवेदन (बारहवीं विधान सभा)

जोकि समिति के 7वें मूल प्रतिवेदन (बारहवीं विधान सभा) (वर्ष 2013-14) में अन्तर्विष्ट सिफारिशों पर आधारित तथा हिमाचल प्रदेश राज्य विद्युत सीमित से सम्बन्धित है की प्रति सभा में उपस्थापित करती हूं तथा सदन के पटल पर रखती हूं।

अध्यक्ष: अब श्री खूब राम, सभापति कल्याण समिति, (वर्ष 2015-16) ,समिति के प्रतिवेदन की प्रति सभा में उपस्थापित करेंगे तथा सदन के पटल पर रखेंगे।

श्री खूब राम ,सभापति, कल्याण समिति :अध्यक्ष महोदय, मैं आपकी अनुमति से कल्याण समिति, (वर्ष 2015-16) ,का 20वां मूल प्रतिवेदन जोकि सामाजिक न्याय एवं अधिकारिता विभाग से सम्बन्धित आश्वासनों के कार्यान्वयन पर आधारित है की प्रति सभा में उपस्थापित करता हूं तथा सदन के पटल पर भी रखता हूं।

अध्यक्ष: अब श्रीमती आशा कुमारी, सभापति, ग्रामीण नियोजन समिति, (वर्ष 2015-16) समिति के प्रतिवेदन की प्रति सभा में उपस्थापित करेंगी तथा सदन के पटल पर रखेंगी।

श्रीमती आशा कुमारी ,सभापति, ग्रामीण नियोजन समिति :अध्यक्ष महोदय, मैं आपकी अनुमति से ग्रामीण नियोजन समिति, (वर्ष 2015-16), का 12वां कार्रवाई प्रतिवेदन (बारहवीं विधान सभा) जोकि समिति के 8वें मूल प्रतिवेदन (बारहवीं विधान सभा) में अन्तर्विष्ट सिफारिशों पर आधारित तथा उद्योग विभाग से सम्बन्धित है की प्रति सभा में उपस्थापित करती हूं तथा सदन के पटल पर रखती हूं।

01/12/2015/1200/MS/AS/6

नियम-62 के अन्तर्गत ध्यानाकर्षण प्रस्ताव

अध्यक्ष: अब नियम 62 के अंतर्गत ध्यानाकर्षण प्रस्ताव है। अब श्री रविन्द्र सिंह जी अपना ध्यानाकर्षण प्रस्ताव प्रस्तुत करेंगे तथा माननीय मुख्य मंत्री चर्चा का उत्तर देंगे। चर्चा के उपरान्त यदि रविन्द्र सिंह जी चाहें तो चैंयर की अनुमति से स्पष्टीकरण मांग सकते हैं।

श्री रविन्द्र सिंह: अध्यक्ष महोदय, मैं आपकी अनुमति से नियम 62 के अंतर्गत ध्यानाकर्षण प्रस्ताव प्रस्तुत करना चाहता हूं। यह प्रस्ताव इसलिए महत्वपूर्ण है क्योंकि एक नौजवान जिसका नाम रोहित शर्मा है जो दिल्ली में अपना काम करता था,

जारी श्री जे0के0 द्वारा-----

/1205/01.12.2015एजी/जेके/1

श्री रविन्द्र सिंह:-----जारी-----

उसको एक साक्षात्कार के लिए कुल्लू बुलाया गया। 13 अक्टूबर या 12 अक्टूबर की शाम को उसने दिल्ली से कुल्लू के लिए प्रस्थान किया। कुल्लू में पहुंच कर उसने जहां पर साक्षात्कार देना था, वह दिया। इन्टरव्यू देने के उपरान्त वहां से उसने अपने परिवार को फोन भी किया और उसने फोन पर यह भी कहा कि मैं इस बस के द्वारा आ रहा हूं और बाकी कोई सुविधा यहां से उपलब्ध नहीं है। वह बस शायद दिल्ली या चण्डीगढ़ जा रही थी उस बस में उसने वहां से बिलासपुर का टिकट लिया। बस रास्ते में अचानक खराब हो गई और उसका टायर पंचर हो गया। वह बस जिस निर्धारित समय पर वहां पहुंचनी थी, नहीं पहुंच पाई और लेट हो गई। उसने फिर अपने पिता जी से अपने घर वनखंडी (भाटी) गांव में बात की। बात करने के उपरान्त उसने कहा कि आप लोग चिन्ता न करें मैं देर-सवेर 13 तारीख की रात को पहुंच जाऊंगा। उसकी अपने पिता जी से अन्तिम बात हुई थी। उसके उपरान्त उसके परिवार वाले उसका इन्तजार कर रहे थे कि वह घर पहुंचेगा लेकिन सारी रात बीत जाने के उपरान्त भी वह नहीं आया। घरवाले निश्चित थे कि वह रास्ते में कहीं पर होगा। वह लड़का स्वास्थ्य के क्षेत्र में काम करता था। उस लड़के की और परिवार की इलाके में भी एक अच्छी प्रतिष्ठा रही है और न कभी कोई ऐसी ऊल-जलूल बात उस लड़के के बारे में सुनने को कभी मिली। लेकिन सुबह उसके परिवार में फोन आता है कि ज्वालामुखी के देहरा रोड़ के ऊपर एक कुंआ है वहां पर आपके बेटे रोहित शर्मा की लाश पाई गई है। अध्यक्ष महोदय, यह घटना 13 और 14 अक्टूबर की रात्रि की है। मैं, माननीय सदन का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूं और दुख का विषय वहां पर यह भी हुआ कि जब उसका परिवार वहां पर पहुंचा, पुलिस वालों ने उस लाश को अपने कब्जे में ले लिया और फिर वहां थाने में कन्ट्रोवर्सी पैदा हो गई। वहां थाने में यह चर्चा आम हो गई और जो थाने का एस.एच.ओ. है वह कहने लगा कि यह तो आत्महत्या का मामला है। जो वहां पर

/1205/01.12.2015एजी/जेके/2

जांच अधिकारी लगाया वह वहां पर कह रहा था कि यह हत्या का मामला है। माननीय मुख्य मंत्री महोदय, मैं यह चाहूंगा कि उन अधिकारियों के प्रति भी हमें सजग होना पड़ेगा जिन्होंने तमाम हत्याओं को आत्महत्या में बदलने की कोशिश की है। यह कोई पहला मामला नहीं है। मैं इससे पहले भी दो-तीन घटनाएं उस क्षेत्र की इस माननीय सदन में रख चुका हूं लेकिन अभी तक उन सारी घटनाओं की कोई भी जांच नहीं की है और कोई भी मामला अभी तक सुलझ नहीं पाया है। वह क्षेत्र अति संवेदनशील बनता जा

रहा है। अध्यक्ष महोदय, मेरा इसमें यह कहना है कि यदि एस.एच.ओ. साहब यह कह रहे हैं कि उसने आत्महत्या कर ली तो वह लड़का दिल्ली से चलता है और कुल्लू पहुंच जाता है। कुल्लू में वह अपना इन्टरव्यू भी देता है। इन्टरव्यू देने के उपरान्त वह बिलासपुर में पहुंच जाता है और बिलासपुर में जहां पर टायर पंक्चर होता है वहां से अपने परिवार के सदस्यों से भी बात करता है और फिर वह कहता है कि मैं इतने बजे पहुंच जाऊंगा आप चिन्ता न करें। उसकी मौत के क्या कारण हुए होंगे? मैं क्षमा चाहूंगा कि जो सूचना मैंने वहां से एकत्रित की है, मुख्य मंत्री महोदय, पुलिस के डी०जी०पी० साहब भी यहां पर बैठे हैं। ज्वालामुखी का बस अड्डा भी संवेदनशील बनता जा रहा है। वहां पर एक घटना ऐसी पहले भी हुई है। वहां पर रात को जो लोकल सवारियां उतरती है उनकी तो कोई बात नहीं, वहां पर जो टैक्सी वाले और होटल वाले हैं, मैं वहां के होटल वालों को दोष नहीं दे रहा हूं लेकिन वहां पर एक ऐसा माहौल बना हुआ है, वहां पर जो अनदेखी या अनजानी सवारियां जिनको कोई जानता नहीं है उनको वहां पर खींचते हैं और कहते हैं कि आप मेरे साथ चलो मैं आपको वहां सस्ते होटल में ठहरा दूंगा। टैक्सी वाले उन सवारियों को खींचते हैं कि हम आपको वहां पर छोड़ देते हैं। यह माहौल वहां पर डवैल्प होता जा रहा है। प्रदेश में कई क्षेत्र संवेदनशील होते जा रहे हैं। यह घटना वहां की पहली नहीं है। ऐसी कई घटनाएं वहां पर घट चुकी है लेकिन वह मामले सामने नहीं आए हैं। ऐसी घटना जो घटती है।

श्री एस.एस. द्वारा जारी-----

01.12.2015/1210/SS-AG/1

श्री रविन्द्र सिंह क्रमागत

ऐसी घटना जब घटती है तो स्वाभाविक है कि समाज में दरिंदगी का माहौल उत्पन्न होता है और कानून-व्यवस्था की स्थिति खराब हो जाती है। इस पर अंकुश लगाने की आवश्यकता है। मेरा यह कहना है कि अगर हम एस०एच०ओ० के कहने पर मान लें कि उसने आत्महत्या की है तो दिल्ली से चलकर कुल्लू, कुल्लू से चलकर बिलासपुर और बिलासपुर से चलकर ज्वालामुखी तक कितने बड़े दरिया आए, कितनी बड़ी जगह भी आई, अगर उसके अंदर आत्महत्या करने की भावना थी तो सिर्फ ज्वालामुखी में आकर कुएं में छलांग लगाकर आत्महत्या क्यों करता? वहां उस कुएं में इतना पानी भी नहीं है कि किसी व्यक्ति के वहां पर छलांग लगाने से मृत्यु हो जाए। माननीय मुख्य मंत्री महोदय, मेरा आपसे निवेदन रहेगा कि आप प्रदेश की कानून-व्यवस्था को सजग

करिये। अधिकारी सुबह 8:00 बजे तैयार होकर किन्हीं घरों में हाजिरी लगाने बैठ जाते हैं। यह प्रदेश में क्या व्यवस्था हो रही है? जब आप प्रदेश में ऐसे-ऐसे अधिकारियों को अपने घरों में बुलायेंगे कि मैं यहां पर बैठा हूं और मेरे घर में आकर दर्शन दीजिए, यहां पर हाजिरी लगाईये तो प्रदेश की कानून-व्यवस्था कैसी होगी, इस पर चिन्ता करनी स्वाभाविक है। मैं आपके माध्यम से सदन को कहना चाहता हूं कि इसकी एफ0आई0आर0 14 तारीख को दर्ज हो गई, यह सही है कि इसके ऊपर सैक्शन-302 लगाई है। मैंने कई बार जिला के एस0पी0 महोदय से बात भी की और उनके ध्यान में यह मामला लाया हूं लेकिन अभी तक अपराधियों का कोई सुराग नहीं मिल पाया है। लगभग डेढ़ महीना गुजर जाने के बाद भी उस हत्या का कोई पर्दाफाश नहीं हुआ है। पुलिस क्या कर रही है? चोरियां हो रही हैं। चोरियों के लिए एक विशेष जगह बनती जा रही है। पहले कुल्लू के रघुनाथ मंदिर की मूर्तियों की चोरी हुई तो वह भी कुल्लू के एक इलाके में मिली। अब माननीय मुख्य मंत्री महोदय के निवास स्थान पर मूर्तियां चोरी होती हैं वे भी उसी स्थान पर मिलती हैं। इसके पीछे कारण क्या हैं? कहीं यह किसी की सोची-समझी चाल तो नहीं है कि नगवाई के उस क्षेत्र में दोनों जगह से चोरी हुई मूर्तियां मिलती हैं। इसके पीछे मंशा क्या है? इसकी भी जांच होनी चाहिए। माननीय मुख्य मंत्री महोदय, आप

01.12.2015/1210/SS-AG/2

अधिकारियों को स्ट्रिक्ट डायरेक्शनज़ दें कि हमारे पास हाजिरी लगाने की आवश्यकता नहीं है। घर में सुबह 8:00 बजे आकर बैठना अच्छी बात नहीं है। उनको डायरेक्शनज़ दें कि वहां पर जाएं। केवल मात्र आई0ओ0 ही नहीं, एक ए0एस0आई0 जांच न करे, एक सब-इंस्पेक्टर जांच न करे, एक इंस्पेक्टर जांच न करे, अगर आवश्यकता है तो इसके लिए प्रदेश स्तर पर एक विंग बनाया जाना चाहिए। पहले बहुत-सी हत्याएं हुई हैं। नदौन के पुल के नीचे नैहरा नाम का लड़का मर गया। आज छः महीने हो गए लेकिन आज तक उसके बारे में पता नहीं लगा। अध्यक्ष महोदय, आपके इलाके बनूरी में ढांक पर एक व्यक्ति को मार दिया गया, उसके बारे में आज तक पता नहीं लगा। रेप हो जाता है उसके बारे में आज तक पता नहीं लगा। पूरे प्रदेश में कानून-व्यवस्था का दिवाला निकला हुआ है। मैं आपके माध्यम से मुख्य मंत्री महोदय का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूं। अध्यक्ष महोदय, यह रोहित शर्मा नाम का लड़का सुपुत्र श्री कुलदीप शर्मा, भाटी वनखंडी का है। एक बहुत ही होनहार लड़का है। उसका परिवार बहुत ही संवेदनशील है। उनकी समाज में बहुत ही प्रतिष्ठा है। कभी उन्होंने जिन्दगी में सोचा नहीं था कि उनके परिवार में ऐसी घटना घटेगी और ऐसी हत्या किसी की होगी। लेकिन

इसके पीछे क्या कारण बना? जिस कुएं में पानी कम है वहां पर आत्महत्या करने का कोई औचित्य नहीं है और वहां पर कोई छलांग लगाकर मर भी नहीं सकता। इसके ऊपर गहन जांच करने के उपरांत दोषियों को कड़ी-से-कड़ी सजा दी जाए। इसलिए मैंने इस माननीय सदन में नियम-62 के अन्तर्गत यह मामला उठाया है।

अध्यक्ष महोदय, मैं आपकी अनुमति से दिनांक 15 अक्टूबर, 2015 को कांगड़ा केसरी समाचार-पत्र में प्रकाशित समाचार शीर्षक "ज्वालामुखी में कुएं से मिला डॉक्टर का शव", से उत्पन्न स्थिति की ओर मुख्य मन्त्री का ध्यान आकर्षित करता हूं। अध्यक्ष महोदय, आपने मुझे समय दिया, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

अध्यक्ष: अब माननीय मुख्य मंत्री जी इस चर्चा का उत्तर देंगे।

मुख्य मंत्री जारी श्रीमती के0एस0

01-12-2015/1215/केएस/एजी/1

मुख्य मंत्री: माननीय अध्यक्ष महोदय, माननीय विधायक द्वारा उठाए गए मामले के संदर्भ में मैं यह सूचित करना चाहूंगा कि प्रदेश सरकार इस घटना की जांच कराने हेतु प्रतिबद्ध है। दिनांक 14.10.2015 को प्रातः लगभग 8: 15 बजे गांव वैरु के उप-प्रधान श्री प्रेम चन्द ने थाना ज्वालामुखी में सुरेश कुमार के कुएं में एक व्यक्ति की लाश के तैरने की सूचना दी। थाना प्रभारी ज्वालामुखी ने मौके का निरीक्षण किया तथा कुएं में लाश के साथ एक बैग भी तैरता हुआ पाया। बैग को बाहर निकालने पर उसमें रखे प्रमाणपत्रों से मृतक की पहचान श्री रोहित शर्मा पुत्र श्री कुलदीप चन्द शर्मा, गांव भाटी, डाकघर वनखण्डी, तहसील देहरा के रूप में हुई। मृतक के चाचा को सूचित करके लोगों की सहायता से लाश को बाहर निकालने पर यह पाया गया कि लाश पर कोई भी चोट का निशान नहीं था व उसके कपड़े, जूते व जुराब सही हालत में थे। मृतक का मुंह व आँखे बन्द थी तथा मुंह से झाग निकली हुई थी व हाथों की मुट्टियां बन्द थीं। लाश को देखने पर उसकी मौत कुएं में डूबने से होना प्रतीत हो रहा था। उक्त तथ्यों के आधार पर इस मामले में पुलिस द्वारा धारा 174 Cr.PC के अनुसार कार्यवाही अमल में लाई गई।

मृतक का पोस्टमॉर्टम दिनांक 14.10.2015 को एफ.आर.यू. देहरा में डॉक्टरों की टीम द्वारा किया गया। पोस्टमॉर्टम रिपोर्ट में मृतक के शरीर पर कोई भी बाहरी चोट का निशान न होना दर्शाया गया है। अन्तिम रिपोर्ट Forensic Research Laboratory से

आनी बाकी है। घटनास्थल से प्राप्त हुए साक्ष्यों को भी रासायनिक परीक्षण हेतु Regional Forensic Research Laboratory धर्मशाला भेजा गया है जहां से परिणाम आना शेष है।

मृतक के पिता श्री कुलदीप चन्द द्वारा दिनांक 17.10.2015 को की गई शिकायत पर भा0दं0सं0 की धारा 302 के अन्तर्गत थाना ज्वालामुखी में अभियोग संख्या 137/15 पंजीकृत किया गया है, जिसके अनुसार उसका लड़का डॉक्टर रोहित शर्मा, आयु 25 साल, दिल्ली में कोचिंग ले रहा था तथा दिनांक 12.10.2015 को पेशे से सम्बन्धित साक्षात्कार देने कुल्लू गया था। दिनांक 13.10.2015 को सुबह

01-12-2015/1215/केएस/एजी/2

ई0सी0एच0एस0 कुल्लू में अपना साक्षात्कार देने के बाद वह करीब 2.00 बजे दोपहर अपने घर के लिए रवाना हुआ। शिकायतकर्ता की बात करीब 2: 30 बजे रोहित से फोन पर हुई तो उसने बताया कि उसने बिलासपुर तक की बस टिकट ली है परन्तु रास्ते में बस का टायर पंचर हो जाने के कारण वह लेट घर पहुंचेगा। उसके बाद उसने रोहित से कई बार सम्पर्क करने का प्रयास किया परन्तु रोहित का फोन स्विच ऑफ आ रहा था। इससे पूर्ण विश्वास है कि किन्हीं अज्ञात व्यक्तियों ने इसके बेटे की हत्या की है।

अभियोग की छानबीन कर रहे थाना प्रभारी ज्वालामुखी ने मृतक के फोन की सी0डी0आर0 तथा मृतक के बैग में से बेसन (मिठाई) व बस टिकट कब्जे में लेकर परीक्षण हेतु क्षेत्रीय न्यायालिक विज्ञान प्रयोगशाला धर्मशाला भेजा जहां से नतीजा आना शेष है। अन्वेषण के दौरान विभिन्न व्यक्तियों से पूछताछ करके उनके बयान कलमबन्द किए गए हैं लेकिन अभी तक हत्या के सम्बन्ध में कोई भी सुराग नहीं मिला है और न ही घटनास्थल के इर्द-गिर्द की स्थिति संदेहजनक पाई गई है।

शिकायतकर्ता श्री कुलदीप शर्मा ने पुलिस मुख्यालय में अतिरिक्त पुलिस महानिदेशक, कानून एवं व्यवस्था, हिमाचल प्रदेश से दिनांक 28.11.2015 को व्यक्तिगत रूप से मिलकर एक शिकायत पत्र प्रस्तुत किया है जिसके पश्चात् पुलिस मुख्यालय द्वारा दिनांक 28.11.2015 को SDPO ज्वालामुखी की अध्यक्षता में एक SIA का गठन किया गया है तथा अभियोग सं0 137/15 के अन्वेषण के उपरान्त एक माह के भीतर रिपोर्ट देने हेतु कहा गया है। जांच में मृतक के परिजनों के आग्रह के अनुसार अभियोग के हर पहलू पर अन्वेषण किया जा रहा है।

अभियोग का अन्वेषण जारी है व इस विषय में सरकार निष्पक्ष एवं स्वतंत्र जांच के लिए प्रतिबद्ध है तथा अन्तिम रिपोर्ट आने पर इस सम्बन्ध में नियमानुसार आवश्यक कार्यवाही की जाएगी।

....

श्रीमती अ०व० द्वारा जारी---

1.12.2015/1220/av-as/1

श्री रविन्द्र सिंह : अध्यक्ष महोदय, माननीय मुख्य मंत्री जी और पुलिस ने रिपोर्ट में माना है कि थाना प्रभारी ने जो वहां पर निरीक्षण किया उसके अनुसार शरीर पर चोट का कोई निशान नहीं था। मुंह से झाग निकली हुई थी और हाथों की मुठियां बंद थी। जब कोई आत्महत्या करता है तो मुंह से झाग कभी नहीं निकलती। अगर कोई पानी में डूबकर आत्महत्या करेगा तो मुंह से झाग कहां से निकलेगी? आपने जो कहा हम उससे सहमत हैं। आपने झाग निकलने का कारण खुद कह दिया है और दूसरे हाथ की मुठियां बंद थी। ये दोनों बिन्दु जांच के लिए काफी है। आपने यहां पर यह भी कहा कि मोबाइल बंद था और उसको परीक्षण हेतु धर्मशाला भेजा गया है मगर नतीजा आना अभी शेष है। डेढ़ महीने में मोबाइल का परीक्षण ही नहीं हो पाया। इस जांच में डीले करने की कोशिश क्यों की जा रही है? मेरा आपसे एक निवेदन है। आजकल एक दृश्यम फिल्म निकली है। आप जरा उसको देखें कि मोबाइल की चैकिंग कैसे करते हैं। उसमें मोबाइल की जांच फटाफट करते दिखाया गया है। हो सकता है यहां वैसी जांच करनी नहीं आती होगी मगर चार दिन बाद आ जायेगी। ऐसी फिल्में पुलिस वालों को दिखानी चाहिए कि वहां पर जांच कैसे की जाती है। आप लोग घरों में हाजिरी लगाना छोड़ दें। जहां जांच करनी होती है आप वहां जाइए और जांच करवाइए। जो तथ्य आपने यहां माने हैं उसके अनुसार यह मामला सीधे-सीधे हत्या का बनता है। इस जांच को आत्महत्या की ओर न ले जाकर हत्या की ओर ले जाइए, हम यही कहना चाहते हैं। मुख्य मंत्री महोदय, अगर आप सख्त आदेश करेंगे तो रिपोर्ट आयेगी। जिस प्रकार से रिपोर्ट में जांच के बाद बिन्दु उजागर किए गए हैं उसके अनुसार आपने खुद ही माना है कि यह हत्या का मामला है। ज्वालामुखी में डी.एस.पी. साहब या थाना के जो अन्य लोग हैं; उनको वहां पर रात को गश्त लगाने के आदेश कीजिए। वहां कानून-व्यवस्था को खराब करने वाले लोगों का अड्डा बन चुका है। मेरा आपसे यह अनुरोध है कि उनको वहां से खदेड़िए। आपने जो यहां बिन्दु बताए हैं मैं उसके लिए यह पूछना

1.12.2015/1220/av-as/2

चाहूंगा कि मोबाइल की जांच कब तक हो जायेगी क्योंकि डेढ़ महीने का समय बीत चुका है। मुंह से कभी झाग नहीं निकलती और मुठियां बंद थी। मुठियां तो तब बंद होती है जब किसी व्यक्ति को मारा या दबाया जाता है तो वह अपने को बचाने के लिए मुठियां बंद करके जोर लगाता है। आत्महत्या में तो हाथ खुले रहते हैं। ये दोनों बिन्दु ही जांच के लिए काफी है।

मुख्य मंत्री : अध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य ने जांच के संदर्भ में जो अन्य बिन्दु ध्यान में लाए हैं उन पर भी उचित कार्रवाई की जायेगी। आपने जो यहां पर अपनी शंका व्यक्त की है उसका भी ध्यान रखा जायेगा। पुलिस को इस बारे में आदेश दिए जायेंगे कि जांच के नतीजे जल्दी-से-जल्दी आने चाहिए।

समाप्त

नियम 130 के अंतर्गत प्रस्ताव श्री वर्मा द्वारा जारी

01/12/2015/1225/टी0सी0/ए0एस0/1

नियम-130 के अन्तर्गत प्रस्ताव

अध्यक्ष: अब नियम-130 के अन्तर्गत श्री महेश्वर सिंह जी प्रस्ताव प्रस्तुत करेंगे।

श्री महेश्वर सिंह :अध्यक्ष महोदय, मैं आपकी अनुमति से नियम-130 के अन्तर्गत स्वीकृत प्रस्ताव इस मान्य सदन में विचारार्थ निम्न शब्दों में प्रस्तुत करता हूँ:

"यह सदन सरकार की वर्तमान 'सड़कों के निर्माण एवं रख-रखाव की नीति' पर विचार करे।"

अध्यक्ष: तो प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ कि यह सरकार सड़कों के निर्माण एवं रख-रखाव की नीति पर विचार करें। अब माननीय सदस्य प्रस्ताव के बारे में अपने विचार रखेंगे।

श्री महेश्वर सिंह: अध्यक्ष महोदय, यह प्रसन्नता का विषय है कि गत दस वर्षों में सड़कों की लम्बाई में और संख्या में चाहे वह राष्ट्रीय उच्च मार्ग है, चाहे वह स्टेट हाईवे है, चाहे वह रूरल रोड है, अनेकों गुणा वृद्धि हुई है। विशेषकर जब से प्रधान मंत्री ग्राम

सड़क योजना का सूत्रपात हुआ। जब अटल बिहारी वाजपेयी जी इस देश के प्रधान मंत्री थे ,तब से लेकर जो गांव कभी सड़क की कल्पना नहीं कर सकता था, वहां भी सड़कें पहुँची। खेद का विषय है कि जिस प्रकार से इन सड़कों की गुणवत्ता और रख-रखाव में गिरावट आ रही है, वह इस माननीय सदन के सदस्यों के लिए भी चिन्ता का विषय है। अनेकों बार इस माननीय सदन के सदस्य इस विषय को यहां उठा चुके हैं कि जो मैटलिंग/टारिंग हो रही है, वह कुछ ही महीनों में गड्डों में परिवर्तित हो जाती है। जो रिसरफेसिंग होती है, उसके मापदण्ड जो पुराने समय से चले आ रहे हैं, वही आज भी हैं। रिसरफेसिंग में थिकनैस कितनी हो, किस प्रकार काम किया जाये ये बात मान्यवर मुख्य मंत्री महोदय आपने स्वयं भी नोट की थी। जब आप बजट सत्र के बाद मण्डी में करसोग इत्यादि क्षेत्रों के प्रवास व राष्ट्रीय उच्च

01/12/2015/1225/टी0सी0/ए0एस0/02

मार्ग जो आज फोरलेन में परिवर्तित किया जा रहा है पर गये थे ,आपने उन दिनों प्रवास के दौरान यहां तक अधिकारियों को चेतावनी दी थी कि अगर इसमें सुधार नहीं होगा तो डिमोट भी किए जाएंगे और सस्पेंड भी किए जाएंगे। कुछ दिनों तक तो सतर्कता बरती गई ,लेकिन आज फिर वह स्थिति ज्यों-कि-त्यों है। यहां पर जो शिकायतें दी गईं और मामले उठाए गए उनके बारे में आप द्वारा कहा गया कि इस पर ठेकेदार की पेमेंटें रोक दी जाए। पेमेंट रूकी होगी। न जाने अब वह पेमेंट हुई या नहीं हुई ये जानकारी मुझे नहीं है, लेकिन सुधार नहीं हुआ। उपाध्यक्ष महोदय आज ग्रामीण क्षेत्रों में ऐसी सड़कें हैं, जहां जल विद्युत परियोजना निर्माणाधीन हैं, और वहां बड़े-बड़े डम्पर चलते और बड़ी-बड़ी लोडिड मशीनें जाती हैं, जिसके कारण उन ग्रामीण सड़कों में गड्डे बन जाते हैं। लेकिन मरमम्त के लिए प्रोजैक्ट की तरफ से कोई योगदान नहीं है। इन बातों पर गहनता से विचार करना चाहिए। अगर वह सड़क का इस्तेमाल करते हैं तो उनकी भागीदारी मैटिनेंस में होनी चाहिए उसके लिए पैसा लिया जाना चाहिए। क्योंकि सरकार के पास इतना धन नहीं है कि बार-बार वह इन सड़कों की रिसरफेसिंग करें। उपाध्यक्ष महोदय जो मापदण्ड है रिसरफेसिंग के, पहले हम देखते थे कि सबसे पहले सड़क में खड़जा (गटका) लगता था फिर उसके ऊपर रोड़े बछाए जाते थे फिर मिट्टी और पानी डालकर उनके ऊपर रोलर चलाया जाता था। कई दिनों तक उसको सैटल होने के लिए छोड़ा जाता था। बाद में खूंटियों और तारों के ब्रशों के साथ उसको खुर्चा जाता था। उसके बाद तारकोल के ड्रमों को काटकर कढ़ाये बनाये जाते थे और उसमें मिक्सिंग होती थी बज़री और बिच्चूमन की। फिर गर्म-गर्म सड़क पर डालकर उस पर रोलर चलता था।

लेकिन अब समय बदल गया, लेटैस्ट तकनीक आ गई, अब ऐसा नहीं होता मिक्चर प्लांट कई किलोमीटर दूर बनेगा और वहां से रेडीमेट सामान आएगा। अगले टिप्पर में रोड़े आएंगे, दूसरे टिप्पर में मिट्टी आएगी, तीसरे टिप्पर में मिक्चर आएगा----

श्रीमती एन0एस0 द्वारा जारी ---

01.12.2015/1230/NS/AS/1

श्री महेश्वर सिंह द्वारा जारी----

तीसरे टिप्पर में मिक्सचर आएगा। बिना मिट्टी साफ किए उसके ऊपर बिच्चूमन फैलाया जाएगा। फिर यह ठण्डा-ठण्डा मिक्सचर उस पर फैंक दिया जाएगा। फिर गड्डे को भरने के लिए रेत और बिच्चूमन का मिक्सचर लायेंगे। कुछ दिन तो सड़क ऐसे लगती है कि पेड़ का पानी भी नहीं मिलता। यह अमूमन बात है। फिर जब कुछ दिन के बाद हवा चलती है तो वही रेत और बिच्चूमन का मिक्सचर सबके मुंह काले करता है और कुछ दिन बाद उसी सड़क पर अगर वर्षा हो जाए, वहां पर ड्रेनेज सिस्टम नहीं है तो पानी बिच्चूमन का दुश्मन है। वहां पर बड़े-बड़े गड्डे पड़ जाते हैं। पहले जहां पेड़ का पानी नहीं मिलता था वहां अब झटके लग कर कलेजा मुंह को आता है लेकिन कोई सुधार नहीं है। अभी जो रिसर्फेसिंग करते हैं। मैंने उसके कुछ आंकड़े इक्ठे करने का प्रयास किया। एग्जिस्टिंग सर्फेस पर नैशनल हाईवे में 30 mm , इम्प्रूवमेंट और राइडिंग क्वालिटी में 50 mm , पहले बी.एम. और उसके पश्चात बिच्चूमन मिक्सचर , कंकरीट मिक्सचर 30mm का डाला जाता है। यही परम्परा चली आई है। जहां तक डिस्ट्रिक्ट रोडज या ग्रामीण सड़के हैं उनमें यह बिच्चूमन मिक्सचर केवल 20mm डाला जाता है। फिर यह सड़के उखड़ेंगी नहीं तो क्या होगा। क्या विभाग को इस बात पर विचार नहीं करना चाहिए कि इसकी thickness आवश्यकतानुसार बढ़ाई जाए? जब ठेकेदार को यह इंस्ट्रक्शन जाएगी तो इसमें यह देखना होगा कि उस ठेकेदार का कितना दोष है। जब सारी नीति में ही दोष है तो क्या इसमें सुधार नहीं लाना चाहिए? यह बात मैंने पहले भी इस माननीय सदन में कही थी जब डिमांडज पर चर्चा हो रही थी। मान्यवर मुख्यमंत्री महोदय ने यह आश्वासन दिया था कि यह सही है और इसमें परिवर्तन होना चाहिए। आज सड़कों की हालत इतनी खराब है कि मणिकर्ण सड़क पर तीर्थ यात्री पंजाब से आए हुए जा रहे थे। लौटतीवार इस सड़क का सर्फेस ठीक नहीं था, वहां पर कोई

पैरापिट और क्रैश बैरियर नहीं था। सन्साड़ी नामक स्थान पर बस ने झोल खाई और सीधी दरिया में चली गई। 40 से ज्यादा लोगों की मृत्यु हुई। उन लाशों को ढूंढने और निकालने में महीने से ज्यादा समय लग गया। सारी सड़कों की हालत ऐसी ही है। पहले पैरापिट बनता था उसकी फाउण्डेशन होती थी। नीचे स्टील का झाला डाला जाता था। अब उसके लिए एक रेडीमेड फर्मा बना हुआ है। मिट्टी पर कुछ करने की आवश्यकता 01.12.2015/1230/NS/AS/2

नहीं है। उस फर्मे को रखो और शाम को 50 से 100 क्वार्टर्स तैयार हो जाते हैं। अब यह पैरापिट प्रोटैक्शन का काम नहीं करते, दुर्घटना का सूचक बनते हैं। थोड़ी सी गाड़ी इनके साथ लगी कि आगे वह रोल करता हुआ दरिया में चला जाता है और पीछे-पीछे गाड़ी भी चली जाएगी। क्रैश बैरियर लगाए गए। मैंने यह प्रश्न यहां उठाया था कि जब यह क्रैश बैरियर जिसमें यह नट और बोल्ट सिस्टम है।

श्री नेगी द्वारा ----जारी।

/1235/01.12.2015NEGI/AS1/

श्री महेश्वर सिंह जारी...

जिसमें नट और बोल्ट सिस्टम है। ये चोरी हो जाते हैं या उसकी ऊपर की पट्टी अलग हो जाती है तो फिर वो कबाड़ियों के घर पहुंच जाता है। क्या विभाग ने इसकी चिन्ता की है ? क्या कभी इसकी रिपोर्ट की है ? प्रश्न के बाद कुछ जगह पर एफ.आई.आर. दर्ज हुई। मुझे नहीं मालूम कितनी रिकवरी हुई है ? मैंने एक सुझाव दिया था कि नट एण्ड बोल्ट सिस्टम खत्म कर दो। इसका आप पक्की वैल्विंग कर दीजिए। क्योंकि निश्चित रूप से कई जगह क्रैश बैरियर के कारण दुर्घटनाएं बची हैं। लेकिन क्रैश बैरियर की रिपेयर कौन करता है, कभी तो हवा में पट्टी उड़ती रहती है जो कई दिनों तक देखने को मिलती है और कुछ दिनों के बाद वह फिर कबाड़ी के घर पहुंच जाती है। महोदय, इस बात की चिन्ता करनी चाहिए।

जहां तक सड़कों का संबंध है, कई सड़कें ठेकेदारों के पास कई वर्षों से हैं। माननीय मुख्य मंत्री जी ने स्वयं लग्ग घाटी का दौरा किया। कुल्लू-कडोण रोड़ जो कि नितान्त आवश्यक है क्योंकि वह रोड़ कुल्लू निवासियों के लिए पठानकोट की तरफ

निकलने के लिए शॉर्टस्ट रूट है- लगभग 40 किलोमीटर कम पड़ता है। चुनाव से पूर्व मान्यवर धूमल जी ने उस सड़क का शिलान्यास किया। उसमें जो एफ.सी.ए. की क्लियरेंस आनी थी उसमें बहुत ज्यादा विलम्ब हुआ। ठेकेदार ने काम किया। लेकिन मैं इस माननीय सदन में स्वीकार करता हूँ कि उसमें बहुत ढिलाई थी और बहुत धीमी गति से काम चल रहा था। शिकायत आई, माननीय मुख्य मंत्री जी के आदेशों से वह ठेका रद्द हो गया। ठेका रद्द होने के कारण जितना काम हो चुका था, अधिकांश काम तो हो चुका था, ठेकेदार की ढिलाई की वजह से काम ढीला चल रहा था, उस स्टेज पर ठेका कैंसिल करने से उसको तो आनन्द हो गया कि काम किया है आर्बिट्रेशन में जा कर अपनी भुगतान लेकर वह चला जाएगा। अब रि-टेंडरिंग करनी पड़ेगी और रि-टेंडरिंग निश्चित रूप से कई गुणा महंगी पड़ेगी। महंगी ही नहीं पड़ेगी लेकिन अभी तक वह टेन्डर एक्सैप्ट ही नहीं हुआ। अब सर्दियों के महीने आ गए हैं और वह काम इस साल नहीं हो पाएगा और अगले साल तक वह

/1235/01.12.2015NEGI/AS2/

सड़क ज्यों की त्यों पड़ी रहेगी। यह एक समस्या खड़ी हो गई है। इसी प्रकार जितने भी प्रोजेक्ट्स के अन्तर्गत रोड़ हैं, जैसा मैंने पहले कहा इस बात पर सरकार को विचार करना चाहिए। आज किन्नौर की क्या हालत है ? आज रामपुर के दुर्गम क्षेत्रों के सड़कों की हालत क्या है ? आनी-निरमण्ड के सड़कों की क्या हालत है ? मण्डी के चच्योट और करसोग क्षेत्र के सड़कों की क्या हालत है और फिर कुल्लू और मनाली की क्या हालत है ? जगह-जगह सड़कों में गड्डे हैं। इसलिए महोदय, समय रहते जिलाधीशों के माध्यम से प्रोजेक्ट वालों की विभाग के साथ मीटिंग होनी चाहिए और उनकी विद्युत उत्पादन की क्षमता के अनुसार उनसे सड़कों की मेन्टेनेंस के लिए हर साल पैसा लेना चाहिए ताकि ये सड़कें मेन्टेन हों। मैं यह कहूंगा कि इन सड़कों पर कभी-कभी हैवी-मशीनरी ले जाने के कारण डिस्ट्रिक्ट रोड़ से ज्यादा लोड है। उसके अनुसार ही उसकी रि-सर्फेसिंग होनी चाहिए। महोदय, आजकल नेशनल हाईवे-21 और शिमला सोलन वाला नेशनल हाईवे पर फोर लेनिंग का काम चल रहा है और फोर लेनिंग प्रस्तावित है। एक भाग में तो काम भी हो गया है। मैंने इस माननीय सदन में एक सुझाव दिया था कि डबल लेन हाईवे लगभग कुल्लू-मनाली तक राईट बैंक पर तैयार है और लैफ्ट बैंक पर भी कई जगह पर यह तैयार है, टुकड़ों में। यह कहा था कि अगर सारे को हम फोरलेन करते हैं तो सबसे पहले राजस्व मंत्री महोदय का क्षेत्र प्रभावित होगा। यहां पर माननीय मंत्री श्री अनिल शर्मा जी बैठे हैं यह उस क्षेत्र से अच्छी तरह से परिचित हैं। वहां पर स्लेट की खाने हैं। वह स्लाइडिंग एरिया है। पंडोह से लेकर औट तक सारा ये

एरिया समेत बाजार नीचे आ जाएगा। नीचे डैम है। डैम के कारण भूमि का कटाव हो रहा है और ऊपर से स्लेट खानों के कारण हमेशा लैंड स्लाइड चला रहता है। कल्पना करिये...

श्री शर्मा जी द्वारा जारी....

01.12.2015/1240/SLS-AS-1

श्री महेश्वर सिंह...जारी

कल्पना कीजिए कि जब यह फोर लेन होगा तो वहां गांव-के-गांव नीचे आएंगे। उसके बाद जीया है जहां अगर मैं गलती न करूं, मंत्री महोदय की ज़मीन भी है और ननिहाल भी है। वहां से लेकर रामशिला पुल तक, उस धरती में लोकल लाईम है जिसको हम ककरु कहते हैं। वह पानी चूसता है और उससे जगह धसती है। वहां अनेकों गांव घाटी खराल में धंस रहे हैं। अगर उस सड़क को फोर लेन करेंगे तो बिजली महादेव के मंदिर के नीचे के अनेकों गांव सड़क तक पहुंच जाएंगे। कम-से-कम उसकी स्टडी किसी भू वैज्ञानिक से करवाने की आवश्यकता है। लेकिन सीधा-सीधा आदेश आ गया कि इसको फोर लेन कर दिया जाए। मैंने सुझाव दिया और मुख्य मंत्री जी ने कहा था कि यह एक अच्छा सुझाव है और हम इस पर विचार करेंगे। थोड़ा परिवर्तन तो हो गया कि अब सड़क को स्वारघाट से लेकर, जगह-जगह छोटे टनल बनाकर, इसको हरा बाग तक टनलों में लाने की कोशिश हो रही है। उसके बाद हमारे पुराने हाईवे की वाइडनिंग करने की बात है। जहां तक पनारसा तक के एरिया की बात है, वहां पुनः टनल बनेगा और वह पनारसा के पास निकलेगा। यह परिवर्तन आया है और इसकी नोटिफिकेशन हो गई है। जो रामशिला से आगे का पोर्शन है, उसके लिए भी कहा गया कि वह डबल लेन ही रहेगा। दोनों तरफ यह डबल लेन ही रहेगा और बीच में कनैक्टिंग बृजिज बनेंगे। लेकिन आपके जिया पुल से लेकर नगवाई तक का 19 किलोमीटर का जो पोर्शन है, उसके बारे में कहते हैं कि इसको फोर लेन कर दिया जाएगा। इससे क्या नुकसान हो रहा है? सर्वप्रथम जो नगवाई का कृषि विज्ञान केंद्र है, जो 80 बीघा का प्लॉट है, उसके बीचोंबीच नेशनल हाईवे का सर्वे हुआ है। उसमें इतनी जगह कट जाएगी कि वह कृषि विज्ञान केंद्र उजड़ जाएगा। अगर कल को वहां पर कोई एग्रीकल्चर यूनिवर्सिटी बनानी हो, कोई और कृषि संबंधी काम करना हो तो फिर नेशनल हाईवे के किनारे इस प्रकार

की भूमि उपलब्ध नहीं होगी। मैंने सुझाव दिया था कि पनारसा के सामने तलासली गांव आता है। उधर से भी रूरल रोड उपलब्ध है और वह उरला होते हुए जिया तक जाता है जहां हम इसको डबल लेन नहीं कर सकते। अगर इसको डबल लेन करते हैं तो वहां पर नगवाई की तरफ और बजौरा तक के जो अधिकांश किसान

01.12.2015/1240/SLS-AS-2

हैं ,वह अनुसूचित जाति के हैं, उनका आर्थिक आधार ऑफ सीजन वैजिटेबल्ज हैं ,वह सारे-के-सारे किसान उजड़ जाएंगे और उनका आजीविका का धंधा समाप्त हो जाएगा। अगर यह डबल लेन हो जाता है तो कोई दिक्कत नहीं है। लेकिन जो मिस्टर कौल, नेशनल हाईवे अथॉरिटी ऑफ इंडिया के अधिकारी हैं, उनका विचार अलग है। मैंने नड्डा जी को भी लिखा क्योंकि केंद्रीय सरकार की ओर से माननीय केंद्रीय स्वास्थ्य मंत्री नड्डा जी को राष्ट्रीय उच्च मार्गों की बातचीत के लिए अधिकृत किया गया है। वह शिमला भी आए और मैंने उन्हें लिखित रूप से सुझाव दिया। यहां मिस्टर नरेन्द्र चौहान, अतिरिक्त मुख्य सचिव, जिनके पास विभाग का कार्यभार है ,बैठे हैं। उनको भी मैंने प्रति दी और उन्होंने प्रयास किया। लेकिन जो जवाब मुझे कौल साहब ने दिया वह हास्यस्पद है। उन्होंने कहा कि महेश्वर सिंह जी, अगर इसको दोनों ओर डबल लेन करेंगे तो फिर कनैक्टिंग पुलों की बड़ी ज़रूरत पड़ेगी; इसलिए यह व्यवहारिक नहीं है। मैंने पूछा कि 19 किलोमीटर में कितने कनैक्टिंग पुल चाहिए, 5 पुल तो पहले से ही हैं। एक बजौरा में, एक भून्तर में, एक जिया में, एक भूतनाथ में कुल्लू के सामने है जिसका लोकार्पण मुख्य मंत्री महोदय ने किया और एक रामशिला का पुल है। इनके अतिरिक्त दो पुल प्रस्तावित हैं।

जारी ..गर्ग जी

01/12/2015/1245/RG/AG/1

श्री महेश्वर सिंह-----क्रमागत

और दो प्रस्तावित हैं। एक विलासड़ी में उसका शिलान्यास हुआ है पनारसा के पास और दूसरा प्रस्तावित है जो भुन्तर बाजार में वैली ब्रिज है। उसमें टू वे ब्रिज की स्वीकृति हो चुकी है और नेशनल हाईवे अथॉरिटी ऑफ इण्डिया ने उसके टैण्डर भी लगा दिए। मैंने कहा कि लगभग हर अढ़ाई किलोमीटर पर ब्रिज है ,अब सात हैं, कितने चाहिए यह तो बता दें। उसके बाद कोई जवाब नहीं दिया। मैं दिल्ली गया, मैंने फिर नड्डा जी के ध्यान में यह बात लाई। उन्होंने आश्वासन दिया कि इस पर निश्चित रूप से विचार होगा। इसलिए उपाध्यक्ष महोदय, आपके माध्यम से माननीय मुख्य मंत्री जी से निवेदन है कि इस मामले को उठाइए और उस क्षेत्र के लोगों को उजड़ने से बचाइए। इससे

हमारा कृषि विज्ञान केन्द्र भी बच जाएगा और काम चलेगा क्योंकि दोनों तरफ डबल लेन सड़क हो जाएगी।

उपाध्यक्ष महोदय, आजकल एक और इशु चला है। जो नागचला मण्डी में पड़ता है ,माननीय मंत्री जी के ध्यान में होगा। वहां से जो मनाली तक लैण्ड ऐक्वीजिशन होनी है और उसमें जो लैण्ड ऐक्वीजिशन का पैसा मिलना है। उसको लेकर रिटायर्ड ब्रिगेडियर कुशाल जी के नेतृत्व में एक फोरलेन संघर्ष समिति बनी है। संभवतः वे अपनी मांग को लेकर माननीय मुख्य मंत्री महोदय से सैंज में, जिस दिन स्टेट कोऑपरेटिव डे था, उस दिन मिले हैं और मुख्य मंत्री महोदय ने उनकी मांग पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करने को भी कहा है। लेकिन अब लैण्ड ऐक्वीजिशन ऐक्ट में जो संशोधन हुआ है उसमें यह प्रावधान है कि इसके दो फैक्टर्ज हैं। पहले फैक्टर में उस लैण्ड ऐक्वीजिशन के मुआवजे को डबल करने का प्रावधान है ,वह कानून में ही प्रावधान है और वह तो भारत सरकार ने कर भी दिया है, अगर मैं गलत नहीं कह रहा हूं। लेकिन सैकण्ड फैक्टर में कहा गया है कि इस प्रकार के किसानों के हितों के लिए प्रान्तीय सरकार को अधिकार है कि वह अनुशंसा करे और सैकण्ड फैक्टर की अनुशंसा के मुताबिक वहां वृद्धि हो जाएगी और लोगों को चार गुणा मुआवजा मिलेगा। इसका कोई वित्तीय बोझ प्रान्तीय सरकार पर नहीं पड़ेगा। क्योंकि पैसा तो केन्द्रीय सरकार ने देना है। लेकिन मैं यह बात समझ नहीं पा रहा हूं कि उसमें हिमाचल सरकार को इस प्रकार की अनुशंसा करने में क्या दिक्कत है? जबकि उसका प्रावधान सैकण्ड फैक्टर में है।

उपाध्यक्ष महोदय, आपके माध्यम से मेरा माननीय मुख्य मंत्री जी से आग्रह रहेगा कि इस बात की स्टडी करवाइए। क्योंकि यह जो संशोधन आया है, पहले तो
01/12/2015/1245/RG/AG/2

यह लैण्ड ऐक्वीजिशन ऐक्ट बहुत ही विवादास्पद था और इसके विरुद्ध आंदोलन भी हुए ,सहमति नहीं बन रही थी ,लेकिन अब यह ऐक्ट सर्वसम्मति से पारित हो चुका है। जब इसके सैकण्ड फैक्टर में यह प्रावधान है ,तो सरकार उदारता क्यों नहीं दिखाती और अनुशंसा करती ताकि प्रभावित किसानों को पुनर्वास में मदद मिल जाएगी और चार गुणा मुआवजा मिलेगा। मैं यह बात फिर दोहराऊंगा कि इसके करने से सरकार पर कोई वित्तीय बोझ पड़ने वाला नहीं है।

उपाध्यक्ष महोदय, इसके अतिरिक्त जो मैंने (घण्टी) समाप्त कर रहा हूं। जो मैंने कुल्लू-कलोन रोड की बात कही ,उसके ऊपर सरकार जरूर ध्यान दे ,विभाग ध्यान दे कि आज जिस प्रकार से उस सड़क में गड्डे पड़े हैं और लग घाटी के लोग सारे-के-सारे

परेशान हैं। क्योंकि अब कोई ठेकेदार नहीं है ,टैण्डर स्वीकृत हुआ है ,काम अगली साल चलेगा। तो मेरा सुझाव रहेगा कि कम-से-कम विभाग चिन्ता करे क्योंकि न तो वहां पर कोई इतना बड़ा प्रोजैक्ट है जिसको कहकर मेन्टीनेंस करवाई जाए कि इस सड़क की मैन्टीनेंस कर दी जाए ताकि लग की घाटी भी सुख की सांस ले। मान्यवर मुख्य मंत्री जी वहां स्वयं गए थे और उस समय विभाग को टैम्पोरेरिली उस सड़क को ठीक करना पड़ा था, लेकिन आज उस सड़क की हालत फिर उसी दुर्गति में है। आपने मुझे बोलने का अवसर दिया-----जारी

एम.एस. द्वारा जारी

01/12/2015/1250/MS/AS/1

श्री महेश्वर सिंह जारी-----

आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, उसके लिए मैं आसन का भी आभार व्यक्त करता हूं और उपस्थित सभी माननीय सदस्यों का भी आभार व्यक्त करता हूं और अपनी वाणी को विराम देते हुए अपना आसन ग्रहण करता हूं।

01/12/2015/1250/MS/AS/2

उपाध्यक्ष: माननीय सदस्य ने अभी किन्नौर की सड़कों का जिक्र किया। मैं माननीय सदस्य के ध्यान में लाना चाहता हूँ कि लगता है कि आप काफी अर्से से किन्नौर नहीं गए हैं। किन्नौर की सड़कों का काम बड़ी तेजी से हो रहा है। राष्ट्रीय उच्च मार्ग 22-जिसका अब नया नम्बर पांच लगा है, इसमें बड़ी तेजी से काम हो रहा है। जो पवारी से आगे का राष्ट्रीय उच्च मार्ग 22-है ये बी0आर0ओ0 के पास है और बी0आर0ओ0 और कम्पनी के बीच में विवाद चला हुआ था। उसके खिलाफ भी पी0आई0एल0 हमने माननीय उच्च न्यायालय में की है जिसमें केन्द्र सरकार को भी पार्टी बनाया गया है। दूसरी भी जो किन्नौर में सड़कें हैं उनमें भी बड़ी तेजी से काम चल रहा है।

श्री महेश्वर सिंह: मैंने कहा कि किन्नौर में अनेक जल विद्युत परियोजनाएं हैं और अगर सरकार उनसे भी मेंटीनैस के लिए पैसा ले तो उसमें मुझे नहीं लगता है कि आपको कोई आपत्ति होगी?

01/12/2015/1250/MS/AS/3

उपाध्यक्ष: जी। अब श्री सुरेश भारद्वाज जी चर्चा में भाग लेंगे।

श्री सुरेश भारद्वाज: अध्यक्ष महोदय, माननीय महेश्वर सिंह जी ने बहुत ही महत्वपूर्ण विषय पर नियम 130 के अंतर्गत जो यहां पर चर्चा प्रारंभ की है, मैं भी इसमें अपने आपको शामिल करता हूँ।

हिमाचल प्रदेश पहाड़ी प्रदेश है और सड़कें इस प्रदेश की जीवन रेखाएं मानी जाती हैं। हिमाचल प्रदेश में एक-आधी फ्लाइट को छोड़ करके हवाई मार्ग से चलना-फिरना नहीं होता है। पुराने ज़माने में जो ट्रेनें चलती थीं उनमें भी अब थोड़ी-बहुत आवाजाही होती है। इसके अतिरिक्त हिमाचल प्रदेश में तलवाड़ा-नंगल की जो रेल लाइन है, उसमें कुछ काम हुआ है अन्यथा रेल मार्ग से हिमाचल प्रदेश में कोई साधन आवाजाही के नहीं हैं। यहां पर जो वाटर वेज है, उसमें भी कभी माननीय रिखी राम कौंडल जी मोटरबोट में सैर करने के लिए तो जा सकते हैं लेकिन आवागमन के लिए वाटर वेज भी यहां पर नहीं हैं। इसलिए सड़कें ही यहां की मुख्य रूप से जीवन रेखाएं हैं और सड़कों के कारण ही हिमाचल प्रदेश में लोग एक स्थान से दूसरे स्थान पर जा सकते हैं। हिमाचल प्रदेश की जो नगदी फसलें हैं उनमें सेब सबसे प्रमुख है। अगर सड़कों का रख-रखाव ठीक हो, सड़कों का निर्माण ठीक प्रकार से हो तो उसके कारण ही सेब की फसल मण्डी तक जा सकती है और लोगों का ठीक जीवन-यापन हो सकता है। इसलिए हिमाचल प्रदेश के लिए जहां सड़कें महत्वपूर्ण हैं वहीं जो हिमाचल प्रदेश में बाकी का काम है जैसे यहां पर हाइडल प्रोजेक्ट्स भी बन रहे हैं। वे हाइडल प्रोजेक्ट्स भी तभी बनेंगे, तभी कामयाब होते हैं या होंगे जब उनको बनाने के लिए मशीनरी वहां तक पहुंचे। बड़े-बड़े ट्रॉले में मशीनरी जाती है। अब सेब ढोने के लिए भी बड़े-बड़े ट्रॉले यूज किए जाते हैं और इस कारण इस

साल जो सड़क बनती है या उसकी मैटलिंग होती है ,अगली साल उन ट्रॉलों की वजह से वह मैटलिंग समाप्त हो जाती है। बर्फ गिरने और भारी बरसात के कारण भी सड़कें खराब हो जाती हैं। इसलिए इसके लिए बृहद नीति हिमाचल प्रदेश में सड़कों की दृष्टि से बनाने की आवश्यकता है और उसके लिए बहुत सारे हमारे केन्द्र सरकार की तरफ से प्रोजेक्ट्स चलते हैं। माननीय महेश्वर सिंह जी बता रहे थे कि दो प्रोजेक्ट; एक

01/12/2015/1250/MS/AS/4

कीरतपुर से नैरचौक और नैरचौक से मनाली की फोर लेनिंग हो रही है और उस पर जोरों से काम हो रहा है। इसी प्रकार से परवाणु से सोलन तक फोर लेनिंग का काम भी बड़े जोर-शोर से प्रारंभ हो गया है। अब कीरतपुर से मनाली तक जो फोर लेनिंग सड़क बन रही है उसमें बीच में व्यवधान आ रहा है क्योंकि कम्पनसेशन जो जनता का है, उनकी नगदी फसलें जो जमीन पर होती हैं,

जारी श्री जे0के0 द्वारा----

12/01.12.201555/एजी/जेके/1

श्री सुरेश भारद्वाज:-----जारी-----

जिनकी नगदी फसलें जमीन पर होती है, वे किसान का काम करते हैं। उस सड़क के काम में वह जमीन आ जाएगी और उनको प्रॉपर कम्पनसेशन भी नहीं मिलेगा तो इस तरह से तो उनको उस सड़का का उपयोग ही नहीं रह जाएगा, वे तो बेराजगार हो जाएंगे। सड़क तो बन जाएगी लेकिन उनकी जमीन भी एक्वायर हो जाएगी। उनको उसका पूरा पैसा नहीं मिल रहा है। उनको उस एक्यूजिशन का पूरा पैसा नहीं मिल रहा है। इसके लिए बहुत बड़ा एजिटेशन किया गया और लैंड एक्युजिशन बिल पार्लियामेंट में भी आया। उसके लिए सारे देश में विरोध प्रदर्शन होते रहे। उससे पहले भी लैंड एक्युजिशन एक्ट को बदलने की कोशिश की जाती रही है। 18 या 19वीं सदी में जो लैंड एक्युजिशन एक्ट बना था उस एक्ट की तरमीम करने के लिए बहुत बड़ी कवायद सारे देश में चलती रही। फिर उसके बाद जब वर्तमान में हमारी सरकार केन्द्र में आई तो फिर लैंड एक्युजिशन बिल में अमेंडमेंट आई, उसका विरोध सारे देश भर में हुआ। हिमाचल प्रदेश में तो उस विरोध में हमारे एक कार्यकर्ता की आंख तक फाड़ दी गई। अब उसके कारण बहुत तेजी से जहां पर काम हो रहा है जैसे कि फोर लेनिंग का काम हो रहा है उसमें बीच में किसानों को कम्पनसेशन नहीं मिल रहा है। उसके कारण उस सड़क निर्माण का काम बन्द हो जाता है, धीमा हो जाता है। उसके लिए मेरा आग्रह है, श्री महेश्वर सिंह जी ने ठीक कहा है कि उसमें राज्य सरकारों को अधिकार है, पैसा

केन्द्र सरकार ने देना है लेकिन उन किसानों को उसका कम्पनसैशन four times of the value मिले। उसके लिए प्रावधान करने की जिम्मेवारी हिमाचल प्रदेश सरकार की है। उस जिम्मेदारी को पूरा निभाते हुए उसका प्रॉपर कम्पनसैशन लोगों को मिले। जैसे कि नेरचौक वाली सड़क के लिए बहुत बड़ा एजिटेशन भी हो रहा है। भूतपूर्व सैनिक उसको लीड कर रहे हैं। उस एजिटेशन पर हम प्रॉपर ध्यान नहीं दे रहे हैं। अगर हम उस पर ध्यान दें और उनको प्रॉपर कम्पनसैशन का प्रावधान कर दें तो वह सड़क शीघ्रातिशीघ्र बन सकती है। जिससे कि जो टूरिस्ट दृष्टि से मनाली तक जाने वाला व्यक्ति है उसको भी वहां पहुंचने में समय कम लगेगा क्योंकि हिमाचल प्रदेश में ऐयरवेज़

12/01.12.201555/एजी/जेके/2

बहुत कम है। जो फ्लाईट्स जाती भी है वे भी कई बार मौसम की खराबी के कारण नहीं जा पाती इसलिए सड़क मार्ग के माध्यम से हमारा पर्यटन आगे बढ़ना चाहिए उसके लिए फोर लेनिंग का बहुत अधिक महत्व होगा। इस प्रकार से वह सामरिक दृष्टि से भी महत्वपूर्ण है। अभी वहां तक रेल मार्ग नहीं है। जब बनेगा तब बनेगा लेकिन अगर हमारी सड़क प्रॉपर बन जाए और रोहतांग की टनल बन जाए तो सुरक्षा की दृष्टि से भी जो सेना की आवाज़ाही है वह उस सड़क के माध्यम से बहुत ही आसानी से हो सकती है। उसके लिए आवश्यक पग उठाने की जरूरत है। फोर लेन एक्जिजिशन की दृष्टि से जो कम्पनसैशन आम जनता को मिलना चाहिए उसके लिए प्रावधान हिमाचल प्रदेश सरकार करे। केन्द्र सरकार ने जो पैसा देना है, उसके लिए केन्द्र सरकार को एप्रोच किया जाए। हिमाचल प्रदेश में नेशनल हाई-वेज़ जो बाकी हैं उनकी मैंटिनेंस प्रदेश सरकार करती है। प्रदेश सरकार की ओर से समय पर प्रॉपर डी0पी0आर्ज0 नहीं जाती है, जिसके कारण नेशनल हाई-वेज़ में कई बार पैसा नहीं आता है। हम केन्द्र सरकार का धन्यवाद करना चाहेंगे, विशेष रूप से जब से केन्द्र में मोदी जी की सरकार आई है और श्री नितिन गडकरी जी इस विभाग के मंत्री बने हैं, हिमाचल प्रदेश के लिए उन्होंने अनेकों नए नेशनल हाई-वेज़ मन्जूर कर दिए हैं जिसके लिए हमारे हिमाचल प्रदेश के स्वास्थ्य मंत्री, श्री जगत प्रकाश नड्डा जी को अथोराईज करके हिमाचल प्रदेश में भेजा। उन्होंने केन्द्र सरकार के अधिकारियों और हिमाचल प्रदेश सरकार के माननीय मुख्य मंत्री और अन्य अधिकारीगण के साथ बैठक भी की और उसी दिन स्पॉट पर उन्होंने बहुत सारे नेशनल हाई-वेज़ डिक्लेयर भी किए और जो बाकी हैं उनके लिए रिपोर्ट्स मंगवाई हैं कि आप इनको भेजें ताकि उनको भी हम नेशनल हाई-वेज़ बना सकें।

नेशनल हाई-वेज बनेंगे और दो नेशनल हाई-वेज जुड़ेंगे, जैसे कि ठियोग-हाटकोटी को नेशनल हाई-वे डिक्लेयर कर दिया गया है। इसी प्रकार से जो

12/01.12.201555/एजी/जेके/3

रोड़ पौंटा साहब से आता था, राजबन-पौंटा साहब-नारकण्डा वाला जो रोड़ है उसको भी नेशनल हाई-वे हाटकोटी तक बना दिया गया है। मेरा निवेदन हिमाचल सरकार से भी है कि हाटकोटी तक तो दोनो साईट से नेशनल-वेज हैं।

श्री एस.एस. द्वारा जारी----

01.12.2015/1300/SS-AG/1

उपाध्यक्ष: माननीय सदस्य, सुरेश भारद्वाज जी, आप एक मिनट बैठिये। आप समाप्त करने में और कितना समय लेंगे?

श्री सुरेश भारद्वाज: सर, अभी तो वाइंड अप करने में समय लगेगा क्योंकि मैंने अभी शुरू ही किया है।

उपाध्यक्ष: आप 10 मिनट में वाइंड अप कीजिए।

श्री सुरेश भारद्वाज: उपाध्यक्ष महोदय, लंच के बाद कर लीजिए।

उपाध्यक्ष: ठीक है, अब इस माननीय सदन की बैठक दोपहर के भोजन के लिए 2:00 बजे अपराह्न तक स्थगित की जाती है।

/1400/1.12.2015केएस/एस/1

(सदन की बैठक दोपहर के भोजन के पश्चात् अपराह्न 14: 00बजे पुनः आरम्भ हुई।)

अध्यक्ष: नियम 130 के अंतर्गत प्रस्ताव पर चर्चा चल रही है। अब श्री सुरेश भारद्वाज जी क्रमशः इस पर बोलेंगे।

श्री सुरेश भारद्वाज: अध्यक्ष महोदय, मैं नेशनल हाईवेज के बारे में निवेदन कर रहा था। जो हमारी फोर लेन सड़कें बन रही हैं, उनमें जो आम नागरिक हैं, जिनकी जमीनें इस सड़क के निर्माण में उपयोग हो रही हैं, उनको प्रॉपर मुआवजा देने के लिए एक्ट में जो प्रोविज़न किया गया था, four times of the value वह उनको दिया जाए और प्रदेश सरकार इसके लिए प्रावधान करें जो कि कानून में भी विद्यमान है और केन्द्र सरकार इसमें पैसा देगी। इसके लिए एक बहुत बड़ा एजिटेशन भी जमीन मालिकों की तरफ से हो रहा है और वे माननीय मुख्य मंत्री जी से भी मिले हैं, आगे भी मिलेंगे। तो मेरा निवेदन है कि उस पर कंसिडरेशन की जाए। दूसरा मेरा निवेदन है कि हिमाचल प्रदेश में सेंट्रल स्पोन्सर्ड स्कीम के अंतर्गत सड़कें बनती हैं और उसमें केन्द्र सरकार 90:10 की रेशो में पैसा देती है लेकिन इन सड़कों में अधिकांश सड़कें कुछ चुने हुए विधान सभा क्षेत्रों तक ही सीमित रह जाती हैं। उसमें पैसा लेने के लिए जो प्रावधान होना चाहिए, जो डी.पी.आर. बननी चाहिए और केन्द्र सरकार को प्रोजेक्ट्स जाने चाहिए वह प्रोजेक्ट्स न बन रहे हैं न जाते हैं जिसके कारण उसमें जो पैसा आना चाहिए वह नहीं आ पाता।

श्रीमती अ०व० द्वारा जारी---

1.12.2015/1405/av-AS/1

श्री सुरेश भारद्वाज-----जारी

उसमें जो पैसा आना चाहिए वह नहीं आ रहा है। राज्यों को केंद्र सरकार से विभिन्न स्कीमों के तहत पर्याप्त मात्रा में धन मिलता है। मगर उसको लेने के हमारे मंत्रियों और अधिकारियों को सीधे-सीधे अप्रोच करना पड़ता है। कई प्रदेशों ने तो वहां पर अपने कन्सल्टेंट्स बिठाए होते हैं ताकि केंद्र सरकार से जो अलग-अलग स्कीमों के लिए पैसा मिलता है; वह मिले। मेरा सरकार से निवेदन है कि केंद्र सरकार की बहुत सारी स्कीम्स हैं। हमें सी.आर.एफ. के तहत पैसा मिलता है मगर उसके लिए कोई डी.पी.आर. नहीं बनती हैं। अगर पैसा आ भी जाए तो वह प्रोपर डिस्ट्रिब्यूट नहीं होता है। उसमें जो हमें अपना दस प्रतिशत का शेयर देना होता है वह भी नहीं दिया जाता है। अगर कहीं दिया भी जाता है तो बहुत चंद क्षेत्रों में दिया जाता है। जिसके कारण पूरे प्रदेश में जहां सड़कें बननी हैं वे नहीं बन पा रही हैं और हमारे प्रदेश को बहुत नुकसान हो रहा है। मैं श्रद्धेय अटल बिहारी वाजपेयी जी को भी धन्यवाद करना चाहूंगा क्योंकि सबसे पहले उन्होंने सारे देश में पी.एम.जी.एस.वाई. स्कीम लागू की है। प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना के अंतर्गत आज सारे देश भर में जितनी सड़कें बनी हैं उसके कारण पूरे देश में एक सड़क क्रान्ति आई है। केंद्र में यू.पी.ए. की दस साल की सरकारों के समय से लेकर वर्तमान केंद्र सरकार में वह स्कीम कंटेन्यू कर रही है। मगर उसके लिए डी.पी.आर. समय पर बननी चाहिए। हर विधान सभा क्षेत्रों में ब्लॉक्स के अंदर सड़कों के लिए जो अलग-अलग सर्वे होता है कि कहां पर कौन सी सड़क बननी चाहिए। उसकी डी.पी.आर. बनाकर के केंद्र सरकार को प्रोपर

तरीके से पहुंचाने का काम आज नहीं हो रहा है। उसमें शिथिलता आई है। जिसका नतीजा यह हो रहा है कि पैसा स्कीम्ज के अंतर्गत नहीं आता है और हम फिर बहाना बनाते हैं कि केंद्र सरकार से पैसा नहीं आ रहा है। स्कीम्ज बंद नहीं हुई है, केंद्र सरकार उनके लिए पैसा दे रही है। हिमाचल प्रदेश को भी माकूल पैसा मिलता रहा है मगर हम अपनी कमजोरी के कारण डी.पी.आरज. नहीं बना

1.12.2015/1405/av-AS/2

पा रहे हैं। उसके ऊपर काम नहीं हो रहे हैं। लोक निर्माण विभाग के अंदर इस विंग को स्ट्रेंथन करने की आवश्यकता है। पी.एम.जी.एस.वाई. के अंतर्गत हर क्षेत्र का सर्वे होकर के जो ब्लॉक्स में सड़कें बननी हैं उनकी डी.पी.आरज. केंद्र सरकार को जाए। उसके अंतर्गत पैसा आए और उन सड़कों का निर्माण हो।

इसके अतिरिक्त नाबार्ड के तहत सड़कें बनती हैं। मगर आज बड़े दुख के साथ कहना पड़ता है कि नाबार्ड भी कुछेक क्षेत्रों तक सीमित होकर रह गई है। इसके अंतर्गत पूरे प्रदेश में काम नहीं हो रहे हैं। चाहे योजना की बैठक होती है वहां पर भी यह लिखकर आ जाता है कि डी.पी.आरज. नहीं बनी है। विधायक दफ्तरों में जाते हैं, जहां से डी.पी.आरज. बननी हैं। वहां अफसरों से पूछते हैं मगर उनका जवाब होता है कि डी.पी.आर. नहीं बनी है। कई सड़कें तो पिछली टर्म में रहे कुछ एम.एल.एज. के टाइम से चली आ रही है मगर उनकी डी.पी.आर. ही नहीं बन रही हैं। जब डी.पी.आर. ही नहीं बनी है और केंद्र सरकार या नाबार्ड तक नहीं जायेगी तो उसके लिए न तो पैसा मिलेगा और न ही वह सड़क बनेगी। इसलिए मेरा माननीय मुख्य मंत्री जी से निवेदन है कि आप अपने विभाग को निर्देश दें कि एम.एल.एज. प्रायोरिटी की जो स्कीम्ज हैं उनकी डी.पी.आरज. तुरंत बनाकर भेज दी जानी चाहिए। एम.सी., शिमला में डी.पी.आर. नहीं बनती क्योंकि वहां पर कोई सर्वेयर ही नहीं है। हमारी एम.पी., राज्य सभा ने वहां एक पार्किंग के लिए दस लाख रुपये की राशि दी। वह पार्किंग 50-60 लाख रुपये में बन जानी थी। उसका शिलान्यास भी हो गया है। मगर एम.सी. ने उसकी डी.पी.आर. बनाने के लिए हिमुडा को मामला भेज दिया। उसके लिए 10 लाख रुपये में से 5 लाख रुपये हिमुडा ने ले लिये। उसकी डी.पी.आर. बनाकर भेज दी और वह पार्किंग वहीं-की-वहीं खड़ी है। जब सर्वेयर नहीं होंगे तथा दूसरा प्रोपर स्टाफ नहीं होगा और आप उसकी प्रोपर डी.पी.आर. नहीं बनायेंगे तो आपका काम नहीं होगा। आपको पैसा केंद्र सरकार से मिलना है। किसी और स्कीम के अंतर्गत मिलना है। वह पैसा नहीं मिलने से आपकी सड़कें भी नहीं बनेगी। इसलिए

1.12.2015/1405/av-AS/3

इस ओर ध्यान देने की आवश्यकता है और हम इस पर काम करें। नाबार्ड तो चंद क्षेत्रों तक स्कीम बनकर रह गई है बाकी प्रदेश में इसके अंतर्गत काम नहीं हो रहा है। अब मैं सबसे महत्वपूर्ण विषय

श्री वर्मा द्वारा जारी

01/12/2015/1410/टी0सी0/ए0एस0/1

श्री सुरेश भारद्वाज --- जारी

अब मैं सबसे महत्वपूर्ण विषय जो सड़कें स्टेट रोड प्रोजैक्ट के अन्तर्गत बनती है और वर्ड बैंक फंडिड सड़कें हैं, उसमें एक बहुत महत्वपूर्ण सड़क है जो माननीय मुख्य मंत्री जी का पुराना विधान सभा क्षेत्र रहा है उस क्षेत्र को वह सड़क जाती है। ठियोग से हाटकोटी को वह सड़क जाती है और उस पर आज भी चलना बहुत मुश्किल हो रहा है। जब मुख्य मंत्री जी एकाध बार वहां से गुजरते हैं तो गड्डों में मिट्टी डाल दी जाती है लेकिन उनके आने के बाद जब वहां बारिश हो जाती है तो वहां पर धान के खेत बन जाते हैं। वहां पर 2007 से काम चल रहा है, उससे बढ़िया सड़क तो वह उस समय थी जब स्टेट की सड़क थी। अगर उसको उसी तरह रहने दिया होता तो लोगों की सेब की फसल का जो नुकसान हुआ है वह न हुआ होता। पिछली बार भी मैंने कहा था और दो अगल-अलग प्रोजैक्ट तह किए थे- ठियोग से खड़ा पत्थर तक एक और खड़ा पत्थर से रोहडू तक दूसरा। फिर उसका टेंडर किया गया और एक ही कम्पनी - चड्ढा एण्ड चड्ढा/सी0एण्ड सी0 को दे दिया गया। अब वह सी0एण्ड सी0 क्या करती है मालूम नहीं है और उन्होंने कहा है कि फाइनेंशियल पोजीशन हमारी ठीक नहीं है। प्रदेश सरकार उनकी पूरी मदद कर रही है ऑउट ऑफ-वे जाकर उनको पैसा दिया जा रहा है। उसके बावजूद भी उस सड़क पर काम नहीं हो रहा है। अगर इसी प्रकार से धीमी गति से वह काम चलता रहा खासकर के निहारी से लेकर हाटकोटी तक तो अगले वर्ष के सेब सीजन तक भी वह सड़क नहीं बन पाएगी। जैसा मैंने पहले भी कहा था कि उसमें 16-16 टायर के ट्राले चलते हैं अगर वह समय रहते ठीक नहीं होगी तो अगले साल के लिए वह समाप्त हो जाएगी। इसलिए इसकी और विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है। माननीय मुख्य मंत्री जी अगर व्यक्तिगत रूप से उस सड़क की ओर ध्यान देंगे और मॉनिटरिंग करेंगे तभी यह सड़क बन पाएगी। क्योंकि हमें एक प्रोब्लम हो गई है कि सरकारें काम करती है या नहीं करती है यह मुझे नहीं

01/12/2015/1410/टी0सी0/ए0एस0/02

मालूम। लेकिन आजकल सड़क बनाने के लिए भी यदि हाईकोर्ट का ऑर्डर होगा तो ऑफिसर दौड़े-दौड़े जाएंगे लेकिन यदि विधान सभा की कमेटी में उनको बुलाएंगे तो हाईकोर्ट में जजीस कहते हैं कि What Vidhan Sabha. क्या विधान सभा में जा रहे हो तुम हाईकोर्ट में प्रेजेंट हों। अब ऐसी-ऐसी स्थिति हो गई है और लोग कहते हैं कि सरकारें नहीं काम कर रही है इसलिए हाईकोर्ट को काम करना पड़ता है। ट्रेफिक चलाना है तो वह भी हाईकोर्ट चलाएगी, सड़क बनानी है तो वह भी हाईकोर्ट बनाएगी, पानी नहीं आ रहा है तो वह भी हाईकोर्ट उपलब्ध करवाएगा। अब अगर ऐसी ही स्थिति रहेगी कि सरकार नहीं है और हाईकोर्ट ने ही चलाना है तो सारे संविधान को समाप्त कर देना चाहिए। हाईकोर्ट को एक छत्र-राज्य हिमाचल में क्या सारे देशभर में दे देना चाहिए। इस दृष्टि से मेरा निवेदन है माननीय अध्यक्ष महोदय हमको इस पर विचार करना चाहिए कि क्या हमारी कमी है जिसके कारण ये काम नहीं हो रहा है या फिर हाईकोर्ट एक्सीड कर रहा है अपनी ज्यूरिडिक्शन को। इन दोनों चीजों के विषय में ज्युडिशरी और एग्जैक्टिव का बेलेंसड तालमेल संविधान ने बनाया है और उस बेलेंस को आज समाप्त किया जा रहा है। इसकी ओर ध्यान देने की आवश्यकता है। इसी तरह से इस सड़क का भी यह हाल है कि हाइकोर्ट एक कमेटी बना देती है लेकिन कमेटी उन्हीं लोगों की बनती है जो सरकार के हैं। फर्क सिर्फ यह होता है कि वह रिटायर्ड लोगों को बना देते हैं या फिर वकीलों को बना देते हैं। इसलिए सरकार को इस पर ध्यान देना चाहिए कि उसमें किसी दूसरे विंग को इन्टरफियर करने की आवश्यकता न पड़े। यह सड़क बहुत महत्वपूर्ण सड़क है जैसा मैंने पहले भी कहा था कि यह सड़क वर्ड बैंक फंडिड सड़क है। इसलिए इसमें अगर तेजी से काम नहीं किया गया तो आने वाले समय में फिर से जो सेब बैल्ट है उसमें पूरे का पूरा नुकसान हो जाएगा। इसके साथ ही जो स्टेट हाईवे हैं उसके भी आज की डेट में बहुत बुरे हाल है। इसके साथ ही जैसाकि मैंने पिछली बार कहा था कि

01/12/2015/1410/टी0सी0/ए0एस0/03

अल्टर्नेटिव रोड़ज जैसे खदराला, सुंगरी और नारकण्डा रोड़ है और दूसरी ओर टिक्कर होते हुए बागी -----

01.12.2015/1415/NS/AS/1

श्री सुरेश भारद्वाज द्वारा -----जारी

और दूसरी ओर टिककर होते हुए बागी जाता है। इन एल्ट्रानेटिव रोडज पर काम हो। शायद इसके लिए पैसा आया है। मैं उधर गया था। वहां पर थोड़ा-थोड़ा काम हो रहा है। लेकिन उस पर रोड पर प्रोपर तरीके से काम होने की आवश्यकता है। जहां पर यह रोड चौड़ा होना है वहां पर उसकी सोलिंग, टारिंग और मैटलिंग हो जाएगी तो हमें इस सड़क से बनने से ज्यादा सहूलियत प्राप्त होगी। अगर इस दृष्टि से सरकार अगर कदम उठाएगी तो मैं समझता हूं कि इस पूरे के पूरे क्षेत्र में सड़कों का निर्माण प्रोपरली होगा और काम भी होगा क्योंकि आज सबसे ज्यादा दुर्दशा स्टेट हाईवेज, डिस्ट्रिक्ट हाईवेज और लिंक रोडज की है। लिंक रोड अगर एक बार टूट गया तो यह रोड ठीक होगा या नहीं होगा इसके लिए कोई प्रावधान होता। इसके लिए बजट में कोई पैसा नहीं होता है। जो एम.एल.ए. या एम.पी. फंड से या किसी और स्कीम के द्वारा डी.सी. पैसा देता है फिर वह लिंक रोड या एम्बुलेंस रोड बन जाते हैं। उन रोडज की मुरम्मत करने के लिए कोई प्रावधान नहीं है। कुछ रोडज को पंचायतें बनाती हैं उन रोडज को पी.डब्ल्यू.डी. टेक-ओवर नहीं करती है तो उसके लिए आगे बजट का कोई प्रावधान नहीं होता है। एक बार तो सड़क बन गई लेकिन भविष्य में इसके लिए बजट को कोई प्रावधान नहीं होता। मेरा मुख्यमंत्री जी से निवेदन है कि ऐसे जितने भी लिंक रोडज या एम्बुलेंस रोडज बने हैं उनको पी.डब्ल्यू.डी. टेक-ओवर करे या फिर किसी और विभाग को देना हो तो उनको दें ताकि उसकी मेंटेनेंस हो सके। उसकी मेंटलिंग, टारिंग हो सके। उसकी लोगों को प्रोपर सहूलियत मिल सके। इस दृष्टि से काम करने की आवश्यकता है। इन सड़कों के सबसे ज्यादा बुरे हाल हैं। यह रोडज दयनीय स्थिति में हैं।

अध्यक्ष महोदय, मेरा आपसे एक ओर निवेदन है कि जैसा मैंने शुरू में कहा था कि यह हिमाचल प्रदेश के लोगों के लिए लाईफ लाईन है। इसमें बहुत से स्थानों पर सर्दियों में सड़कें खराब हो जाती हैं। जैसे खदराला वाला रोड बहुत पुराना रोड है। 1953 में पंडित जवाहर लाल नेहरू, प्रथम प्रधानमंत्री वहां गए थे। यह रोड स्टेट हाईवे न० 1 थी परन्तु आज यह डिस्ट्रिक्ट सड़कों में भी नहीं है। उस सड़क की ओर हमारा ध्यान खत्म हो गया है। अब इस सड़क के लिए माननीय मुख्यमंत्री जी ने पैसा दिया है। अब उसमें कुछ काम हो रहा है पर इसको तेज़ गति से करने की आवश्यकता है। यह रोड 5-4 महीने के

01.12.2015/1415/NS/AS/2

लिए बर्फ के कारण बंद हो जाता है। उसमें हमें ऐसी व्यवस्था रखनी चाहिए कि जब बर्फ गिरती है तो उसे हम खोलने का प्रबन्ध करें। पहले तो सिर्फ स्नो कटर होते थे। अब तो बड़ी-बड़ी मशीनें हैं। बुल्डोजर भी चल सकते हैं पर उस रोड पर नहीं चलता। आप खड़ापत्थर रोड को तो साफ कर देते हैं लेकिन उस रोड को बंद रहने देते हैं। यह रोड अप्रैल में जाकर खुलता है तब यहां बस चलती है। अगर एक बार वहां बर्फ गिर गई तो उस दृष्टि से आप ध्यान रखें। प्रदेश में सड़के 12 महीने चलती रहनी चाहिए। इन सड़को की सामरिक दृष्टि से आवश्यकता है। वहां पर टनल की भी जरूरत है। इसकी ओर ध्यान देने की आवश्यकता है। ऐसे बहुत सारे क्षेत्र हैं। मेरा निवेदन है कि जो खड़ापत्थर रोड पर भी अगर टनल बनाने की अगर कोई व्यवस्था हो सकती हो तो इसका भी ध्यान रखना चाहिए कि कोटखाई से सीधे जुबल के लिए टनल हो जाए तो सारे साल उसकी सहूलियत मिल सकती है। पहले जब माननीय धूमल जी मुख्यमंत्री थे तो उन्होंने बैजनाथ, कुटलैहड़ आदि क्षेत्र के लिए टनल प्रोजेक्ट की थी उनको भी आगे बढ़ाने की आवश्यकता है। उन ओर भी ध्यान देना चाहिए। मेरा निवेदन है कि जैसे यह टनलज शहरी क्षेत्र में भी हैं। शिमला में 4-5 साल बाद कुछ क्षेत्रों में मैटलिंग, टारिंग हो पाई है। हर महीने कोई न कोई सड़क खोद दी जाती है। कभी कोई कम्पनी अपनी तारें बिछाती है तो उसके लिए खोद देते हैं और उसका पैसा म्यूनिसिपल कार्पोरेशन, पी.डब्ल्यू.डी लेता है। लेकिन पैसा लेने के बाद, खुदाई करने के बाद वह उसमें मिट्टी भर देते हैं। उसकी मैटलिंग या टारिंग नहीं करते हैं। अगर आप माल रोड के क्षेत्र कालीबाड़ी और कमांड के बीच देखेंगे तो उसकी यही स्थिति देखने को मिलेगी। इसकी मैटलिंग और टारिंग के लिए पैसा नहीं आया। फिर जहां पैसा होता है।

श्री नेगी द्वारा ----जारी।

01.12.2015/1420/NEGI/Ag/1

श्री सुरेश भारद्वाज ..जारी...

फिर जहां पैसा होता है क्योंकि हिमाचल प्रदेश में वर्किंग टाइम बहुत कम है। आपने कोई चीज़ मंगवानी है, तारकोल इत्यादि तो आप टाइम पर बिचुमन इत्यादि मंगवाएं। लेकिन एक अप्रैल के बाद मैटलिंग/टारिंग का काम होना है तो उसका टेन्डर भी एक अप्रैल के बाद करते हैं फिर मई में जा कर बिचुमन आएगा और उसके बाद काम शुरू होगा। फिर उसके बाद बरसात शुरू हो जाएगी तो काम बन्द हो जाएगा। इसलिए इन सारी चीज़ों पर एक नीति बनाने की आवश्यकता है। पूरे प्रदेश की सड़क निर्माण की, सड़क रिपेयर की, मैटलिंग/टारिंग की और सोलिंग की एक प्रौपर पॉलिसी बन जाए और उसके अन्तर्गत सारे प्रदेश में काम हो तो मैं समझता हूँ कि हिमाचल प्रदेश की जो लाईफ लाईन है, जो सड़कें हैं हम उनका रख-रखाव भी ठीक रख सकेंगे, उनका निर्माण भी ठीक होगा और हम हिमाचल प्रदेश की जनता को सहूलियत भी प्रदान कर सकेंगे। माननीय महेश्वर सिंह जी ने बहुत महत्वपूर्ण विषय पर यह प्रस्ताव रखा है और अध्यक्ष महोदय, उस चर्चा में भाग लेने के लिए आपने मुझे मौका दिया, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद, जय भारत, जय हिमाचल।

01.12.2015/1420/NEGI/Ag/2

अध्यक्ष: अब इस चर्चा में माननीय सदस्य, श्रीमती आशा कुमारी जी भाग लेंगी।

श्रीमती आशा कुमारी : अध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य, श्री महेश्वर सिंह जी ने नियम-130 के तहत सड़कों के निर्माण एवं रख-रखाव की नीति पर विचार करने के लिए यहां पर प्रस्ताव रखा है और इसपर चल रही चर्चा में हिस्सा लेने के लिए आपने मुझे मौका दिया उसके लिए आपका धन्यवाद। वैसे तो 40 मिनट में श्री महेश्वर सिंह जी और 30 मिनट में हमारे माननीय सदस्य, श्री सुरेश भारद्वाज जी बहुत सारी बातों की चर्चा कर ही चुके हैं फिर भी कुछ बिन्दु जो इनसे शायद छूट गए हों, क्योंकि लगभग 40 मिनट एक और 30 मिनट एक दोनों माननीय सदस्य बोलें हैं और बहुत सारी महत्वपूर्ण बातें ये रख चुके हैं। लेकिन मैं कुछ अपनी बातें यहां रखना चाहूंगी। अध्यक्ष महोदय, निश्चित तौर पर जो सड़कें हैं यह हिमाचल प्रदेश की ही नहीं बल्कि पूरे राष्ट्र की जीवन रेखाएं हैं। एक समय होता था जब सड़कों को लगज़री माना जाता था। मगर अब समय आ गया है कि गांव-गांव तक, घर-घर तक लोगों की उम्मीद है कि सड़क पहुंचेगी। उस समय विधान सभा का भवन धर्मशाला में तो नहीं बना हुआ था शिमला में पहली बार जब हम विधायक बनें तो कंवर दुर्गा चन्द जी इस सदन के माननीय सदस्य थे और वह कांगड़ा की सड़कों की कमी की चर्चा कर रहे थे। तो उस समय हमने यह कहा था, हम

जो चम्बा के विधायक थे, ठाकुर सिंह भरमौरी जी भी थे कि कांगड़ा में तो नौबत आ गई है गांव से गांव जोड़ने की आप मांग कर रहे हैं और चम्बा का यह हाल है कि अभी तक गांव तक सड़क ही नहीं पहुंची है। मगर यह 30 साल पहले की बात है। आज 30 साल के बाद चम्बा जिले में बहुत सड़कें बनी हैं। जो सरकारों की नीतियां रही हैं उसके तहत सड़कें बनी हैं। लेकिन यह भी सच्चाई है कि अभी बहुत कुछ और करने को है। माननीय सुरेश भारद्वाज जी ने जो एक बात कही, मैं उस बात को दोहराना चाहूंगी कि विशेष करके अध्यक्ष महोदय जो हमारी स्टेट की सड़कें हैं, लिंक रोड़ज हैं, छोटी-छोटी सड़कें हैं इसके लिए बजट में कोई प्रावधान नहीं है। हम डिपेंडेन्ट होते हैं जो रेन डेमेजिज में पैसे आते हैं या कहीं और हम किसी सांसद से जैसा भारद्वाज जी ने जिक्र किया, निवेदन कर लें। अब हमारा भी 75 लाख रूपये तक एम.एल.ए. फंड हुआ है तो हम

01.12.2015/1420/NEGI/Ag/3

भी सोच लेते हैं और कभी 2-4 लाख रूपये हम भी दे देते हैं। मगर यह कोई परमानेन्ट सोल्यूशन नहीं है। सड़कें बढ़ती जा रही हैं। अध्यक्ष महोदय जो सड़कें नाबार्ड के तहत हैं, पी.एम.जी.एस.वाई. के तहत हैं उनका तो एक लेड-डाऊन प्रोसीजर है। अध्यक्ष महोदय, मैं पी.एम.जी.एस.वाई. की जरूर चर्चा करूंगी। यह ठीक है कि उस वक्त के माननीय प्रधानमंत्री, श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी ने यह कार्यक्रम चालू किया और यह कार्यक्रम जारी रहा। मगर आज वर्तमान में पी.एम.जी.एस.वाई. की क्या स्थिति है यह स्पष्ट नहीं है। जो सरकार..

श्री शर्मा जी द्वारा जारी..

01.12.2015/1425/SLS-AG-1

श्रीमती आशा कुमारी...जारी

जो सरकार अभी केंद्र में बैठी है वह PMGSY के प्रति अपनी नीति को स्पष्ट नहीं कर पा रही है। आदरणीय मुख्य मंत्री महोदय ने भी इस विषय को उठाया। आपके जो मंत्री केंद्र में इस विभाग को देखते हैं वह कुछ समय पूर्व तक हमारी पार्टी में थे। हम सब भी उनको व्यक्तिगत तौर पर जानते हैं। महेन्द्र सिंह जी भी विभाग के मंत्री रहे हैं और गुलाब सिंह जी अभी यहां बैठे नहीं हैं। PMGSY का एक सिस्टम है। इसमें जब एक पैकेज खत्म हो

जाता है तो अगला पैकेज उसका उसी हैड के तहत स्वीकृत होता है। मगर यह काम अभी बंद है। अभी स्पष्ट नहीं है कि PMGSY के अंतर्गत पैसा आएगा भी या नहीं आएगा। मैंने कल ही सैक्रेटरी लोक निर्माण विभाग से पूछा था तो इन्होंने कहा कि मार्च तक पता लगेगा। अध्यक्ष महोदय, एक तो मैं माननीय मुख्य मंत्री महोदय से यह निवेदन करूंगी कि आप PMGSY के बारे में एक बार फिर से टेक अप करें क्योंकि भारत सरकार ने अब इसके अंतर्गत कुछ पैसा रिलीज करने का फ़ैसला किया है। अगर ऐसा होता है तो हिमाचल को भी उसका हिस्सा मिलना चाहिए। इस वित्तीय वर्ष में हमारी नई स्कीमें , जिनकी डी.पी.आर. बनाकर और तैयार करके भेज दी गई है ,वह स्वीकृत होकर नहीं आई हैं।

अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से मुख्य मंत्री महोदय का धन्यवाद करना चाहूंगी कि वर्षों के बाद सर्वेयर्ज की भर्ती हुई और हमारे सलूणी जैसे बैकवर्ड इलाके में तथा भरमौरी जी के भरमौर जैसे ट्राइबल इलाके में भी अब सर्वेयर्ज मौजूद हैं। डी.पी.आर्ज. बन रही हैं लेकिन यह बनकर जिस विभाग को जानी हैं ,उसकी नीति स्पष्ट हो तो उन डी.पी.आर. पर काम के लिए पैसा मिलेगा। नाबार्ड में यह नीति स्पष्ट है।

मुख्य मंत्री महोदय, मैं आपका धन्यवाद करना चाहूंगी। आप अभी हमारे चुनाव क्षेत्र में दौरे पर भी आए थे। हमारी जो सड़क जम्मू-कश्मीर की सीमा को छू रही है, आपने सेंट्रल रोड फंड से उसकी डी.पी.आर. बनवाकर भेजी है। हम आपके धन्यवादी हैं कि जम्मू-कश्मीर के बार्डर से ले कर गोली जीरो प्वाइंट नामक स्थान तक इसकी पूरी-की-पूरी स्कीम आपने सेंट्रल रोड फंड से मंजूर करवाई। इसकी 15 किलोमीटर के लिए पहली किश्त की मंजूरी आ गई है जिसके लिए मैं आपका धन्यवाद करना चाहूंगी कि आपने सेंट्रल रोड फंड से पैसा दिलवाया।

01.12.2015/1425/SLS-AG-2

हमारी डी.पी.आर्ज. बन रही हैं।... (व्यवधान) ...आप भी मेहनत करेंगे तो आपकी भी बनेंगी।... (व्यवधान) ...कौन से मंत्री जी का? हम तो अपने मुख्य मंत्री जी का धन्यवाद करेंगे जिन्होंने स्कीम बनवा कर भेजी। वह पी.डब्ल्यू. डी. के मंत्री भी हैं। उनके विभाग ने स्कीम बनाई। उन्होंने मेहनत करके ,वहां जाकर उसको स्वीकृत करवाया, इसलिए मैं इनका धन्यवाद करूंगी। अगर स्कीम ही न बनती तो धन्यवाद कैसे होता। ... (व्यवधान) ...आपको क्यों तकलीफ़ हो रही है? हम जब विकास करते हैं तो आपको तकलीफ़ होती है।... (व्यवधान) ...आप महिला विरोधी काम मत करो।

...(व्यवधान) ...मैं अकेली इधर से बोल रही हूँ और वह मेरी अकेली बहन उधर से बोलती है। आप महिला विरोधी काम मत करो।

अध्यक्ष महोदय, जहां तक सड़कों के निर्माण का प्रश्न है इसमें कुछ हद तक नाबार्ड में, PMGSY में और वर्ल्ड बैंक की योजनाओं में काम चलता रहता है। मगर अभी भी, जो हमारी छोटी लिंक रोड्स हैं उनके लिए स्टेट प्लॉन के अंतर्गत कोई प्रावधान नहीं है जबकि लोगों की बहुत उम्मीदें रहती हैं। छोटी सड़क चाहे 500 मीटर ही है मगर बनानी तो होगी। मैं समझती हूँ कि छोटी सड़कें बनाने के लिए विदिन स्टेट प्लॉन हमें कोई नीति बनानी चाहिए कि जो हमारी किलोमीटर, डेढ़ किलोमीटर की छोटी सड़कें हैं या उससे कम हैं, उनके लिए स्टेट अपने बजट में फंडिंग का कहीं प्रावधान करे। इससे हमें लाभ मिल सकता है।

अध्यक्ष महोदय, दूसरी बात मशीनरी की है। बहुत सारी मशीनरी उपलब्ध भी है। कुछ आऊटडेटिड हो गई है जिसे बदलने की आवश्यकता है। लेकिन अध्यक्ष महोदय, मेरा आपके माध्यम से मुख्य मंत्री जी और लोक निर्माण विभाग से यह निवेदन रहेगा कि हमारे इलाके, जहां बहुत ज्यादा बर्फ पड़ती है, वहां के लिए स्नो कटर मशीन की जरूरत होती है जो बहुत महंगी होती है।

जारी ...गर्ग जी

01/12/2015/1430/RG/AG/1

श्रीमती आशा कुमारी-----क्रमागत

स्नो कटर मशीन बहुत महंगी होती है और उसका रख-रखाव भी बहुत महंगा होता है। मगर जो छोटा डी-50 जिसको रोबो कहते हैं अगर रोबो हर उस डिवीजन में उपलब्ध हो जहां बर्फ पड़ती है, तो बर्फ के सीजन में बर्फ को हटाने के लिए वह बहुत ही उपयोगी है। डलहौजी मण्डल में वह उपलब्ध है। मैं माननीय मुख्य मंत्री जी और इनके विभाग को बधाई भी देना चाहूंगी कि पिछले तीन साल से जब से वह रोबो वहां है जो डलहौजी-बनीखेत रोड है जिस पर बहुत ज्यादा बर्फ पड़ती है, यदि हार्डली आधे दिन या एक दिन के लिए बहुत ज्यादा बर्फ पड़ जाए, तो वह बंद होती है। इसी तरह की एक मशीन सलूणी के इलाके में, एक मशीन चुराह के इलाके में होनी चाहिए। माननीय मंत्री जी के यहां तो कोई कमी ही नहीं है क्योंकि इनके यहां तो ट्रायबल का बजट है। इसलिए ट्रायबल बजट में कोई कमी नहीं है। इसलिए ट्रायबल बजट के बारे में मैं नहीं

बोलती। चुराह और और सलूणी के इलाके में निश्चित तौर पर यह रोबो मशीन उपलब्ध करानी चाहिए और इसी तरह से और भी लोगों का इलाका होगा जहां बर्फ पड़ती है। मुकेश जी हंस रहे हैं ,इन्होंने तो बर्फ देखी ही नहीं है ,इनको क्या पता?

अध्यक्ष महोदय, लोक निर्माण विभाग जब अपनी सड़कें बनाता है ,यह ठीक है कि जब टारिंग हो जाती है, मेरे ख्याल से श्री महेश्वर सिंह जी और श्री भारद्वाज जी भी कह रहे थे कि जिस समय टारिंग हो जाती है उस समय सड़क बहुत अच्छी लगती है मगर लोक निर्माण विभाग यह भूल जाता है कि उन्होंने अपनी स्कीम में क्रॉस ड्रेनेज का प्रावधान ही नहीं रखा। इसलिए क्रॉस ड्रेनेज का प्रावधान न होने के कारण वे सड़कें खराब हो जाती हैं। जैसा श्री महेश्वर सिंह जी ने कहा कि पानी बिचुमैन का सबसे बड़ा दुश्मन है और विशेष करके जो बर्फीले इलाके हैं। पहले तो 2-3 या 4 महीने वहां बर्फ जमी रहती है उसके बाद बर्फ पिघलनी शुरू हो जाती है और उन सड़कों पर क्रॉस ड्रेनेज है नहीं ,तो सारी बिचुमैन जो एक सीजन में डलती है, दूसरी सीजन में वह गड्डों में तबदील हो जाती है। इस प्रकार से पैसा भी खर्च होता है और उसका कोई फायदा भी नहीं होता। इसलिए मेरा यह मानना है कि हमारे प्रदेश में जितनी भी सड़कें हैं उनके क्रॉस ड्रेनेज के हालात को एक बार स्टडी करना चाहिए। स्टडी करके उसका एक वायबल तरीका निकालना चाहिए कि हम उसके बजट का कहां से प्रावधान करें। पुरानी-पुरानी सड़कों में भी क्रॉस ड्रेनेज नहीं हैं।

01/12/2015/1430/RG/AG/2

अध्यक्ष महोदय, जब हम सड़कों की बात कर रहे हैं ,तो सिर्फ लोक निर्माण विभाग की ही बात नहीं है। जैसा माननीय सदस्य श्री भारद्वाज जी ने कहा कि नगर निगम, शिमला में कुछ सड़कें निगम की और कुछ सड़कें लोक निर्माण विभाग की है। वैसे ही डलहौजी शहर में कुछ सड़कें लोक निर्माण विभाग की और कुछ सड़कें म्युनिसपल कमेटी की हैं। लोक निर्माण विभाग की सड़कें तो फिर भी रिपेयर हो जाती हैं, लेकिन जो म्युनिसपल कमेटी की सड़कें हैं उनका हाल बेहाल है और न ही उसमें कोई पूछने वाला है, न उसमें कोई अपील है ,न कोई दलील है और न ही उनको कोई ठीक करता है। इस बारे में भी कोई-न-कोई नीति होनी चाहिए जिससे हम म्युनिसपल ऐरियाज़ में भी जो सड़कें हैं उनका रख-रखाव कर सकें। रख-रखाव के बारे में श्री महेश्वर सिंह जी ने भी बात कही।

अध्यक्ष महोदय, एक और बात कि जिन क्षेत्रों में बहुत ज्यादा बारिश होती है या बर्फ पड़ती है। जब बर्फ और बारिश का सीजन होता है ,तो धुंध बहुत होती है। विशेषकर

उन क्षेत्रों में जहां हाइड्रोइलेक्ट्रिक प्रोजेक्ट्स बन गए हैं। सड़कों पर जो सफेद लाईनें लगती हैं ,वे नहीं लगी हुई हैं , आजकल तो बहुत अपडेटेड टैक्नॉलॉजी आ गई है , फ्लोरसेंट लाइट्स लगाते हैं ,हां, कैट आई जो लगाते हैं ,तो जहां-जहां पर ये धुंध वाले प्वाइंट्स हैं ,बेतहाशा दुर्घटनाएं हमारे यहां पहाड़ों में होती हैं। वे इन कारणों से भी होती हैं। जो पर्यटक आते हैं जिनको बर्फ में या पहाड़ों में गाड़ी चलाने का इतना अनुभव नहीं होता ,उनकी गाड़ियां क्षतिग्रस्त होती हैं, मौतें भी होती हैं।

इसलिए मेरा यह निवेदन है कि जहां-जहां बहुत ज्यादा धुंध पड़ती है वहां व्हाइट लाईन या कैट आई लगाने का प्रबन्ध भी लोक निर्माण विभाग करे। क्रश बैरियर्स की बात इन्होंने कही ,तो क्रश बैरियर्स एक अच्छा इन्वेंशन है जिसकी वजह से सेफ्टी स्टैण्डर्ड निश्चित तौर पर बढ़ा है। लेकिन क्रश बैरियर्स और लगाने की जरूरत है , इनको जगह-जगह पर लगाने की आवश्यकता है और इसके लिए मैं समझती हूं कि और पैसा देना चाहिए।-----जारी

एम.एस. द्वारा जारी

01/12/2015/1435/MS/AG/1

श्रीमती आशा कुमारी जारी-----

इसके लिए भी मैं समझती हूं कि और पैसा देना चाहिए। अध्यक्ष महोदय, हमारी सड़कें जो बी0आर0ओ0 के पास हैं ,वे कम हैं। यह हमारे लिए बहुत ही हैरानी की बात है कि बॉर्डर रोड्स के पास जो हमारी सड़कें हैं उनकी हालत हमारे इलाके में सबसे खराब है। लोक निर्माण विभाग की सड़कों की हालत इतनी खराब नहीं है जितनी बॉर्डर रोड्स द्वारा बनाई हुई सड़कों की हालत खराब है। उनको कोई पूछने वाला नहीं है। उनका दफ्तर पता नहीं जम्मू में कहीं उधमपुर में है। बॉर्डर रोड्स की जो सड़कें हैं उनसे भी हमें टेकअप करना चाहिए और अध्यक्ष महोदय, मेरा यह सुझाव है कि बॉर्डर रोड्स की सड़कों पर जब बिचुमैन डाला जाता है उसमें क्वालिटी ऑफ कन्ट्रोल के लिए लोक निर्माण विभाग को शामिल होना चाहिए। डल्हौजी में पिछले सीजन में यानी नवम्बर , 2014में जो लूप पड़ी, वह अप्रैल 2015 में निकल गई। यानी वह छः महीने भी नहीं टिकी। क्वालिटी कन्ट्रोल का आपके पास पूरा डिपार्टमेंट है। I am sure that Himachal Pradesh Government can take up with the Border Road Organisation कि जहां भी आपकी सड़कें बनती हैं उनका भी तो कोई क्वालिटी कन्ट्रोल देखेगा। मैं आपको वैसे तो बधाई देना चाहती हूं कि आजकल आपने क्वालिटी कन्ट्रोल का अलग से एक विंग बनाया है। उसमें

क्वालिटी कन्ट्रोल के लिए चीफ इंजीनियर और शायद इंजीनियर-इन-चीफ भी है। वे जांच करते हैं। आजकल ठेकेदारों पर इतना चैक है कि सड़कों से क्वालिटी कन्ट्रोल वाले भी बिचुमैन ले जाते हैं और विजीलेंस वाले भी ले जाते हैं। इस वजह से क्वालिटी में कुछ इम्प्रूवमेंट आई है, इसमें कोई शक नहीं है। -(व्यवधान)- सबसे बड़ी गलती यही तो उन्होंने की कि वे आपको नहीं ले गए। वे चैक करते हैं कि बिचुमैन की कितनी लेयर है। लोक निर्माण का जो क्वालिटी कन्ट्रोल विंग है वह भी चैक करता है और विजीलेंस वाले भी चैक करते हैं। यानी ये दोनों चैक करते हैं। -(व्यवधान)- लिमिटेड ही होता है। It is always sample. It is never कि आप हर जगह चैक करेंगे। पूरी सड़क का सैम्पल नहीं होता है। -(व्यवधान)- आप बताओ आपकी सड़कों का चैक करवा देते हैं। जिसका भी आप बताएंगे I can assure you that the Chief Minister will order that कि वहां का सैम्पल ले लिया जाए लेकिन फिर बाद में रोना नहीं जब

01/12/2015/1435/MS/AG/2

सैम्पल फेल होगा और आपका ठेकेदार आपके पास रोएगा। क्योंकि वे आपके ही ठेकेदार होंगे जिनके सैम्पल फेल होंगे। -(व्यवधान)- जब आप बोलेंगे तो सुननी भी पड़ेगी। आपको लगता है कि मैंने बी0आर0ओ0 के बारे में बोला इसलिए आपको बुरा लग गया क्योंकि आप आर्मी से हैं। परन्तु जो मैंने बात कही, उसमें सच्चाई है। जिनके यहां और बी0आर0ओ0 की रोड़ज होंगी वे आपको इस बात की पुष्टि करेंगे कि they don't bother. अध्यक्ष जी, मैं महेश्वर सिंह जी को बधाई देती हूं कि इन्होंने एक बहुत ही महत्वपूर्ण विषय इस सदन में चर्चा के लिए रखा। जो माननीय सदस्यों ने यहां महत्वपूर्ण सुझाव दिए हैं, मुझे पूरा विश्वास है कि सरकार इन पर सकारात्मक कदम जरूर उठाएगी, धन्यवाद।

01/12/2015/1435/MS/AG/3

अध्यक्ष: अब माननीय सदस्य श्री जय राम ठाकुर जी चर्चा में भाग लेंगे।

श्री जय राम ठाकुर: अध्यक्ष महोदय, नियम 130 के अंतर्गत जो बहुत ही महत्वपूर्ण प्रस्ताव माननीय सदस्य श्री महेश्वर सिंह जी ने यहां रखा है, मैं उस पर अपने विचार व्यक्त करने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

अध्यक्ष जी, अगर हम प्रस्ताव की भावना पर जाएं तो प्रस्ताव की भावना यही है कि प्रदेश में सड़कें बननी चाहिए। लेकिन सड़कें बनने के साथ-साथ उनका रख-रखाव करने की भी आवश्यकता है। कोई भी सरकार रही हो सबकी यही मंशा रही कि निश्चित रूप से सभी गांव सड़क से जुड़े और गांव में रहने वाले लोगों की पीठ का बोझ उतरे। इस दृष्टि से सब सरकारों ने काम किया है लेकिन उसके बावजूद भी मैं इस बात को लेकर के,

जारी श्री जे0के0 द्वारा-----

/1440/01.12.2015एजी/जेके/1

श्री जय राम ठाकुर:-----जारी-----

लेकिन उसके बावजूद भी मैं इस बात को ले करके महसूस करता हूँ कि जो चीजें चल रही हैं रूटीन में चल रही हैं, उससे इस समस्या का समाधान नहीं होगा। मेरा यह मानना है कि अगर सड़कों के विस्तार के साथ-साथ जो सड़कों के रख-रखाव की नीति है उस पर हम विचार करें। मुझे लगता है कि उससे बहुत ज्यादा लाभ प्रदेश को हो सकता है। अध्यक्ष महोदय, पर्यटन की दृष्टि से हिमाचल प्रदेश का बहुत बड़ा नाम पूरे देश में है। लेकिन उसके बावजूद जो पर्यटक दूर-दराज से आता है और उसके बावजूद जो हमारा टूरिस्ट डैस्टिनेशन है, चाहे वह शिमला है, मनाली है, डलहौजी है यानि जो भी है जब वह उन स्थानों पर पहुंचता है और उन स्थानों पर पहुंचने के लिए जब वह सड़क मार्ग से गुजरता है फिर वह सचमुच में महसूस करता है। निश्चित रूप से हिमाचल प्रदेश बहुत सुन्दर है, लेकिन सड़कों की हालत जिस तरह की होनी चाहिए थी उस तरह की नहीं है। मैं यह नहीं कह रहा हूँ कि बिल्कुल सुधार नहीं हुआ। लेकिन उसके बावजूद भी जो सुधार करने की आवश्यकता जिस स्तर पर होनी चाहिए उसमें हम कमी महसूस कर रहे हैं। इस बात को ले करके मुझे लगता है कि हमें क्या करना है? हम इन सारी बातों के लिए स्पष्ट नहीं हो पा रहे हैं। हिमाचल प्रदेश में सड़कों का

एक्सपैंशन हुआ है। सड़कों की लम्बाई बढ़ी है, सड़कें पक्की भी हुई हैं। हमें प्रमुख रूप से इस बात को सुनिश्चित करने की आवश्यकता है कि सड़क बनने के बाद, सड़क पक्की होने के बाद हमें नीतिगत फैसलें करने होंगे कि उनके रख-रखाव की चिन्ता कौन करेगा? बजट का प्रोविजन उसके लिए करना है कि किस प्रकार से करना है? बड़ी विचित्र सी परिस्थिति होती है मैं कई बार देखता हूँ कि एक तरफ तो आजकल के सीजन में टारिंग करने का काम पूरा हुआ, लेकिन पीछे से केबल को बिछाने के लिए मशीनें सड़कों को उखाड़ती हुई आगे बढ़ रही हैं। अगर हम इन दोनों चीजों के बारे में सोचें तो इन पर निश्चित रूप से कोई नीति बनाने की आवश्यकता है। हम दूसरी दुनिया के देशों के साथ अपनी तुलना नहीं कर सकते हैं। बहुत सारे देशों की अपनी भौगोलिक परिस्थितियां अलग हैं। वहां पर सड़कों के निर्माण करने के लिए एक साथ ये सारे के सारे प्रोविजन

/1440/01.12.2015एजी/जेके/2

जोड़ दिए जाते हैं। सड़क बनने के बाद उखाड़ी नहीं जाएगी। अगर वहां पर तार बिछानी है तो उसके लिए अलग से प्रोविजन रखा जाता है। अगर हमारे हिन्दुस्तान या हिमाचल प्रदेश में इस प्रकार की व्यवस्था नहीं हो पाई तो हम एक बात को सुनिश्चित कर सकते हैं कि केबल बिछाने के लिए एक बार जिन-जिन कम्पनीज़ को हमने काम दिया और जिन्होंने कहा कि हमने तो सिर्फ केबल बिछानी है। क्या यह सम्भव नहीं है कि जितनी भी कम्पनीज़ हैं उनको एक साथ केबल बिछाने का काम जब एक बार सड़क को उखाड़ो लेकिन बार-बार सड़क उखाड़ने के लिए हम नहीं कह सकते हैं। क्या हम यह नहीं कर सकते हैं? मैंने देखा है कि हर सीजन में सड़क पक्की की जाती है और पक्की करने के साथ ही उखाड़ दी जाती है। इसलिए मुझे लगता है कि इसमें नीतिगत निर्णय लेने की आवश्यकता है। जितनी भी कम्पनीज़ हैं, चाहे बी0एस0एन0एल0 है, एयरटेल है उनके लिए एक बार प्रोविजन कर लिया जाए और मुझे लगता है कि उससे बहुत बड़ी राहत मिलेगी। अध्यक्ष महोदय, हम महसूस करते हैं हम सुबह-शाम सड़कों के ऊपर से गुजरते हैं। हिमाचल प्रदेश में जो सड़कें हैं उन सब की चौड़ाई बहुत कम है। बहुत बड़ी कठिनाई का सामना करना पड़ता है जब उनके ऊपर इस प्रकार का काम होता है।

दूसरे, अध्यक्ष महोदय हम लोग देखते हैं कि जब सड़क बना देते हैं और मैं अपने एरियाज़ में भी देखता हूँ कि हम बैकवर्ड सब प्लान के तहत पैसा सेंक्शन करते हैं और

सेक्शन करने के बाद हम गांव को सड़क से जोड़ देते हैं।

श्री एस.एस. द्वारा जारी-----

01.12.2015/1445/SS-AG/1

श्री जय राम ठाकुर क्रमागत:

बरसात आ जाती है, सर्दी का मौसम है बर्फ गिर गई। सड़क टूट जाती है। हम एक बार पैसा देकर सड़क तो बना सकते हैं, बना भी दी लेकिन उसके टूटने के बाद क्या किया जाए उसके लिए प्रावधान नहीं है। अब पी०डब्ल्यू०डी० डिपार्टमेंट को कहते हैं कि आप थोड़ी-सी मदद करिये तो वे हमको लिखकर जवाब दे देते हैं। टेलीफोन पर बात करें तो वे जवाब देते हैं कि हमारे विभाग की सड़क नहीं है। अगर उनके विभाग की सड़क नहीं है और वे उस काम को नहीं कर सकते तो इसका मतलब है कि वे जिम्मेदारी को नहीं निभा सकते। एक टेक्निकल प्वाइंट उन्होंने पकड़ कर रखा है। प्रश्न पैदा होता है कि जब सड़क बनाई है, उसके ऊपर पैसा खर्च हुआ है तो उसकी मेंटीनेंस कौन करेगा? हिमाचल जैसे प्रदेश में यह सम्भव नहीं है कि एक बार सड़क बनाने के बाद वह टूटेगी नहीं। वह हर सीजन में टूटती है। इसलिए, अध्यक्ष महोदय, मुझे लगता है कि इस बात का प्रावधान करने की नितांत आवश्यकता है कि जो बजट प्रोविजन है उसमें हम लोग ग्रामीण क्षेत्रों में सड़कों के रख-रखाव के लिए कुछ व्यवस्था इस प्रकार से करें ताकि अगर सड़क टूट गई या डंगा टूट गया या उसमें गड्ढे पड़ गए तो उस पैसे के माध्यम से उसकी मेंटीनेंस कर सकें। एक दौर था जब पी०डब्ल्यू०डी० के पास बहुत सारी लेबर थी लेकिन अब लेबर पर प्रतिबंध है। आप लेबर लगा नहीं सकते। अध्यक्ष महोदय, आजकल लेबर है नहीं तो काम कैसे किया जाए? सड़क में गड्ढे पड़े हैं तो उसको भरने का प्रावधान किस प्रकार से किया जाए? फिर क्या किया जाता है कि जे०सी०बी० हायर करने के लिए कहा जाता है या फिर पी०डब्ल्यू०डी० की जे०सी०बी० के माध्यम से काम करने की बात कहते हैं। मैं अभी कुछ दिन पहले अपने क्षेत्र के प्रवास पर गया था। जिस क्षेत्र में मैंने जाना था तो मैंने पता किया कि वहां पर गाड़ी जा रही है या नहीं। तो उन्होंने कहा कि वहां पर गाड़ी जा रही है कि लेकिन वहां पर गड्ढे बहुत हैं। आप एक्सियन पी०डब्ल्यू०डी० को फोन करके कहिये कि वहां पर जे०सी०बी० भेज दें ताकि वे कम-से-कम गड्ढे भर दें। अध्यक्ष महोदय, मैंने एक्सियन महोदय को फोन किया और कहा कि मैं

ऐसे-ऐसे टूअर पर जा रहा हूं और मुझे जानकारी मिली है कि वह सड़क खराब है व गाड़ी

01.12.2015/1445/SS-AG/2

मुश्किल से जा रही है तो अच्छा रहेगा कि आप वहां पर सड़क को थोड़ी-सी ठीक कर दें। अगर सम्भव हो सके तो आप भी वहां आईये। अध्यक्ष महोदय, मैं वहां पर पहुंचा तो जो गाड़ी में मेरे साथ लोग बैठे थे कुछ जगह उनसे धक्के लगवाकर गाड़ी आगे पहुंचाई लेकिन उसके बाद मुझे वापिसी में गाड़ी खाली करके भेजनी पड़ी क्योंकि गाड़ी सीधी वर्कशॉप गई। जब मैंने एक्सियन साहब को फोन कर पूछा कि मैंने आपको फोन करके कहा था कि थोड़ी-सी मशीन भेज देना तो उन्होंने कहा कि मैंने मशीन तो भेजी थी। जब मैंने लोगों से पूछा कि क्या मशीन आई थी? वे बोलते हैं कि मशीन आई थी लेकिन वह लगातार खड़ी है। एक नहीं बल्कि दो-दो मशीनें खड़ी हैं। जैसे 26 जनवरी को दिल्ली में सलामी देने के लिए मशीनें जाती हैं उसी प्रकार से वे यहां से सलामी मारते हुए आगे गई और आगे से पीछे मुड़कर आई तथा एक ही स्टेशन पर खड़ी है। यह भी सच्चाई है कि मशीन किराये पर ली गई है लेकिन वह कागज़ों में चल रही है। बिल उसका बन रहा है। यह भी मुझे लगता है कि यह जांच का विषय होना चाहिए। हमारे विधान सभा क्षेत्रों में अनेकों जगह इस प्रकार की हैं कि अगर सड़कों की हालत देखें तो बहुत दयनीय है। इस बार सेब के सीजन में लोगों ने अपनी पीठ पर फसल उठाकर सड़क तक पहुंचाई जहां पर गाड़ी पहुंचती थी। क्योंकि सड़कें बुरी तरह से टूटी थीं और उनका ठीक से रख-रखाव नहीं कर पाए। उस वजह से बहुत बड़ा नुकसान लोगों को सहन करना पड़ा। मुझे लगता है कि इस सारी बात को देखने की आवश्यकता है। दूसरे, हमको इस बात पर भी सोचने की आवश्यकता है कि जो हमको विधायक निधि मिलती है उसकी गाइडलाइन्ज़ को हम फोलो करते हैं। उसमें इस बात का जिक्र है कि हम नई सड़क के निर्माण के लिए पैसा दे सकते हैं लेकिन मैंटीनेंस के लिए नहीं दे सकते। मुझे लगता है कि यह बात भी ठीक है कि मैंटीनेंस के नाम पर मिसयूज न हो, शायद इस मंशा के साथ विधायक निधि में ऐसा प्रावधान किया गया है। हम कहते हैं कि अगर विधायक निधि में से नहीं दे सकते हैं तो किसी प्रावधान के साथ कहीं तो गुंजाइश रखी जाए कि सड़क चलने लायक रहे। इस बात को सुनिश्चित करने की आवश्यकता है। अध्यक्ष महोदय, इसके अलावा मैं देख रहा हूं कि अगर हम नेशनल हाईवे की बात करें तो

01.12.2015/1445/SS-AG/3

नेशनल हाईवे के लिए पीछे हमारे केन्द्र से मंत्री आए थे। आशा जी, सदन से चली गईं वे कह रही थीं कि उनको सी०आर०एफ० के तहत 25 करोड़ रुपये की सड़क मिली। ठीक है प्रदेश सरकार की ओर से यहां से भेजी गईं लेकिन यह बात भी माननी पड़ेगी कि केन्द्र सरकार से सी०आर०एफ० का पैसा आता है। जारी श्रीमती के०एस०

/1450/1.12.2015केएस/एस/1

श्री जय राम ठाकुर जारी---

लेकिन यह बात भी तो माननी पड़ेगी कि सी.आर.एफ. का पैसा केन्द्र सरकार से आता है। वर्तमान सरकार का धन्यवाद तो उन्होंने करना ही था लेकिन थोड़ा सा धन्यवाद केन्द्र सरकार के हमारे मंत्री गडकरी जी का भी कर लेती क्योंकि उनके विभाग से इस प्रोजेक्ट की स्वीकृति आई है। मुझे प्रसन्नता है कि हिमाचल प्रदेश में जब हमारे केन्द्र के मंत्री राधा मोहन जी शिमला आए थे तो उन्होंने कहा था कि हमने केन्द्र से नेशनल हाईवेज की मेंटिनैस के लिए लगभग 80 करोड़ रुपये की स्वीकृति दी है लेकिन हमें इस बात का दुख होता है कि जब हम सुन्दरनगर क्रॉस करने के बाद सलापड़ पहुंचते हैं, हममें से कई लोगों का वही रास्ता है। मण्डी, कुल्लू वाले उसी रास्ते से जाते हैं और महेश्वर सिंह जी को मालूम है और शायद यह पीड़ा इनके दिल में भी होगी। हमारी गाड़ियां वहां गड्डों से बचने के चक्कर में अपनी साईड छोड़कर कभी यहां और कभी वहां भागती है। सुन्दरनगर से सलापड़ का 15 मिनट का सफर है लेकिन हमको सुन्दरनगर से सलापड़ तक पहुंचने में एक घण्टे से ज्यादा का समय लग जाता है तो ऐसी हालत में हम नेशनल हाईवेज की क्या बात करें? मुझे लगता है कि इस विषय पर बहुत लम्बी बातचीत करने की आवश्यकता नहीं है। मुझे लगता है कि सड़कें खराब होने का एक मुख्य कारण क्रॉस ड्रेनेज की समस्या भी है। सड़कें बना दी जाती हैं लेकिन उनमें क्रॉस ड्रेनेज का प्रॉपर सिस्टम नहीं होता और जब बरसात होती है, पानी के लिए नाली नहीं बनी होती तो पानी ने तो अपना रास्ता लेना ही होता है वह सड़क उखाड़ कर आगे निकल जाता है। यह प्रोविज़न लोक निर्माण विभाग के माध्यम से एक साथ क्यों नहीं किए जा सकते? मुझे लगता है कि यह करने की नितान्त आवश्यकता है। इसके साथ-साथ मैं इस बात को भी महसूस करता हूं कि हिमाचल प्रदेश में आज की तारीख में जो सड़कें बनी हैं, उनकी मेंटिनैस के लिए अगर समय रहते हम कोई नीति बनाते हैं तो इसका पर्यटन की दृष्टि से भी बहुत लाभ होगा। यहां पर दूर-दूर से पर्यटक आते हैं और अगर यहां की सड़कें अच्छी होगी तो वे सफर का आनन्द भी लेंगे और यहां से अच्छी यादें ले कर भी जाएंगे इसलिए इस पर भी विचार करने की आवश्यकता है।

/1450/1.12.2015केएस/एस/2

इसी तरह से मशीनरी का भी प्रॉपर उपयोग करने की आवश्यकता है जो कि लोक निर्माण विभाग के माध्यम से होना चाहिए। मैं समझता हूँ कि मेंटिनैस बहुत ही आवश्यक है इसलिए सरकार उस पर विचार करें।

अध्यक्ष महोदय, हमें अपने क्षेत्र में खासतौर पर सड़कों की मेंटिनैस में बहुत ही कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है। हमने पिछले पांच साल में भारतीय जनता पार्टी के कार्यकाल में, हिमाचल प्रदेश में बाकी जगह तो सड़कें बनाई ही थी लेकिन मेरे विधान सभा क्षेत्र में ही लगभग 100 किलोमीटर सड़क पंचायती राज विभाग के माध्यम से बनी थी और पांच किलोमीटर गांव को छोटी सड़क हमने दी थी। लेकिन बरसात की वजह से टूटने के कारण वे सड़कें आज तक अवरूद्ध पड़ी हैं। इसलिए मेरा निवेदन है कि सड़क के निर्माण के पश्चात् मेंटिनैस वाला जो पार्ट है इसके लिए बजट का प्रावधान सुनिश्चित करें ताकि ग्रामीण क्षेत्र के लोगों की समस्या का निदान हो सके। अध्यक्ष महोदय, आपने समय दिया आपका धन्यवाद।

अध्यक्ष: इस प्रस्ताव की चर्चा पर बहुत सारे आदरणीय विधायकों ने नाम दिया है। इनमें से इसके बाद 18 नाम और हैं लेकिन यह पॉसिबल नहीं हो सकेगा कि हम समयबद्ध इसको पूरा कर सके इसलिए मैं दोनों पक्षों से निवेदन करता हूँ कि दो इस तरफ से, दो उस तरफ से बोलें तो अच्छा रहेगा। उसके बाद मुख्य मंत्री जी भी इसका जवाब देंगे।

श्रीमती अ0व0 द्वारा जारी---

1.12.2015/1455/av-AS/1

श्री सुरेश भारद्वाज : अध्यक्ष महोदय, अभी तीन बजे हैं और कुछ लोगों ने चर्चा में भाग लेना है। जब समय हो जायेगा तो बोलना छोड़ देंगे। अगर सभी सीमित समय में थोड़ा-थोड़ा बोलेंगे तो सबको बोलने के लिए समय मिल जायेगा।

अध्यक्ष : अभी तक तो सारे ही बीस-बीस मिनट बोलें हैं।

अब श्री कुलदीप कुमार जी चर्चा में हिस्सा लेंगे।

1.12.2015/1455/av-AS/2

श्री कुलदीप कुमार : अध्यक्ष महोदय, आपने मुझे माननीय विधायक श्री महेश्वर सिंह जी द्वारा नियम 130 के अंतर्गत वर्तमान सड़कों के निर्माण एवं रख-रखाव की नीति पर लाए गए प्रस्ताव के तहत बोलने के लिए समय दिया, आपका धन्यवाद।

मेरे से पहले काफी माननीय सदस्यों ने इस विषय पर अपने-अपने विचार रखे हैं। मैं भी इसमें अपने विचार शामिल करूंगा। हिमाचल प्रदेश में सड़कों को प्रदेश की जीवन रेखा कहा जाता है। खासकर के हमारे प्रदेश में पर्यटन का खजाना है। कुदरत ने हमारे प्रदेश को एक ऐसी देन दी है जिसका हम अभी तक सही तरीके से उपयोग नहीं कर पाये हैं। यहां पर बाहर से टूरिस्ट आना चाहता है। उनके लिए यहां पर अच्छी सड़कें मिलेंगी तो उससे यहां पर टूरिज्म को भी बढ़ावा मिलेगा। पर्यटक जो दूसरे प्रदेशों की बजाय यहां पर आना चाहते हैं वे भी काफी मात्रा में आयेंगे और उससे हमारे पर्यटन क्षेत्र को बढ़ावा मिलेगा। आज मशीनी युग है। सड़कों पर बड़ी-बड़ी 25-20 टन लोड की गाड़ियां व ट्राले चल रहे हैं। आज के समय में जो सड़कों पर बड़ी-बड़ी गाड़ियां चल रही हैं उन गाड़ियों के मुकाबले हमारी सड़कों की स्ट्रेंथ नहीं है। हमारी सड़कें इतने हैवी लोड की गाड़ियों का भार सहन करने योग्य नहीं है। हमारी सड़कों पर बड़ी-बड़ी गाड़ियों के चलने से उनकी रिपेयर जल्दी करने को हो जाती है। यहां औद्योगिकरण की बात आती है। ऊना जिला में औद्योगिकरण का काफी विस्तार हुआ है। उसकी वजह से वहां पर बड़ी-बड़ी गाड़ियां आनी शुरू हुई। हमारी सड़कों की उन गाड़ियों के मुकाबले स्ट्रेंथ नहीं है। इतने हैवी लोड की गाड़ियों का भार सहन न कर पाने के कारण वहां रिपेयर की आवश्यकता जल्दी पड़ती है। मैं माननीय मुख्य मंत्री जी का आभारी हूँ जिन्होंने पिछले कार्यकाल में

श्री वर्मा द्वारा जारी

01/12/2015/1500/टी0सी0/ए0एस0/1

श्री कुलदीप कुमार --- जारी

मैं आभारी हूँ माननीय मुख्य मंत्री जी का जिन्होंने पिछले कार्यकाल में 2003से 2008 के बीच में जब वर्ड बैंक की मीटिंग में गए थे और वहां से 1365 करोड़ लेकर आये। लेकिन पीछे से आपने इलैक्शन कमीशन से इलैक्शन डिक्लेयर करवा दिए थे। उस 1365 करोड़ में कुटलैहड़ की सड़क भी थी और उसमें ऊना जिला की महैतपुर से अम्ब तक की सड़क भी शामिल थी। इसके अतिरिक्त खड़ापत्थर-रोहडू वाली सड़क भी उसमें शामिल थी। मैं आभारी हूँ माननीय मुख्य मंत्री जी का कि इन्होंने वर्ड बैंक से सड़कों के निर्माण के लिए पैसे लाये लेकिन जब आप लोगों की सरकार आई तो आपने मात्र एक कुटलैहड़ वाली सड़क पूरी की बाकी महैतपुर से अम्ब तक जो सड़क थी वह अधूरी की अधूरी ही रह गई। आपने कुटलैहड़ वाली सड़क तो पूरी कर ली लेकिन जो 7-6 पुल थे, वे सारे के सारे इन-कम्पलीट रह गये। मैं आभारी हूँ माननीय मुख्य मंत्री जी का की

इन्होंने अभी इस कार्यकाल में उन पुलों के निर्माण के लिए नए सिरे से टेंडर करवाए और जो कम्पनी से झगड़ा था उसको खत्म करके अब उन सात पुलों के निर्माण का काम बड़ी तेजी से चल रहा है। मुझे उम्मीद है कि वे सारे पुल ऊना से लेकर मैहतपुर तक जल्दी ही कम्पलीट हो जाएंगे और वहां पर ट्रैफिक पूरी तरह से चालू हो जाएगी। एक और बात मैं कहना चाहता हूँ कि जैसे-जैसे हमारे प्रदेश में सीमेंट की फैक्टरियां लग रही हैं उसके कारण ट्रैफिक बहुत ज्यादा हो गई है। सड़कों पर भारी-भारी लोडिड गाड़ियां चल रही हैं। दूसरे, प्रदेश से पर्यटक आने से भी गाड़ियों की संख्या दिन प्रति-दिन बढ़ती जा रही है और ट्रैफिक का बुरा हाल हो गया है। इसी तरह से शिमला में भी ट्रैफिक बहुत बढ़ गया है और कोई दिन ऐसा नहीं जब जाम नहीं लगता। इसलिए भी हमें सड़कों की मेंटिनेस व रख-रखाव करना बहुत जरूरी है। मैं बहुत आभारी हूँ माननीय मुख्य मंत्री जी का जिन्होंने ऊना-अम्ब रोड़ के जो ब्रिजिज पैडिंग थे उनको पूरा किया और अब शीघ्र ही यह सड़क कम्पलीट हो जाएगी। जैसे मैंने कहा कि औद्योगिकरण के कारण जो

01/12/2015/1500/टी0सी0/ए0एस0/2

बड़ी-बड़ी गाड़ियां हैं वह भी सड़क पर चल रही हैं। लेकिन एक बात मैं कहना चाहूंगा कि जहां तक सड़कों के निर्माण में क्वालिटी की बात है उसमें मैहतपुर से अम्ब तक जो सड़क बनी है वह चाईनीज़ कम्पनी द्वारा बनी है और उसमें एक भी खड्डा नहीं है। लेकिन बंगाणा और ऊना की कुटलैहड़ वाली जो सड़कें हैं उसमें खड्डे पड़ने शुरू हो गए हैं, क्योंकि वह किसी सी0एण्ड0सी0 प्राइवेट कम्पनी ने बनाई थी। इस प्रकार से चाईनीज़ कम्पनी की जो क्वाॅल्टी है वह बहुत अच्छी है। मैं यह कहना चाहता हूँ कि हमारे जिले में जो औद्योगिकरण हुआ है----

श्रीमती एन0एस0 द्वारा जारी---

01.12.2015/1505/NS/AS/1

श्री कुलदीप कुमार द्वारा--- जारी

हमारे जिले में जो औद्योगिकरण हुआ है। उसमें गाड़ियां बड़ी-बड़ी आने की वजह से जितनी भी सड़के बनें, उनकी स्ट्रेन्थ ऐसी रखी जाए ताकि भारी वाहन जाने से भी यह सड़कें न उखड़े। मेरे जिले में बड्डूई से लेकर भरवाई तक एक सड़क ग्रामीण रोड थी। वहां पर 20-25 टन की गाड़िया आना-जाना शुरू हुई तो यह सड़क टूट गई और इस सड़क की हालत खस्ता हो गई। पहले भी मैंने माननीय मुख्यमंत्री जी से इस सड़क के बारे में बात की। मैं माननीय मुख्यमंत्री जी का आभारी हूं कि उन्होंने इस सड़क को नाबार्ड में डाल कर 10 करोड़ की राशि मंजूर करके ठीक करने के लिए पैसा दिया। इसके लिए मैं इनका धन्यवादी हूं।

(उपाध्यक्ष महोदय पदासीन हुए)

इसके साथ-साथ मैं यह कहना चाहता हूं कि एस.सी.कम्पौनेंट में जो पैसा मिलता है। हम उसमें से कुछ अमाउंट सड़क को बनाने के लिए दे देते हैं। लेकिन सड़क का ऐस्टिमेट बहुत ज्यादा होता है। पी.डब्ल्यू.डी. विभाग ने 10 प्रतिशत अमाउंट की राशि जरूरी रखी है तब जाकर के टेंडर लगते हैं। अगर पैसा कम होता है तो फिर काम नहीं हो पाता है। उपाध्यक्ष महोदय, मेरा आपसे यही निवेदन है कि एस.सी.कम्पौनेंट के माध्यम से जो भी सड़कें बननी हों उसके लिए पैसा इक्का जाए ताकि वह सड़कें पूरी हो सकें। इसी तरह यहां पर ड्रेनेज की बात आई। ड्रेनेज में कई जगह हर सड़क में नालियां बन रही हैं। लेकिन जब बात उसके रख-रखाव और सफाई की आती है तो उसकी सफाई कोई नहीं करता। बरसात में यह नालियां मिट्टी से भर जाती हैं, पानी सड़क पर आता है और सड़कें टूटने शुरू हो जाती हैं। इन नालियों का रख-रखाव व सफाई प्रोपर हो तभी इन सड़कों का बचाव हो सकता है। इसके साथ-साथ कई जगह मशीनरी ऐसी है कि हमारे डिवीज़न में भी मशीनरी है, जे.सी.बी. रखी हुई है कुछ दिन तो वह वहां पर घंटा दो घंटे काम करती है और फिर सात दिन बीमार रहती है। यह पुरानी मशीनरी है। वहां पर इसके बदले नई मशीनरी भेजी जाए ताकि इन सड़कों का काम प्रोपर हो सके। मैं एक बात ओर कहना चाहता हूं कि जब सड़कें अच्छी बन रही हैं। अच्छी सड़के बनने से वहां पर ट्रैफिक है, हाई स्पीड में गाड़ियां जा रही हैं। हमारे जो गांव के लोग हैं, वहां

01.12.2015/1505/NS/AS/2

नजदीक में जो लोकेल्टीज , आबादीयां हैं वह उन सड़कों की आदी नहीं हैं। लेकिन हाई स्पीड में गाड़ियां जाने से हर तीसरे-चौथे दिन कोई न कोई एक्सिडेंट होता है। अम्ब से लेकर ऊना तक हर तीसरे दिन एक्सिडेंट होता है। इन आबादियों के पास कुछ

इन्तजाम किया जाए या इसको वन वे किया जाए ताकि हर तीसरे-चौथे दिन होने वाले एक्सीडेंट से बचाव किया जा सके। इसके साथ-साथ कई जगह ऐसे मोड़ हैं। मेरे जिले में बड़ई क्षेत्र।

श्री नेगी द्वारा----जारी।

01/12/2015/1510/negi/ag/1

श्री कुलदीप कुमार .. जारी...

हमारे बड़ही में 90 डिग्री का मोड़ है। वहां पर 100 किलोमीटर की स्पीड से गाड़ी आती है। अनजान आदमी जिसको उस मोड़ का पता नहीं होता है और 100 किलोमीटर की स्पीड से जब गाड़ी निकलती है तो जब वहां 90 डिग्री का मोड़ आता है तो गाड़ी सीधी दुकानों में घुस जाती है। ऐसी जगह पर प्रौपर इन्तजाम होने चाहिए ताकि कोई भी ड्राइवर वहां गाड़ी ले करके आए तो उसको पता लगे। नालियां तो बन रही हैं लेकिन उनकी साफ-सफाई का सिस्टम नहीं है। एक बार नाली बना देते हैं लेकिन उसके बाद कोई भी सफाई करने के लिए नहीं जाता है। जब बरसात होती है तो सारा पानी सड़कों पर आ जाता है और सड़कें टूटती हैं। आजकल जो भी सड़क बननी हैं उसकी ऐसी स्ट्रेंथ होनी चाहिए ताकि 20-20, 25-25 टन वाली गाड़ियां उसमें से निकल सकें। मैं ज्यादा न कहता हुआ यही निवेदन करूंगा कि जो जिला ऊना की हालत थी, पहले जहां ऊना को जाना होता था तो कई खड्डें क्रॉस करनी पड़ती थी, काफी समय लगता था, ऊना नहीं जा पाते थे। लेकिन आज ऊना जिला में हर गांव के लिए लिंक रोड़ है, वहां पर अच्छी सड़कें बनी हैं। कोई ज़माना था कि पंजाब से लोग आते थे और वे पंजाब से हिमाचल में पहुंचते थे तो जब जम्प लगना शुरू होता था तो समझ जाते थे कि अब हिमाचल आ गया है। लेकिन अब वो बात नहीं रही। अब हिमाचल की सड़कें अच्छी हो गई हैं। अब पंजाब से हिमाचल में गाड़ियां आती हैं तो लोग कहते हैं कि वाकयी हिमाचल प्रदेश में विकास हुआ है, सड़कें बनी हैं। आज हिमाचल प्रदेश में हर जगह सड़कें बनी हैं, हमारे जिला में सड़कें बनी हैं लेकिन उनकी मेन्टेनेंस की बात है। मैं आभारी हूं श्री महेश्वर सिंह जी का कि यह सड़कों की मेन्टेनेंस के लिए एक बड़ा महत्वपूर्ण प्रस्ताव यहां पर लाए हैं। उपाध्यक्ष जी आपने मुझे इसपर बोलने का समय दिया आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

01/12/2015/1510/negi/ag/2

उपाध्यक्ष: अब श्री रिखी राम कौंडल जी इस चर्चा में भाग लेंगे।

श्री रिखी राम कौंडल : उपाध्यक्ष महोदय, इस माननीय सदन के अन्दर नियम-130 के तहत माननीय सदस्य, श्री महेश्वर सिंह जी ने चर्चा शुरू की है और उसमें मैं भी अपनी कुछ बातें रखने के लिए आपकी अनुमति से खड़ा हुआ हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय, हिमाचल प्रदेश के अन्दर हमारा अधिकतर आवागमन सड़कों के माध्यम से होता है। यहां पर रेलवे की सुविधा नहीं है। बिलासपुर के अन्दर वाटर ट्रांसपोर्ट की थोड़ी सी सुविधा है और वो भी प्राइवेट लोगों ने मोटर बोट शुरू किया है और झील के आर-पार जाने के लिए लोगों को बहुत दिक्कतों का सामना करना पड़ता है।

उपाध्यक्ष महोदय, इस प्रदेश के अन्दर समय-समय पर अलग-अलग मुख्य मंत्री आए। सबसे प्रथम मुख्य मंत्री डॉ० परमार जी बनें और उन्होंने इस प्रदेश के अन्दर सड़कों की रख-रखाव की नींव डाली और विकास किया। उसके बाद राम लाल जी आए और उन्होंने भी अपने कार्यकाल में जितना हो सकता था बजट के हिसाब से काम किया। उसके बाद वीरभद्र सिंह जी आए। शांता कुमार जी आए। उन्होंने सड़कों का तो काम किया लेकिन उनको पानी का मुख्य मंत्री के नाम से आज हिमाचल प्रदेश में हर बच्चा याद करता है। आदरणीय वीरभद्र सिंह जी छठी बार मुख्य मंत्री बनें, अपने कार्यकाल में इन्होंने भी जितना सड़कों का विस्तार हो सकता था बजट के हिसाब से किया। माननीय धूमल जी जब प्रथम बार इस प्रदेश के मुख्य मंत्री बनें, प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना माननीय श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी की ओर से केन्द्र सरकार ने लागू की, उस समय इस प्रदेश में प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना में बहुत विकास हुआ। उस समय एक ऐसी होड़ लगी जब प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना का काम शुरू हुआ, हर गांव के लोग जो ज़मीन नहीं देते थे वे उन सड़कों को देख करके इतने प्रेरित हुए कि उन्होंने हर गांव में अपनी ज़मीन देने का फैसला किया और हर घर तक सड़क लेने की योजना बनाई। जैसे मेरे चुनाव क्षेत्र में 700 किलोमीटर सड़कें चाहे रूरल रोड़ या डिपॉजिट वर्क के तहत बनी है।

01/12/2015/1510/negi/ag/3

इस बारे में इस माननीय सदन में माननीय पूर्व विधायक ने प्रश्न किया था जब मैं विधान सभा में नहीं आया था, उनके प्रश्न का उत्तर था कि इस चुनाव क्षेत्र में 700 किलोमीटर सड़कें पी.डब्ल्यू.डी.....

श्री शर्मा जी द्वारा जारी.....

01.12.2015/1515/SLS-AG-1

श्री रिखी राम कौंडल...जारी

उत्तर था कि इस चुनाव क्षेत्र में 700 किलोमीटर सड़कें लोक निर्माण विभाग, ग्रामीण विकास विभाग और एस.सी. कंपाँनेंट के पैसे से बनी हैं। मुझे यह बात बड़े दुख के साथ कहनी पड़ रही है कि जो बहुत-सी सड़कें बनी हैं, जिनके बारे में माननीय सदस्यों ने यहां पर चर्चा की, उनके रख-रखाव के लिए कोई भी बजट प्रावधान नहीं है। सांसद से हम इनकी रिपेयर के लिए पैसा नहीं ले सकते और विधायक निधि से हम सड़कों की रिपेयर के लिए पैसा नहीं दे सकते। फिर इन सड़कों के रख-रखाव के लिए यदि हम लोग अपने प्रभाव से अधिकारियों से रिक्वेस्ट करते भी हैं तो यह उनकी इच्छा पर निर्भर है कि सड़क की रिपेयर करवाएं या न करवाएं। जो विधायक की इज्जत करने वाले अधिकारी हैं वह तो सड़क की रिपेयर कर देते हैं लेकिन ऊपर से सरकार का दवाब आता है कि कोई भी विधायक किसी अधिकारी से रैस्ट हाऊस में नहीं मिलेगा; उससे डर के मारे वह मशीनरी ही नहीं भेजते। आज सड़कों की बहुत दुर्दशा हो चुकी है। मैं अपने चुनाव क्षेत्र के बारे में बताना चाहूंगा। मैंने पिछले बजट सत्र में दो बार यह विषय उठाया था। प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के अंतर्गत भगतपुर पम्प हाऊस तक 74 लाख रुपये की एक सड़क स्वीकृत हुई थी। उसका टैंडर हो गया। टैंडर होने के बाद वह सड़क आधा-पौना किलोमीटर के करीब छोड़ दी गई जो कि पम्प हाऊस के लिए जाने वाली थी। जब भी किसी सड़क की डी.पी.आर. बनती है तो उसका नक्शा बनता है। डी.पी.आर. में उसका डिजाईन होता है और ड्राईंग बनती है। उसके आधार पर विभाग को सड़क का काम करना पड़ता है। उस सड़क का जितना भी पैसा था वह टारगेट से पीछे ही खर्च कर दिया गया। किसी के घर के लिए डंगा लगा दिया, किसी का कलवर्ट लगा दिया। जो काम ड्राईंग या डिजाईन नक्शे में भी नहीं थे वह सारा-का-सारा पैसा उन चीजों पर खर्च करके, जो 74 लाख रुपये का टैंडर हुआ था, उस टैंडर का ठेकेदार ने दुरुपयोग किया और पम्प हाऊस तक वह सड़क नहीं बन पाई। आज उस पम्प से हमारी 15-16 पानी की बड़ी स्कीमें चलती हैं। अगर वहां पर मोटर सड़ जाए तो दूसरी मोटर वहां उठाकर ले जानी पड़ती है क्योंकि वहां सड़क नहीं है। यह विषय मैंने पहले भी सदन में 2-3 बार उठाया है। उसके बाद जो सड़क बनी वह उखड़ गई। मैंने बड़ी गहराई से

01.12.2015/1515/SLS-AG-2

इस बात को जानने के लिए किसी एक्सपर्ट से बात की ,पुराने ठेकेदारों से बात की कि क्या कारण है कि ठेकेदार जो कारपैटिंग करता है वह महीने, दो महीनों के बाद उखड़ जाती है। किसी ने मुझे कहा कि जहां मिक्सिंग प्लांट है, वहां आप किसी दिन चक्कर लगाकर आइए। मैं किसी मिक्सिंग प्लांट पर चला गया। मिक्सिंग प्लांट का ठेकेदार उस समय वहां पर नहीं था। जो मोबिलॉयल होता है, गाड़ियों का जो हमारा खराब तेल निकलता है ,वहां मैंने उसके 3-4 भरे हुए ड्रम देखे। मैंने पूछा कि यह किसलिए हैं? पहले तो बेलदार ने कहा कि जब हम प्लांट के लिए आग जलाते हैं, उसके लिए रखे हैं। जब मैंने उसको कहा कि अभी विजीलेंस वाले आ रहे हैं, पुलिस छानबीन करेगी, तू झूठ बोल रहा है। तब उसने कहा कि हम इस तेल को प्लांट के अंदर बिचुमन में मिक्स करते हैं जिससे कि बिचुमन का रंग ज्यादा काला हो जाता है। यही एक कारण मैंने पकड़ा है। आज तक किसी भी लोक निर्माण विभाग के बड़े अधिकारी ने किसी मिक्सिंग प्लांट की इंस्पैक्शन नहीं की जिसके कारण सड़क की कारपैटिंग जल्दी उखड़ जाती है।

जहां तक सड़कों के रख-रखाव का प्रश्न है ,वह कैसे ठीक होगा जब कि कारपैटिंग के समय क्वालिटी कंट्रोल के लिए जो अधिकारी या कर्मचारी जिम्मेवार हैं वह स्वयं उपस्थित न रहकर छोटे कर्मचारी की ड्युटी लगा देते हैं। जे.ई., एस.डी.ओ. और एक्स.ई.एन. स्वयं साइट पर नहीं जाते। बेलदार एक छोटा-सा कर्मचारी है जिसे ठेकेदार मैनेज कर लेता है। बिचुमन की जो क्वांटिटी डालनी है, वह वहां पूरी नहीं डलती ,कम डलती है। फिर जहां-जहां मिक्सिंग प्लांट लगे हैं वहां से मैटरियल कहां तक जाएगा ,इसे भी सही तरीके से नहीं देखा जाता? जब 15 किलोमीटर पर मिक्सिंग प्लांट लगा है और बिचुमन को 20 किलोमीटर दूर टिप्पर में ले जा रहे हैं ,इतनी दूरी में उसका टैंपरेचर डाऊन हो जाता है। अगर डाऊन टैंपरेचर के बिचुमन से कारपैटिंग करेंगे तो वह उखड़ जाता है। इसलिए सरकार इसकी तरफ ध्यान दे। हमारा चौंताधनी पुखर रोड नाबार्ड से स्वीकृत हुआ था। उसमें सड़क का थोड़ा-सा पोर्शन बनने के लिए रह गया। पहले फोरैस्ट से उस सड़क की एफ.सी.ए. क्लीयरेंस हुई। फोरैस्ट क्लीयरेंस के बाद फोरैस्ट कार्पोरेशन ने दरख्त उठाए।

जारी ...गर्ग जी

01/12/2015/1520/RG/AS/1

श्री रिखी राम कौंडल -----क्रमागत

वहां दो घरों को बेनिफिट देने के लिए जो कॉरपोरेशन ने दरख्त उठाए थे ,उससे लगभग 40-50 मीटर बाहर जाकर इलीसिट फैलिंग कर दी। कम-से-कम वहां कोई 60-70 खैर के दरख्त गिरा दिए गए। हमारे दो दरख्त ऐसे हैं जिनको हम पूजते हैं पहला पीपल का दरख्त और दूसरा बड़ का दरख्त है। सबसे बड़ा बड़ का पेड़ जो कम-से-कम सौ साल पुराना था सरकारी जमीन में, उसको गिरा दिया गया। एक तो मेरा लोक निर्माण विभाग से अनुरोध है कि जब अलाइनमेंट हुई है ,वन निगम ने उस सड़क को मार्क करके जब दरख्त काटे हैं ,उस अलाइनमेंट को सरकार ने अप्रूव किया या तो उसकी दुबारा से फॉरेस्ट क्लीयरेंस होनी चाहिए थी। बिना एफ.सी.ए. क्लीयरेंस के वह सड़क बाहर कैसे गई ,क्यों उसका इतना नुकसान हुआ? एक तो इसके बारे में संज्ञान लें।

उपाध्यक्ष महोदय, हमारे यहां एक खरली की सड़क है ,आज तक वह अधूरी पड़ी है उसको उसके आगे नहीं बढ़ाया गया है। मैं दो-तीन बातें संक्षेप में कहकर अपनी बात समाप्त करूंगा। माननीय केन्द्रीय मंत्री श्री नड्डा जी से एक प्रतिनिधि- मंडल मिला, मैं भी उस प्रतिनिधि मंडल में शामिल था। हम लोगों ने निवेदन किया कि बबखाल का जो पुल है जिस पुल पर फिजिबिलिटी नहीं बन रही है और माननीय मुख्य मंत्री जी ने नलवाड़ी में कह दिया कि इस पुल में तकनीकी खराबी है और दूसरा नया पुल बनाएंगे। तो वहा मांग लोगों ने रखी और उनको एक अभ्यावेदन दिया कि बड़सर तक जो बंगाड़ा रोड है ,उसके आगे बबखाल तक इन्टरस्टेट कनेक्टिविटी में इनक्लूडिंग उसके आगे जो फोरलेन का जंक्शन है, उसके साथ जोड़ा जाए और इन्टरस्टेट कनेक्टिविटी में उस सड़क की डी.पी.आर. बनाई जाए। माननीय मुख्य मंत्री महोदय को जून में पत्र लिखा और इन्होंने उस पत्र को विभाग को फॉरवर्ड कर दिया ,लेकिन आज तक जून के बाद उस पर कोई कार्रवाई नहीं हुई है। केन्द्र सरकार से इन्टरस्टेट कनेक्टिविटी रोड के अन्तर्गत उसका पैसा आना था। तो हम कैसे कह सकते हैं कि विभाग इन कामों के बारे में मुस्तैद है? इसलिए मेरा माननीय मुख्य मंत्री जी से निवेदन है कि जब आपने उसको आदेश कर दिया कि इसकी डी.पी.आर. बनाकर तुरंत वापस केन्द्र सरकार को भेजी जाए ,तो इस बारे में भी माननीय मुख्य मंत्री जी संज्ञान लें। इन्टरस्टेट कनेक्टिविटी में उस सड़क को बनाने के लिए माननीय केन्द्रीय मंत्री श्री जगत प्रकाश नड्डा से जो प्रतिनिधि मंडल मिला ,उनके द्वारा भेजा गया है।

01/12/2015/1520/RG/AS/2

उपाध्यक्ष महोदय, दूसरी सड़कों के रख-रखाव की बात है। बिलासपुर से लेकर ब्रह्मपुखर तक ,हम शिमला जाते हैं और आप सब लोग भी वाया बिलासपुर शिमला जाते हैं ,लेकिन अब वाया बिलासपुर जाने के लोग वाया घाघस ज्यादा निकलते हैं। बिलासपुर से लेकर ब्रह्मपुखर तक जो हमारा स्टेट हाइवे है, उसकी इतनी दुर्दशा है कि कुछ कहा नहीं जा सकता। एक तो उस पर सब-स्टैण्डर्ड काम हुआ, इसलिए उसकी इतनी दुर्दशा है ,सारी सड़क उखड़ रही है। दूसरे ,बरमाणा, ए.सी.सी. और अंबूजा सीमेंट के हजारों ट्रक 12-12 या 16-16 टायरों वाले उस पर चलते हैं। तो कम-से-कम उस सड़क के रख-रखाव के लिए सरकार उनको पत्र लिखे, सरकार उनको बुलाए कि आपके कारण यह हमारा स्टेट हाइवे खराब हो रहा है। इसलिए इसके रख-रखाव का सारा खर्चा या तो ए.सी.सी. सीमेंट फैक्ट्री या अंबूजा सीमेंट फैक्ट्री वहन करे। जो पैरामीटर सड़कों के लिए बनाए गए हैं वे छोटी गाड़ियों के लिए थे। लेकिन अब वहां पर बड़ी-बड़ी गाड़िया चल रही हैं जिससे हर तीसरे दिन वह सड़क उखड़ जाती है। इसलिए मेरा इस सरकार से एक निवेदन रहेगा कि दोनों फैक्ट्री वालों के मैनेजमेंट को माननीय मुख्य मंत्री बुलाएं और उनको आदेश दें कि आपकी वजह से बिलासपुर से लेकर ब्रह्मपुखर तक की हमारी सड़क खराब हो रही है और इन सड़कों का रख-रखाव आप करेंगे। सरकार के पास कौन सी ताकत नहीं होती है? उन सड़कों का इतना बुरा हाल है कि हम उनसे शिमला जा नहीं सकते। प्रॉपर शहर का भी यही हाल है। इसलिए यह बड़सर से लेकर भड़ोलीकला जो इन्टरस्टेट कनैक्टिविटी के लिए एक प्रस्ताव है इनक्लूडिंग बबखाल का ब्रिज जिसका मामला कई दिनों से लंबित पड़ा है और सरकार द्वारा पिछले चुनावों में हमारे खिलाफ इसको मुद्दा बनाया गया था। लेकिन आज भी तीन सालों से उसका काम बंद है और लंबित है ,तो इन्टरस्टेट कनैक्टिविटी में बड़सर से लेकर भड़ोलीकला ,भड़ोलीकला से बबखाल पुल इनक्लूडिंग ब्रिज और उसको उस जंक्शन के साथ जोड़ने वाला इन्टरस्टेट कनैक्टिविटी में उसकी डी.पी.आर. तुरन्त केन्द्र सरकार को भेजें ताकि हम उसको केन्द्र सरकार से परस्यु करें और प्रदेश सरकार को उसका पैसा आए और हमारे कोटधार के पिछड़े क्षेत्र के लोगों को उसका लाभ मिल सके। ये कुछ बातें मैंने आपके समक्ष रखीं। एमपी लेड का पैसा रिपेयर के लिए ,वह उनका प्रैरोगेटिव है ,रिपेयर के लिए भी हम एक अमण्डमेंट आपसे चाहेंगे। जैसे आपने अभी हमारे विधायक निधि में संशोधन किया---जारी

एम.एस. द्वारा जारी

01/12/2015/1525/MS/AS/1

श्री रिखी राम कौंडल जारी-----

हम रिपेयर के लिए भी एक अमेंडमेंट माननीय मुख्य मंत्री जी आपसे चाहेंगे कि जैसे हमारी विधायक निधि में अमेंडमेंट की है कि बिल्डिंग की रिपेयर के लिए जैसे पी0एच0सी0 या अस्पतालों की बिल्डिंग की छोटी-मोटी रिपेयर के लिए विधायक निधि से पैसा दे सकते हैं। पहले रिपेयर के लिए पैसा नहीं दे सकते थे। अब इसमें भी आप रूल में अमेंडमेंट कीजिए कि सड़कों की रिपेयर के लिए भी हम 5 या 10 हजार रुपये जहां मशीन चलती है, वहां इकट्ठा पैसा दे सकें। इसके लिए एकमुश्त टैण्डर लोक निर्माण विभाग वाले लगाएं ताकि गांव की छोटी सड़कों को विधायक निधि से मंटेन कर सकें। अगर सरकार उसको धन देने में असमर्थ है तो हम अपना पैसा उन छोटी सड़कों को देने के लिए तैयार हैं। इसमें सरकार अमेंडमेंट करे कि सड़कों की रिपेयर के लिए हम अपनी विधायक निधि से पैसा दे सकें। उपाध्यक्ष जी, ये कुछ बिन्दु थे जो मैंने आपके ध्यान में लाए हैं। बाकी विस्तार से सारी सड़कों, स्पीड ब्रेकर और ड्रेनेज की चर्चा अनेक माननीय सदस्यों ने कर दी है। मैंने दो-तीन ज्वलन्त मुद्दे उठाए हैं जिनमें एक तो इंटर स्टेट कनेक्टिविटी रोड की और दूसरे चौंताधनी पुखर रोड जिसकी अलाइनमेंट बदल दी गई ,बारे बताया । वर्ष 1993 की अलाइनमेंट एप्रूव्ड थी लेकिन वर्ष 2014 में उसकी बिना एप्रूवल के अलाइनमेंट बदली गई। वह अलाइनमेंट किसी ऑथोरिटी ने नहीं बल्कि विभाग द्वारा बदली गई। उसकी भी छानबीन की जाए और जो वहां अवैध कटान हुआ है। एक बड़ का इतना बड़ा दरख्त जो 100 साल पुराना था वह गिरा दिया गया। उस पर माननीय मुख्य मंत्री जी संज्ञान लें। यही कारण है कि ऑफिसर्ज और विभाग की लापरवाही से जो गलत काम होते हैं उसका सारा आक्षेप सरकार पर लगता है। इसको सरकार गम्भीरता से लें और उसकी छानबीन करें। उपाध्यक्ष जी, आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया, धन्यवाद।

मुख्य मंत्री: माननीय रिखी राम कौंडल जी ने इंटर स्टेट कनेक्टिविटी के बारे में बात की। जो नड्डा साहब से बात हुई है उसमें ज्यादा पैसा आ सकता है। आपको मालूम होना चाहिए जो पेट्रोल और डीजल का सैस होता है, उसका शेयर

01/12/2015/1525/MS/AS/2

स्टेट को मिलता है। उसका कोई अलग फण्ड नहीं होता है। वह मिल रहा है। अगर आप किसी और मद से उनके माध्यम से पैसा दिलाएं तो मैं आपका शुक्रिया करूंगा।

Shri Rikhi Ram Kaundal: There is a provision in the rules. There is a head regarding Inter-State Connectivity Roads. There are so many roads in the Pradesh which were connected by inter-State connectivity.

मुख्य मंत्री: आप पता कर लीजिए जो आप इंटर स्टेट कनेक्टिविटी का जो पैसा कह रहे हैं It is a cess on petrol and diesel. जो पेट्रोल और डीजल पर सैस होता है उसका शेयर स्टेट्स को मिलता है। वह मिल रहा है। उसके अलावा अगर कुछ मदद करना चाहते हैं तो I will welcome it.

श्री रिखी राम कौंडल: आप प्रपोज़ल भेज दीजिए।

मुख्य मंत्री: प्रपोज़ल कहां होती है? वे वहां पर खुद कैलकुलेट करते हैं।

01/12/2015/1525/MS/AS/3

उपाध्यक्ष: अब चर्चा में श्री जगजीवन पाल जी भाग लेंगे। लेकिन वे सदन में उपस्थित नहीं हैं। अब चर्चा में डॉ० राजीव बिन्दल जी भाग लेंगे।

डॉ० राजीव बिन्दल: उपाध्यक्ष जी, आपका धन्यवाद। श्री महेश्वर सिंह जी ने चर्चा हेतु यहां महत्वपूर्ण विषय लाया है। उपाध्यक्ष जी, पिछले सत्र में गैर सरकारी सदस्य दिवस पर मैंने लगभग इससे मिलता-जुलता एक विषय यहां रखा था। उसके ऊपर पूरा दिन चर्चा हुई थी और माननीय मुख्य मंत्री जी ने उसका उत्तर दिया था। अगर आज के इस विषय को देखा जाए तो उसका एक बहुत बड़ा हिस्सा इसमें कवर होता है जिसमें माननीय मुख्य मंत्री जी ने सदन को एश्योर किया था और हमने अपना संकल्प वापिस लिया था। मैं उसको बिना दोहराए केवल एक पक्ष उसका रखना चाहूंगा कि सड़कों में, जो बात महेश्वर सिंह जी, जय राम जी और बाकियों माननीय सदस्यों ने भी कही कि जो सड़कों में खुदाई का काम चल रहा है वह बहुत गम्भीर है। तारें डालने वाले लोग खुदाई करते हैं और

खुदाई करके सड़क को डैमेज करते हैं। इसका दूसरा प्वाइंट ,केवल में प्वाइंट बताऊंगा क्योंकि अधिकारी नोट कर रहे हैं। मैं तीन-चार मिनट में अपनी बात समाप्त करूंगा। जो सड़कों के किनारे नाली बन रही है, मुख्य मंत्री जी अगर आप इसको नोटिस करेंगे तो नाली बनाते समय जो तीन इंच मोटी कंकरीट की लेयर वे डाल रहे हैं, उसको कच्ची मिट्टी के ऊपर डाला जा रहा है। उसके नीचे चार इंच का गटका नहीं डाला जा रहा है। प्रदेश में नाली बनाते समय केवल डायरेक्ट सी0सी0 डल रही है और वह सी0सी0 एक या डेढ़ महीने के अंदर बैठ जाती है। मैंने व्यक्तिगत रूप से अधिकारियों को जाकर दिखाया। उन्होंने कहा कि हमारे टैण्डर के अंदर यह शामिल ही नहीं है,

जारी श्री जे0के0 द्वारा----

/ 1530/01.12.2015जेके/एस/ 1

डॉ0 राजीव बिन्दल:-----जारी-----

मैंने व्यक्तिगत रूप से अधिकारियों को जाकर दिखाया, उन्होंने कहा कि हमारे टैण्डर के अन्दर यह शामिल ही नहीं है कि इसके अन्दर गटका डाला जाए, इसलिए ठेकेदार उस मिट्टी को केवल लैवल करता है और लैवल करके उसके ऊपर कंकरीट डाल देता है। वह एक फुट चौड़ी, एक फुट ऊंची, पीछे को और आगे को वी शेप की नाली बनाता है, उससे कुछ होता नहीं और थोड़े दिनों बाद तार डालने वाले उस नाली को तोड़ देते हैं। यह करना नितान्त आवश्यक है। अगर ऐसा कर सकेंगे तो अच्छा होगा। मैं यहां पर नाहन विधान सभा क्षेत्र की कुछ सड़कों के नाम ले रहा हूं और विभाग को लिख कर के भी दे दूंगा। जिनमें यदि शीघ्र रिपेयर नहीं होगी तो ये सड़कें समाप्त हो जाएगी। इनमें से 50 प्रतिशत सड़कें समाप्त हो चुकी है। एक सड़क शम्भुवाला-नलगा-समालका सड़क है। वह पी0एम0जी0एस0वाई0 के अंतर्गत बनी है। आज तक सड़क पास नहीं हुई। दूसरे चरण की डी0पी0आर0 उसकी बन नहीं रही है। उसके ऊपर केवल तीन महीने छोटी गाड़ी चलती है। वह अति महत्वपूर्ण सड़क है। रूखड़ी-गाडापुडी जो कि पी0डब्ल्यू0डी0 की सड़क है, उस सड़क पर किसी प्राइवेट आदमी ने अपना पानी छोड़ा हुआ है। 20 मीटर के रास्ते में उसमें इतनी ज्यादा कार्ई होती है कि वहां पर हर रोज एक मोटर साईकल वाले का एक्सिडेंट होता है। उससे अगले हिस्से में अपनी दीवारे लगा करके सड़क पर टोटल मलबा है। मैं यहां पर लिख करके सदन में दे रहा हूं। खजुरना-सकेती-काला अम्ब सड़क की डी0पी0आर0 बना करके सरकार के पास भेजी है। यहां पर सकेती नाम का फोसिल पार्क इसमें है जो कि टूरिस्ट अट्रैक्शन का केन्द्र है। उसकी साढ़े 16 करोड़ रुपये की डी0पी0आर0 है। आप इसको कृपया सी0आर0एफ0 के माध्यम से या नाबार्ड के माध्यम से फंडिंग

/1530/01.12.2015एस/जेके/2

करवाएं। यह बहुत ही महत्वपूर्ण सड़क है। नाहन-सुरला-कोलांवालाभुड-बर्मा पापड़ी-पालियो लगभग 20 प्रतिशत आबादी इस सड़क पर है। सड़क में गड्ढे और गड्डों में सड़क ढूँढ़ना मुश्किल है। रख-रखाव की स्थिति बहुत खराब है। शम्भुवाला-बन्थला जहां पर माननीय मुख्य मंत्री जी पिछले हफ्ते पुल का शिलान्यास करके आए। उस सड़क की हालत बहुत खराब है। मुझे नहीं लगता कि विभाग ने आपको बताया होगा। आपको थोड़ी दूर तक ले गए, केवल एक किलो मीटर तक ले गए। उसके ऊपर रोलर चला करके उसको दबा दिया। इससे आगे जो 5 किलोमीटर सड़क है उस पर 70 लाख रूपया खर्च हुआ है, परन्तु सड़क चलने के काबिल नहीं है। शम्भुवाला-कूहल सड़क की भी यही स्थिति है। बर्मा-पापड़ी-भोजपुर-सिम्बलवाला 100 प्रतिशत ट्राईबल विलेज हैं और उस सड़क में हर रोज़ मोटर साईकल वाले गिरते हैं। उस सड़क की हालत खराब है। जमटा से धमेड़ा की भी स्थिति ऐसी ही है। नाहन-रमाधान सड़क पर 5 करोड़ रूपया व्यय हो रहा है। माननीय मुख्य मंत्री जी इसका नोटिस लें। सड़क के किनारे डंगे लगाने में 15-15, 20-20लाख रूपया खर्च हो रहा है, अनवांटेड डंगे इसमें लग रहे हैं। चीन की दीवार की तरह डंगे इस सड़क पर लग रहे हैं। सड़क की क्वालिटी को इम्प्रूव करने में जो खर्च होना चाहिए वह नहीं हो रहा है। नाबार्ड का पैसा है। वर्ष 2012 में सेंक्शन हुआ है। लवासाचौकी-बलसार सड़क का उदघाटन माननीय मुख्य मंत्री जी करके गए हैं। जिस दिन से माननीय मुख्य मंत्री जी इसका उदघाटन करके गए हैं उसके बाद केवल तीन महीने इस सड़क के ऊपर गाड़ी चली है। उसकी मेंटिनेंस नहीं हो रही है। उसके ऊपर बस भी उदघाटन के बाद से आज तक केवल एक ही दिन चली जब उस सड़क का उदघाटन माननीय मुख्य मंत्री जी ने किया। देवणी से मोगीनन्द की सड़क की भी स्थिति ऐसी ही है। जमटा-नौणी सड़क की भी स्थिति ऐसी ही है। कोलर-बिलासपुर सड़क पर 11 करोड़ की स्वीकृति आने के बाद भी इसका काम शुरू नहीं हुआ है और वहां पर चलना मुश्किल है। नेशनल हाई-वे- 72काला अम्ब से ले करके और दोसड़का तक टारिंग का काम हो गया है। उसके लिए 6 करोड़ केन्द्र सरकार से आया। पूरा दिन धरना देना पड़ा, आंदोलन करना पड़ा और सड़क पर पैदल चलना पड़ा। अब मेरी गुजारिश है कि उसकी नालियां जरूर बनवा दें। नई नालियां बनेंगी और पैसे उसके विभाग के पास पड़े हैं। वह नेशनल हाई-वे का पैसा है। अगर वह नालियां नहीं बनेंगी

/1530/01.12.2015एस/जेके/3

तो इसी सर्दी के अन्दर वह सड़क टूटनी शुरू हो जाएगी।

श्री एस.एस. द्वारा जारी-----

01.12.2015/1535/SS-AS/1

डॉ० राजीव बिंदल क्रमागत:

उपाध्यक्ष महोदय, मैं अंतिम बात कहना चाहूंगा कि जो पंचायती राज के माध्यम से बनने वाली सड़कें हैं उनकी मेंटीनेंस का जब तक हम कोई प्रावधान नहीं करेंगे तब तक हम कितनी भी सड़कें बना लें उनका लाभ हमको कम मिलेगा। एक विषय और है कि जीपेबल सड़कें पास करने के बारे में मुख्य मंत्री जी आपने भी, पूर्व मुख्य मंत्री जी और लोक निर्माण विभाग के अधिकारियों ने भी अनेक बार खाका तैयार किया। जीपेबल सड़कें अगर हम पास करेंगे तब जा करके उस पर गाड़ियां जाने का खाका बनेगा। इसके साथ ही मैं आपका भी धन्यवाद करता हूं कि विषय अति महत्वपूर्ण है और जो बिन्दु लिखे हैं मैं उन्हें टेबल पर दे रहा हूं। उपाध्यक्ष जी, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद , जयहिन्द।

समाप्त

01.12.2015/1535/SS-AS/2

उपाध्यक्ष: अब श्री नन्द लाल जी चर्चा में भाग लेंगे।

श्री नन्द लाल (मुख्य संसदीय सचिव) :अध्यक्ष महोदय, नियम-130 के अन्तर्गत माननीय सदस्य, श्री महेश्वर सिंह जी जो प्रस्ताव लाए हैं कि सरकार की वर्तमान सड़कों के निर्माण एवं रख-रखाव की नीति पर यह सदन विचार करे, यह बहुत ही महत्वपूर्ण प्रस्ताव लाया है। मैं भी इसमें अपने विचार व्यक्त करना चाहूंगा।

उपाध्यक्ष महोदय, हम सब यह जानते हैं कि जो कई हजार किलोमीटर का रोड नेटवर्क हिमाचल में है यह पहले नहीं था। पिछले कई सालों से बनते-बनते आज करीब 35-36 हजार किलोमीटर की सड़कें बनी हैं। इसमें बहुत बड़ा योगदान सरकारों का रहा है। जैसे हम सब को मालूम है कि हिमाचल में सिर्फ कनैक्टीविटी रोडस से ही है चाहे हम फोरलेन, डबललेन, सिंगललेन की बात करें या नेशनल हाईवे या स्टेट लिंक रोड की बात करें। टूरिस्टस आयेंगे वे भी इससे आयेंगे और लोगों का आना-जाना भी इससे ही होगा। इस प्रकार हमारी जीवन रेखाएं सड़कें ही हैं। इसके रख-रखाव की बात है। कई माननीय सदस्यों ने इस पर अपने विचार व्यक्त किये। मैं यह कहना चाहूंगा कि हमारे रोडस प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना के अन्तर्गत बने हैं। नाबार्ड, शिडयूल्ड कास्ट सब-प्लान और स्टेट बजट से बने हैं। इस तरह से हर मद से जितना-जितना पैसा आता है उसके हिसाब से हिमाचल के अंदर रोडस बन रही हैं। परन्तु हमको यह नहीं भूलना चाहिए कि आज हमारे यहां किन्नौर की कंदराएं, रामपुर-बुशहर के काशापाट व कूट का एरिया और दूसरे भी इंटीरियर एरियाज हैं इनमें जो सड़कें बनी हैं इसमें कोई दो राय नहीं हैं कि उसमें कांग्रेस सरकार का बहुत बड़ा योगदान रहा है। उसके लिए मैं माननीय मुख्य मंत्री जोकि छः बार मुख्य मंत्री रहे हैं का धन्यवाद करना चाहूंगा, मुबारकबाद देना चाहूंगा कि ऐसी कंदराओं में एक अच्छी सोच के साथ सड़कों का काम हुआ है। उसके लिए पूरा हिमाचल आपका कायल है। जो पॉलिसी एक सोचने वाली है वह यह है कि जो हमारा एनुअल मैटीनेंस प्लान है, जिस मंशा से यह प्रस्ताव आया है, उसमें मैं यह कहना चाहूंगा कि एनुअल मैटीनेंस प्लान में जितना पैसा मिलता है नॉर्मली अभी

01.12.2015/1535/SS-AS/3

प्रेक्टिस यह है कि हर साल 30 या 40 किलोमीटर सड़क के लिए एनुअल मैटीनेंस प्लान में रि-सर्फेसिंग होती है। साथ में जो कैलामिटी रिलीफ फंड होता है उसकी मदद से जैसे स्नो बाउंड एरिया में स्नो कटर चलते हैं और हैवी बरसात की वजह से सड़कों को नुकसान होता है उसकी रिपेयर होती है, इन दोनों मदों के अंदर सरकार से आग्रह

रहेगा कि जो एनुअल मैटीनेंस प्लान का फंड है उसको थोड़ा रेज़ किया जाए। खासकर जो स्नो बाउंड एरियाज़ हैं जैसे माननीय सदस्या, श्रीमती आशा कुमारी जी ने रोबो तक लाने की बात कही है क्योंकि सर्दियों में जो हमारे यहां किन्नौर, लाहौल-स्पिति और शिमला के हाई रीचिज़ के एरियाज़ हैं इन पर स्नो की वजह से कई-कई दिनों तक कम्युनिकेशन कट जाता है। मशीनें रखी जाती हैं, लेटैस्ट टेक्नॉलोजी की जो मशीन्ज़ हैं, रोबो वगैरह लें ताकि अच्छी तरह से काम हो सके और लोगों को आने-जाने में असुविधा न हो। इस तरह का प्रावधान होना चाहिए। रि-सर्फेसिंग की बात हुई, मेरा यह कहना है कि रि-सर्फेसिंग जो होती है कि बिचुमन कब डालना है, कितनी लेयर होनी है, इसके लिए स्टैंडर्ड नॉर्मज़ हैं उसके हिसाब से सरकार उसको ठीक से मोनिटर करे..

जारी श्रीमती के0एस0

/1540/1.12.2015केएस/एजी1/

श्री नन्द लाल (मुख्य संसदीय सचिव) जारी---

इसके स्टैंडर्ड नॉर्मज़ हैं, उसके हिसाब से हों और सरकार उसको ठीक तरीके से मॉनिटर करें। अगर कोई कमी है तो उसको ठीक तरीके से मॉनिटर किया जाए तो मैं नहीं समझता कि इसमें कोई ज्यादा समस्या वाली बात है।

उपाध्यक्ष महोदय, श्री महेश्वर सिंह जी ने कहा कि रामपुर में सड़कों का बहुत बुरा हाल है। मैं आपको बताना चाहूंगा कि वर्ष 2012 के बाद, पिछले तीन सालों में रामपुर में सड़कों का जितना काम हुआ है, वह अपने आप में एक इतिहास है। हमारे जितने भी मेजर रोड़ज थे, जैसे आपका काशापाठ का रोड़ है, वहां रात-दिन काम चला हुआ है, दरकाली और मराला का रोड़ है जहां महेश्वर सिंह जी, आप भी जाते रहते हैं वहां दरकाली से आगे मराला तक हमने उसको पहुंचा दिया है। वह रोड़ दरकाली तक सेंक्शन था लेकिन मा0 मुख्य मंत्री महोदय ने उसको एक्सटेंशन देकर मराला तक पहुंचा दिया है। हमारी कूट क्याऊं की जो सड़क है, बहुत महत्वपूर्ण सड़क हमारे इंटिरियर एरिया की है, उस पर भी काम बन्द था। इसी तरह से कूड़ीधार-कूजा-करांगला इन सड़कों का काम भी पूरी तरह से बन्द था। आप पिछला रिकॉर्ड देखें तो पूरे पांच साल में काशापाठ की 200 मीटर सड़क बनी है। It is on record. I am making a statement here. मैं सिर्फ रामपुर के बारे में ही नहीं कह रहा हूं, पूरे हिमाचल में इस तरह है। यहां पर ऊना की बात की गई, चम्बा की बात की गई, हर

जगह की सभी लोग बात कर रहे हैं लेकिन मैं समझता हूँ कि आज सभी जगहों पर रोड़ज का बहुत अच्छा काम हो रहा है।

उपाध्यक्ष महोदय, सुरेश भारद्वाज जी ने कहा कि कुछ एरियाज की डी.पी.आर. स्पीड में बन रही है। ऐसा कुछ नहीं है अगर हम पिछली सरकार के समय के भेदभाव की बात करें तो it will go a very long way. यह बहुत लम्बा काम हो जाएगा। इसके अलावा उपाध्यक्ष जी, मेरा सरकार से आग्रह रहेगा कि जो कच्ची सड़कें हैं उनकी छोटी-मोटी रिपेयर्ज के लिए हम भी विधायक निधि से कुछ पैसा दे सकें इसका भी प्रोविज़न हो ताकि उनकी खराब हालत को एकदम ठीक किया जा

01./1540/12.2015केएस/एजी2/

सके। मैं अपनी बात यहीं पर समाप्त करता हूँ। उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

/1540/12.2015.केएस/एजी3/

उपाध्यक्ष: अब श्री वीरेन्द्र कंवर जी चर्चा में भाग लेंगे।

श्री वीरेन्द्र कंवर: माननीय उपाध्यक्ष जी, नियम-130 के अंतर्गत माननीय सदस्य ने सड़क निर्माण व इसके रख-रखाव पर चर्चा लाई है, यह बहुत महत्वपूर्ण है। मैं अपने विधान सभा क्षेत्र की बात कर रहा हूँ। हमारे ग्रामीण क्षेत्र के अंदर बहुत सी सड़कें ऐसी हैं जिनकी स्थिति बिना रख-रखाव के बहुत ही चिन्ताजनक है। जो सड़के प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना के अंतर्गत बनी हैं उनमें तो समयबद्धता भी है कि पांच साल तक वही काँट्रैक्टर उनका रख-रखाव करेगा लेकिन प्रैक्टिकली ऐसा कुछ नहीं है। जब वे बरसात के कारण खराब हो जाती है, उनका क्रॉस ड्रेनेज सिस्टम खराब हो जाता है, उनमें मिट्टी भर जाती है तो विभाग को ही उनको ठीक करते हुए हमने देखा है और बाद में बिल रेज हो जाते हैं। उसकी ओर प्रॉपर ध्यान दिया जाना चाहिए। जैसे की पूर्व वक्ताओं ने भी कहा कि विभाग को चाहिए कि वह अपनी नीति में परिवर्तन लाएं। बरसात से पहले तैयारी होनी चाहिए कि जितनी भी सड़कें हैं, चाहे वह कच्ची है या पक्की हैं, उनका ड्रेनेज सिस्टम प्रॉपर हो। नालियों में मिट्टी भर जाती है और जब बरसात आती है तो पानी सड़क में आ जाता है कोई उसको देखने वाला नहीं होता है और सड़क टूट जाती है। बरसात के बाद उसकी सफाई करते हैं और ड्रेनेज को बरसात के बाद क्लीयर करते हैं। तो मेरा निवेदन है कि इसमें विभाग को चाहिए--

श्रीमती अ0व0 द्वारा जारी----

1.12.2015/1545/av-AS/1

श्री वीरेन्द्र कंवर ---- क्रमागत

ड्रेनेज को क्लीयर करने की स्थिति बरसात के बाद आती है। मेरा निवेदन है कि इसमें विभाग उनका गर्मियों के दिनों में भी पूरा रख-रखाव करें। इसके अतिरिक्त बरसात के बाद भी अगर ड्रेनेज का प्रोपर रख-रखाव करते हैं तो हमारी बहुत सारी सड़कें बच सकती है। पहले भी लाइन डिपार्टमेंट्स के लिए हमने व्यवस्था रखी है। मनरेगा के माध्यम से पिछले कई वर्षों से गर्मियों में और बरसात के बाद भी हम उसकी रिपेयर और मेंटेनेंस करते हैं। मगर आजकल नहीं कर रहे हैं। मैं माननीय मुख्य मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूँ कि वहां पर वर्तमान में क्वालिटी बहुत पूअर हो गई है। मैं अपने डिविजन की बात कर रहा हूँ। वहां जो रिटेनिंग वॉलज लग रही हैं। चाहे वह स्कूलों के काम हो या पुल बन रहे हैं; उसमें प्रोपर क्रशर या सीमेंट इत्यादि कुछ नहीं पड़ रहा है। एक ही डंगा तीन-तीन, चार-

चार बार लगाया जा रहा है और उसी ठेकेदार द्वारा लगाया जा रहा है। मैंने ये बातें विभाग के ध्यान में भी लाई है मगर उन पर कोई कार्रवाई नहीं हो रही है। आजकल बुश कटिंग के टैंडर भी हो रहे हैं। क्लास-1 ठेकेदार भी बुश कटिंग के ठेके ले रहा है मगर वहां पर प्रोपर बुश कटिंग नहीं हो रही है। मैंने ऐसे बुश कटिंग के टैंडर कहीं नहीं देखे मगर हमारे वहां पर ऐसे टैंडर लग रहे हैं। मैं निवेदन करना चाहूंगा कि इस बारे में प्रोपर जांच हो। जैसे मेरे से पूर्व वक्ता ने कहा कि मशीनें सिर्फ कागजों में घूम रही है। मशीनें कागजों में घूम रही हैं मगर वहां पर प्रोपर काम नहीं हो पा रहे हैं। ऐसी अव्यवस्था को बदलकर विभाग अपनी पॉलिसी में कुछ परिवर्तन करें। हम नाबार्ड और वर्ल्ड बैंक के फण्ड से नई सड़कें बना रहे हैं। मगर हमारी काम करने की वही पुरानी नीति चल रही है। यहां सड़क तो बना देते हैं मगर उसके थोड़े ही समय बाद टेलीफोन डिपार्टमेंट उसको उखाड़ना शुरू कर देता है। उन सड़कों को बनाते समय ही कोई प्रावधान क्यों नहीं कर दिया जाता। तारों के लिए सड़क के किनारे पहले ही अलग से व्यवस्था की जानी चाहिए फिर चाहे बाद में एयरटेल आए या बी.एस.एन.एल. आए; हम सभी से

1.12.2015/1545/av-AS/2

उसके लिए किराया ले सकते हैं। मगर हम ऐसी व्यवस्था नहीं कर रहे हैं। इसी तरह से जो एनुअल मेंटेनेंस होती है वह भी डेढ़-दो महीने के बाद साफ हो जाती है। फिर पूछने पर बहाना बनाया जाता है कि काम करने के तुरंत बाद बारिश हो गई थी अब इसका काम उसी ठेकेदार से करवा लेंगे। सड़कों की इतनी अधिक दुर्दशा है कि जिस सड़क की आज टारिंग होती है वह मात्र डेढ़-दो महीने की समयावधि के बाद दिखाई नहीं देती तथा उसके ऊपर फिर से पैच-वर्क का कार्य शुरू हो जाता है। उसके लिए हम अपनी पॉलिसी में परिवर्तन लेकर आए। जो हम सड़क की टारिंग कर रहे हैं उसके लिए उक्त ठेकेदार कब तक जिम्मेदार है, यह सुनिश्चित किया जाना चाहिए। हम रूरल एरिया में भी सड़कों की अपग्रेडेशन कर रहे हैं। हमें उसकी राइडिंग कैपेसिटी को इम्प्रूव करने की व्यवस्था भी साथ में करनी चाहिए। परंतु हम ऐसा नहीं करते। हम सिर्फ साइडें बनाते हैं और वह रोड बाद में सारी-की-सारी टूट जाती है। हमें केंद्र सरकार द्वारा नेशनल हाई-वे दिया गया है। उसके लिए मैं पहले केंद्र सरकार और अपने सांसद, अनुराग ठाकुर जी का धन्यवाद करता हूं। भोटा से लेकर ऊना; जो कि वाया भसौली होते हुए नेशनल हाई-वे स्वीकृत हुआ है, वह हमारी बहुत बड़ी मांग थी। लठैणी-मंदलीपुल भी उस नेशनल हाई-वे का हिस्सा बनेगा। उसके लिए सरकार लैंड एक्विजिशन और फॉरैस्ट क्लीयरेंस का काम जल्दी-से-जल्दी करें क्योंकि यह रोड बहुत ही महत्वपूर्ण है। मैं यहां पर एक और निवेदन करना चाहता हूं कि हमारा ऊना से लेकर के लठैणी तक जो एक और एक्सप्रेस हाई-वे बना है -----

श्री वर्मा द्वारा जारी

01/12/2015/1550/टी0सी0/ए0एस0/1

श्री वीरेन्द्र कंवर --- जारी

कि जो एक एक्सप्रेस हाईवे ऊना से लेकर लठाणी और उसी तरह से मैहतपुर से लेकर अम्ब तक बना है, वहां आए दिन बहुत सारी सड़क दुर्घटनाएं होती रहती हैं। यदि इन सड़कों पर पिछले दो वर्षों का डैथ रेट देखा जाए तो कम से कम 200 से 250 लोग सड़क दुर्घटना का शिकार हुए हैं और इसका कारण ओवर स्पीड का होना है। ओवर स्पीड के लिए जो साईन बोर्ड वहां पर लगाने चाहिए वह पर्याप्त नहीं है और इन एक्सप्रेस हाईवे को जोड़ने वाली जो सम्पर्क सड़कें हैं वहां से जो गाड़िया आती हैं उनके साथ अधिकतर एक्सीडेंट हो रहे हैं। क्योंकि एक्सप्रेस हाईवे पर गाड़ियां ओवर स्पीड में होती हैं जिसके कारण ये एक्सीडेंट होते हैं। मेरा निवेदन है कि इसके लिए स्टैड टाईपस जो स्पीट ब्रेकर होते हैं उनको लगाने का प्रावधान करें और उसी तरह से जो हमारी सम्पर्क सड़कें हैं उनमें भी स्पीड ब्रेकर लगें ताकि उनमें भी वाहनों की गति में कमी आए। दूसरे वहां पर पूरे कुठलैहड़ क्षेत्र के अन्दर ऊना से लेकर लठाणी तक एक ए0एस0 आई0 और एक होमगार्ड बंगाणा में ट्रेफिक पुलिस का है। जितने भी श्रद्धालू आते हैं कोई भी ट्रेफिक रूल्ज को फोलो नहीं करता है। हालत यह है कि 10-10 मोटर साईकल वाले इक्के चले रहते हैं। जिसके कारण एक्सीडेंट्स हो रहे हैं। बहुत सारी गाड़ियां श्रद्धालूओं की आ रही हैं और वे पहाड़ी क्षेत्र से अनभिज्ञ होने के कारण उनकी गाड़ियों के एक्सीडेंट हो रहे हैं। मेरा माननीय मुख्य मंत्री जी से निवेदन है कि वहां कम से कम ट्रेफिक सिस्टम को स्ट्रेंथन किया जाये। ताकि जगह-जगह पर जब ट्रेफिक पुलिस वाले होंगे तो कम से कम लोगों को थोड़ा डर होगा और उससे एक्सीडेंट्स कम होंगे। मेरा विशेष निवेदन है कि इस ओर विभाग ध्यान दें। इसी तरह से हमारे बंगाणा क्षेत्र के अन्दर बड़सर से ब्रह्मी की जो सड़क आती है वह अब पूरी तरह से खड्ड में बदल गई है। इस बारे में मैंने बार-बार निवेदन किया था कि कम से कम इसमें पैच वर्क तो किया जाये। लेकिन अब यह पैच वर्क की स्थिति में भी नहीं रह गई है। इसी तरह से खडवाँई से लेकर हरोट सड़क की भी यही हालत है। मेरा माननीय मुख्य मंत्री जी से निवेदन है कि हमारी जो ग्रामीण सड़कें हैं उसके

01/12/2015/1550/टी0सी0/ए0एस0/2

कन्वर्जन्स में हम विधायक निधि का प्रयोग कर सकें इसके लिए आप विभाग को निर्देश दें। यदि हम कन्वर्जन्स करके मनरेगा के साथ उस सड़क को बनाएंगे तो उससे ज्यादा सड़क बन पाएगी और लोगों को ज्यादा लाभ मिल सकेगा। मेरा विशेष निवेदन रहेगा कि हमारी जो ऊना से लेकर संतोखगढ़ सड़क है, पिछली सरकार ने 350 करोड़

रूपया वहां पर लगया। उसी तरह से जो पठानकोट-मण्डी नेशनल हाईवे 20 है इसमें भी बहुत सारे छोटे-छोटे पुल हैं जिसके कारण वहां पर जाम लगा रहता है। जैसे मांझी खड्ड जो मटौर के पास है, गगल है यहां पर अक्सर आधे-आधे घण्टे जाम लगा रहता है। देहरा मण्डल में लोक निर्माण विभाग के सब-डिवीजन के अन्तर्गत सड़कों की दशा भी चिंतनीय है। हमारे साथी श्री विक्रम जी ने अभी तीन दिन तक वहां पद यात्रा भी निकाली जिसमें 250-300 लोग प्रतिदिन इनके साथ चले और वे प्रदेश सरकार का खुलकर विरोध कर रहे थे। ये तो एक विधान सभा क्षेत्र से शुरूआत हुई, पूरे प्रदेश के विधान सभा क्षेत्र से ये --

श्रीमती एन0एस0 द्वारा जारी---

01.12.2015/1555/NS/AG/1

श्री वीरेन्द्र कंवर द्वारा--- जारी

पूरे विधान सभा क्षेत्रों से यह बात शुरू होने जा रही है। जैसे देहरा से नगरोटा सूरियां, ढलियारा से डाडासीबा या जितनी भी ग्रामीण सड़के हैं, मेरा उपाध्यक्ष महोदय से निवेदन रहेगा कि इनकी ओर ध्यान दें। जितनी भी सड़के विधायक प्राथमिकता में हैं चाहे वह नाबार्ड, प्रधानमंत्री सड़क योजना में है। हम जब सड़के प्रोपोज़्ड करते हैं तो वन विभाग भी एन.ओ.सी देने में कोताही बरतता है। मेरा मुख्यमंत्री जी से निवेदन है कि आप इस ओर विशेष ध्यान दें। आज जहां ग्रामीण क्षेत्र के अंदर हमारे पास कोई ओर सुविधा नहीं है सिर्फ एकमात्र सड़के ही हैं। हम इन विशेष सड़कों पर ध्यान दें। मेरा विशेषकर माननीय मुख्यमंत्री जी से निवेदन है कि इन दो वर्षों के अंदर क्वालिटी में बहुत गिरावट आई है। आप विशेषकर क्वालिटी कंट्रोल में ध्यान दें। मेरा आप से यही निवेदन है। उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया। इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

समाप्त

01.12.2015/1555/NS/AG/2

श्री रोहित ठाकुर, (मुख्य संसदीय सचिव): उपाध्यक्ष महोदय, नियम-130 के तहत महेश्वर सिंह जी ने अत्यन्त महत्वपूर्ण विषय यहां पर उठाया है। हिमाचल प्रदेश में सड़कें ही कनैकटीविटी का एकमात्र साधन हैं। हिमाचल निर्माता डा० यशवंत सिंह परमार से लेकर के वर्तमान वीरभद्र सिंह जी तक हिमाचल सरकारों की हमेशा इन सड़कों की प्राथमिकता रही। आज़ादी के समय हिमाचल प्रदेश में मात्र 600-700 कि० मी० सड़कें थी। आज यह बढ़कर 37000 कि० मी० हो गई हैं। यह सड़के हिमाचल प्रदेश के 12 जिलों में बनी हैं। साथ ही साथ जहां सड़कों का निर्माण हुआ, नई कनैकटीविटी हुई। हर पंचायत मुख्यालय, हर कस्बे को जोड़ने की जो मुहिम सरकार ने चलाई, तो उसके साथ एक चुनौती भी सामने आई है। इन सड़कों की रिपेयर, मेंटेनेंस और रख-रखाव अत्यन्त महत्वपूर्ण है। मुझसे पूर्व इस विषय पर माननीय सदस्यों ने काफी सार्थक विचार रखे। उसमें मैं अपने आपको भी जोड़ना चाहूंगा। हर विधान सभा क्षेत्र, हर डिवीज़न में एनुअल रिन्यूअल कोट के तहत सड़कें मार्क की जाती हैं। मैं अपने ही चुनाव क्षेत्र का उदाहरण देना चाहूंगा। जहां लगभग 950 कि० मी० सड़कें जुब्बल-कोटखाई डिवीज़न में हैं तो हर वर्ष कोई 30-35 कि० मी० की सैंक्शन अप्रूवल अभी ए.एम.पी. के तहत एनुअल मेंटेनेंस प्लान के तहत मिलती है। इसको बढ़ाने की आवश्यकता है। हमारा क्षेत्र भौगोलिक दृष्टि से जो हमारी टोपोग्राफी है, स्नो बाऊंड एरिया है। हमारे पहाड़ी क्षेत्रों में सबसे बड़ी समस्या आती है वह वर्किंग सीज़न की है। बड़े लिमिटेड वर्किंग सीज़न में यह टारगेट अचीव करने होते हैं। मेरा माननीय मुख्यमंत्री जी इनके पास लोक निर्माण विभाग भी है उनसे आग्रह रहेगा कि विशेषकर हमारे पहाड़ी क्षेत्र हैं, स्नो बाऊंड डिवीजन हैं, उनके जो ए.एम.पी. , एनुअल रिन्यूअल कोट के प्रोजेक्ट्स अगले वर्ष के लिए हैं। उसका फरवरी से पहले जितना भी टेंडर का प्रोसैस हो ,वह कम्प्लीट हो जाए ताकि मार्च के बाद जो भी हमें तीन-चार महीने कार्य करने के मिलते हैं उसमें युद्धस्तर पर हमारा रिन्यूअल कोट का कार्य हो। आज आवश्यकता है जिस तरह से महेश्वर सिंह और अन्य माननीय सदस्यों ने यहां पर कहा कि हमारा जो स्पैसिफिकेशन विशेषकर जब मैं पहाड़ी क्षेत्र की बात करूंगा कि वर्तमान में मात्र अभी 25 mm है जो डिस्ट्रिक्ट रूरल रोड है जो स्टेट बजट

01.12.2015/1555/NS/AG/3

के द्वारा इसमें रिन्यूअल कोट है और इसके विपरीत जो हमारा नेशनल हाईवे के माध्यम से रिन्यूअल कोट होता है, मैटलिंग/टारिंग या रिटारिंग होती है उसमें 75 से 90mm है।

उसको बढ़ाने की आवश्यकता है क्योंकि मैदानी और पहाड़ी क्षेत्र जैसा मैंने पहले भी कहा कि बड़ा लिमिटेड वर्किंग सीजन होता है और बड़ा हार्श वैदर होता है। सर्दियों के समय में 4-5 महीने तो हमारे क्षेत्र बर्फ के कारण कटे होते हैं। इसके अलावा वर्षा का भी प्रभाव रहता है। इसी तरह पी.एम.जी.एस.वाई एक महत्वपूर्ण योजना है और इसमें वाजपेयी जी का नाम भी जुड़ा है।

श्री नेगी द्वारा --- जारी।

01.12.2015/1600/negi/As/1

मुख्य संसदीय सचिव (श्री रोहित ठाकुर) ___ जारी...

और ठीक कहा आशा जी ने कि वर्तमान में जब से नई एन.डी.ए. सरकार आई है इनकी प्राथमिकताएं बदली हैं। आज तक मोदी सरकार की दो यूनियन बजट आ चुके हैं और 734 करोड़ की प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना की प्रपोजल हिमाचल प्रदेश सरकार की केन्द्र के पास लम्बित है। अच्छे दिन आने की बहुत सी बातें थी, मुझे पूर्ण आशा है कि आने वाले समय में यह स्वीकृति मिलेगी चाहे वो पी.एम.जी.एस.वाई. की बात हो और चाहे ए.आई.बी.पी. की बात हो। अब कहा तो यह जा रहा है कि वन ड्रॉप वन क्रौप एक अलग सी योजना आ रही है। इन दो वर्षों में ए.आई.बी.पी. के तहत हमें कुछ बजट नहीं मिला। प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना के तहत अलग से हर तीसरे-चौथे साल रिन्युअल कोट के लिए पैसा मिलता था और इसी तर्ज पर हमारी बहुत सी सड़कें नाबार्ड के तहत पक्की हुई हैं। इसके लिए भी जो हमारा स्टेट का शेयर होता है, उदाहरण के तौर पर 500 करोड़ रुपये अगर हमें एक वर्ष में नाबार्ड का लोन मिलेगा तो हमें कुछ न कुछ एमाउन्ट ईयर मार्क करने चाहिए ताकि नाबार्ड के माध्यम से जो हमारी सड़कें पक्की हुई हैं उनकी रिन्युअल कोट के लिए बजट का प्रावधान हो सके। हमारे स्टेट बजट में भी बजट में बढ़ोतरी करने का हर सम्भव प्रयास किया जा रहा है कि रिपेयर/मेन्टेनेंस का बजट बढ़ाया जाए। यहां पर एक सैस की बात भी आई है। जैसे वर्तमान में स्वच्छ भारत अभियान में भी एक नया सैस प्रारम्भ कर दिया है। विशेष रूप से जहां हमारे पावर प्रोजेक्ट्स लग रहे हैं, चाहे किन्नौर जिले की बात है और फिर हमारे रोहडू या जुब्बल कोटखाई विधान क्षेत्र की बात हैं। वहां पब्लर दरिया में 5 प्रोजेक्ट्स आ रहे हैं जिसमें लगभग 350 मैगावाट बिजली की प्रोडक्शन होनी है। ... (घंटी) ... उन कम्पनीज़ पर सैस लगाया जाए। मैं समझता हूं कि यह हमारे सड़कों

को और बेहतर करने के लिए अत्यन्त महत्वपूर्ण रहेगा। इसी तरह से टियोग-खड़ापत्थर-हाटकोटी रोड़ की बात भी यहां पर बीच में आई। हमारे माननीय मुख्य मंत्री जी ने स्वयं अपनी चिन्ता दर्शाते हुए बारम्बार इसमें समीक्षा बैठकें ली हैं। तीन दफा तो वह स्वयं इसी सड़क से बाई-रोड़ रोहडू से शिमला पहुंचे हैं। इस सड़क के प्रति हमारी सरकार की पूरी चिन्ता है।

01.12.2015/1600/negi/As/2

स्वयं मुख्य मंत्री जी ने और हम सब ने इस बात को माना है कि जिस गति से हम चाहते थे कि कार्य हो उसमें कहीं न कहीं कम्पनी के द्वारा कमी है। अगर कैल्कुलेट करें तो वर्तमान में 25 से 30 प्रतिशत के आसपास का कार्य हुआ है। अभी बहुत कुछ होना बाकी है। लेकिन जिस तरह से इसको राजनीतिक तूल दिया जा रहा है वह निन्दनीय है, वह एक नाटक है। अगर हम पिछले इनके कार्यकाल को देखेंगे जो 5 वर्ष पिछले भाजपा सरकार के रहे तो उस समय मात्र 18 प्रतिशत कार्य हुआ। कहते हैं कि उसकी औपचारिकताएं ही पूरी नहीं थी। अगर औपचारिकताएं पूर्ण नहीं थी तो उसका शिलान्यास क्यों किया गया और उसका फाउन्डेशन स्टोन क्यों रखा गया? आपने किसको भ्रमित करने का उसके माध्यम से प्रयास किया? जहां तक तथ्य बताते हैं कि अगस्त, 2007 में एक एम.ओ.यू., माननीय मुख्य मंत्री, श्री वीरभद्र सिंह जी, पी.चिदम्बरम जी, तत्कालीन हमारे यूनियन फाइनेंस मिनिस्टर थे उनकी उपस्थिति में नई दिल्ली में, यह 1365 करोड़ रुपये से आज बढ़कर 1800 करोड़ रुपये से अधिक में समझता हूं कि यह वर्ल्ड-बैंक ऐडिड प्रोजेक्ट बन चुका है, इसपर हस्ताक्षर हुए थे। चुनाव के बाद सत्ता परिवर्तन हुआ। उसका पत्थर रखा गया। लेकिन मैं समझता हूं कि 5वर्ष तक तत्कालीन सरकार का उदासीन रवैया रहने के कारण पूरे क्षेत्र की दुर्गति हुई। मैं बधाई देना चाहता हूं सत्ती जी को इनके क्षेत्र में भी चाइनिस कम्पनी के पास कार्य था। लगभग 150 करोड़ रुपये का चाइनिस कम्पनी के पास ऊना-हमीरपुर का कार्य था वह वक्त पर मुकम्मल हुआ। लेकिन टियोग-खड़ा पत्थर-हाटकोटी रोड़ में पिछली सरकार के समय में बहुत बड़ी चूक हुई। लेकिन आज हमारी प्राथमिकता है कि हम 2017 से पूर्व इसमें रचनात्मक रूप में सुधार लाएंगे। हमारी सरकार की जो प्राथमिकता है, जो वचनबद्धता है, यही कारण है कि पिछले तीनों वर्षों में चाहे वह 2013 की बात हो, 2014 की बात हो और 2015 के सेब सीजन की बात हो, वहां से बड़े सुचारु रूप से सेब निकला है। एक भी पेट्टी, एक भी बोरी कहीं नष्ट होने की बात नहीं हुई। अगर हम पिछले कार्यकाल को देखेंगे तो 2010 में ही कोई 700 करोड़ रुपये का आर्थिक

नुकसान व जानी नुकसान अलग से हुआ है। 50 करोड़ का सेब जो एम.आई.एस. के तहत लिया जाता है वह मौके पर

01.12.2015/1600/negi/As/3

नष्ट हुआ। वर्मी कम्पोस्ट/केंचुआ खाद का आज तक मैं फॉर्मूला समझ नहीं पाया कि सेब से केंचुआ खाद कैसे बनता है ? तो यह फॉर्मूले भी उस वक्त हुए। आज मैं समझता हूँ अभी पदयात्रा तो ठीक है श्री बिक्रम जी कर रहे हैं, एक सत्यग्रह की भी बात चल रही है। ये सारी बातें मैं समझता हूँ कि देखने योग्य है। जहां ठियोग.. .

श्री शर्मा जी द्वारा जारी...

01.12.2015/1605/SLS-AS-1

श्री रोहित ठाकुर, मा० मुख्य संसदीय सचिव...जारी

ठियोग खड़ा पत्थर हाटकोटी रोड हमारी प्राथमिकता है। इसके अलावा जो हमारी जुबल कोटखाई रोहडू की महत्वपूर्ण सड़क है -पौंटा रोहडू रोड, इसको हमारी पूर्व कांग्रेस सरकार ने नेशनल हाईवे का दर्जा दिया। इन तीन वर्षों के दौरान लगभग कोई 50 करोड़ रुपये की राशि हमारी इस महत्वपूर्ण सड़क के लिए स्वीकृत हुई है। इसमें लगभग 25 करोड़ रुपये का कार्य हो चुका है। तोमर जी भी इस बात से सहमत होंगे कि हमारा कफोटा से लेकर गुमा तक का जो पोर्शन है उसका फिर से टैंडर लगा है। उसमें 3 कार्यों में से 2 कार्य हो चुके हैं और यह कार्य युद्धस्तर पर हुए। जो हमारा आलटरनेटिव रूट है, ठियोग खड़ा पत्थर हाटकोटी रोड के अलावा, इस वर्ष ही उससे लगभग कोई 35 लाख पेटियों का आगे विपणन हुआ है। यह एक बहुत बड़ी उपलब्धि है।

यहां पर फोरैस्ट क्लीयरेंस की बात आई जो एक महत्वपूर्ण विषय है। अगस्त, 2014 से, जब से यह प्रक्रिया ऑनलाईन प्रारंभ हुई, उसके बाद से हमें एफ.सी.ए. की एक भी स्वीकृति प्राप्त नहीं हुई है। ऑन लाईन सिस्टम शुरू होने से पहले यह प्रक्रिया अलग थी, उसमें स्वीकृति आ जाती थी। लेकिन अब हमें इसको स्पीड अप करना पड़ेगा। जो इसके लिए नोडल ऑफिस है उसको गियर अप करना पड़ेगा।

बिंदल जी ने ऐंबुलेंस रोड की पासिंग की बात कही। हमारा क्षेत्र एक पहाड़ी क्षेत्र है और हमारी कठिन टोपोग्राफी है। इसलिए जहां पर बस योग्य सड़क नहीं बन सकती, वहां पर ऐंबुलेंस रोड की पासिंग होनी चाहिए।

यहां पर और भी बहुत-सी रचनात्मक बातें कही गई हैं, जिनका मैं समर्थन करता हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया, आपका धन्यवाद।

01.12.2015/1605/SLS-AS-2

उपाध्यक्ष : अभी लिस्ट में 10 और माननीय सदस्य बोलने के लिए शेष हैं। क्योंकि इस विषय पर काफी चर्चा हो चुकी है, इसलिए अगर सदन की अनुमति हो तो चर्चा को यहीं पर समाप्त कर माननीय मुख्य मंत्री जी चर्चा का उत्तर देंगे।

(सदन द्वारा अनुमति दी गई।)

अब माननीय मुख्य मंत्री जी चर्चा का उत्तर देंगे।

01.12.2015/1605/SLS-AS-3

मुख्य मंत्री : उपाध्यक्ष महोदय, श्री महेश्वर सिंह जी ने सड़कों के बारे में यहां पर जो प्रस्ताव रखा, उसमें कुल मिलाकर 10 माननीय सदस्यों ने भाग लिया। जिन-जिन माननीय सदस्यों ने चर्चा में भाग लिया, मैं उन सबका धन्यवाद करता हूँ। यहां एक बहुत ही रचनात्मक बहस हुई है और सभी माननीय सदस्यों ने बहुत ही बहुमूल्य सुझाव दिए हैं जिसके लिए मैं उनका आभारी हूँ।

उपाध्यक्ष महोदय, हिमाचल प्रदेश एक पहाड़ी प्रदेश है। हमारे प्रथम मुख्य मंत्री डॉ० यशवन्त सिंह परमार जी का कहना था, वह बार-बार कहते थे कि सड़कें हिमाचल प्रदेश की भाग्य रेखाएं हैं। यह बात सही है। ... (व्यवधान)...

उपाध्यक्ष : महेन्द्र सिंह जी, यह निर्णय सबकी राय से हुआ है। मैंने सदन में उपस्थित सभी सदस्यों की राय पूछी है। ... (व्यवधान)...

मुख्य मंत्री : आप हाज़िर होते तो आप बोलते। ... (व्यवधान) ... I am continuing my speech. ... (व्यवधान) ... उपाध्यक्ष महोदय, डॉ० यशवन्त सिंह परमार कहा करते थे कि सड़कें हमारी भाग्य रेखाएं हैं। ... (व्यवधान)...

उपाध्यक्ष : मैंने सभी की राय लेने के बाद यह फ़ैसला लिया है। ... (व्यवधान) ... मैंने पक्ष और विपक्ष के सभी सदस्यों से पूछा लेकिन किसी ने भी आम राय के विरोध में नहीं कहा। ... (व्यवधान) ... माननीय सदस्य महेन्द्र सिंह जी, आप तो यहां पर उपस्थित ही नहीं थे।

मुख्य मंत्री : उपाध्यक्ष महोदय, मैं बताना चाहूंगा ... (व्यवधान) ... इसमें तानाशाही का क्या सवाल है? आप तो स्वयं ही सदन में नहीं थे। ... (व्यवधान)...

जारी ...गर्ग जी

01/12/2015/1610/RG/AS/1

मुख्य मंत्री के पश्चात

श्री महेन्द्र सिंह : हम चाहते हैं कि इस पर विस्तार से चर्चा हो और तब उसके पश्चात नीति बने। -- (व्यवधान) ---

मुख्य मंत्री : नीति क्या बननी है? इस पर विस्तार से चर्चा हुई है और इस विषय पर 10 सदस्यों ने बोला है।

उपाध्यक्ष : श्री महेन्द्र सिंह जी आप तो उस समय सदन में उपस्थित ही नहीं थे जब यहां मुख्य मंत्री महोदय को चर्चा के उत्तर के लिए कहा गया और आप में से किसी ने भी चर्चा के उत्तर के लिए ऑब्जेक्ट भी नहीं किया।

श्री महेन्द्र सिंह : आपने यह निर्णय कैसे ले लिया कि आप चर्चा अधूरी छोड़कर मुख्य मंत्री जी को उत्तर देने के लिए कहें। इसलिए मैं दुबारा से आपसे प्रार्थना करता हूँ कि इस विषय पर हमें भी चर्चा में भाग लेने दीजिए।

उपाध्यक्ष : मैंने सबकी राय लेने के पश्चात ही यह निर्णय किया है।

मुख्य मंत्री : आप कहां गए? यदि आप गैलरी में बैठकर चर्चा सुन रहे हैं, तो हमें क्या पता कि आप कहां हैं? Where were you? Whether you were in Gallery or whether you were in attic, who knows?

उपाध्यक्ष : आप लोग बैठ जाएं।

मुख्य मंत्री : आपके बहुत से सदस्य बोले हैं।

उपाध्यक्ष : आप लोग बैठ जाएं। I am on my legs. मैं माननीय मुख्य मंत्री जी से निवेदन करता हूँ कि बोलने वाले 10 सदस्य हैं, दो-दो मिनट सभी लोग बोल लें।

मुख्य मंत्री : उपाध्यक्ष महोदय, जब आपने एक बार व्यवस्था दे दी है, तो इनको संतुष्ट होना चाहिए। हम तो इनको सुनने के लिए बैठे हुए थे। 10 सदस्यों में से 7 सदस्य विपक्ष के बोले हैं।

श्री महेन्द्र सिंह : उपाध्यक्ष महोदय, इतनी महत्वपूर्ण चर्चा पर हमने भी बोलना है। हमने प्रदेश की बात रखनी है और अपने सुझाव देने हैं कि कैसे-कैसे नीतियां बननी चाहिए।

मुख्य मंत्री : आप बताइए कि आप आखिरी दम तक बैठे रहेंगे इस शर्त पर बोलिए। यह नहीं कि कोई बोलना शुरू करे और आप उठकर बाहर चले जाएं, लेकिन आप उठकर बाहर चले जाते हैं। इस चर्चा पर 10 सदस्य बोले हैं, लेकिन आप यहां उपस्थित नहीं थे, you were not present here.

श्री महेन्द्र सिंह : मुख्य मंत्री जी आप गुस्सा न हों।

01/12/2015/1610/RG/AS/2

मुख्य मंत्री : मैं गुस्सा नहीं होता। बात ऐसी है कि अभी तक 10 सदस्य बोल चुके हैं और आप लोग यहां थे ही नहीं, you were not present in the House.

श्री महेन्द्र सिंह : उपाध्यक्ष महोदय, हमने अपने-अपने नाम बोलने के लिए दिए हैं।

उपाध्यक्ष : कृपया आप लोग बैठ जाएं। सिर्फ दो-दो मिनट का समय बोलने के लिए मिलेगा, इससे ज्यादा समय किसी को नहीं मिलेगा।

अब श्री गोविन्द राम शर्मा जी चर्चा में भाग लेंगे।

श्री गोविन्द राम शर्मा : माननीय उपाध्यक्ष महोदय, नियम-130 के अन्तर्गत जो प्रस्ताव श्री महेश्वर सिंह जी इस सदन में लाए हैं मैं उस पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। उपाध्यक्ष महोदय, बहुत से वक्ताओं ने मुझसे पूर्व भी यहां अपनी बात रखी और मैं भी समझता हूं कि सड़कें हमारे प्रदेश के भाग्य और जीवन रेखाएं हैं। इस पर ध्यान देने की आवश्यकता है। चाहे वह सड़क ब्लॉक की हो या स्टेट की हो या नेशनल हाइवे या प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के अन्तर्गत कोई सड़क हो। नेशनल हाइवे की भी जो हमारी सड़क है जो शिमला से कांगड़ा-मण्डी के लिए जाती है उसमें भी बनूटी से लेकर घणाहटी तक सड़क की स्थिति बहुत खराब है। मेरे क्षेत्र में दानोघाट से दाड़ला के लिए, शायद उसके लिए पैसा भी स्वीकृत है, लेकिन फॉरेस्ट क्लियरेंस के कारण वह काम अभी तक शुरू नहीं हो पाया है। इसी प्रकार सबसे बुरी स्थिति----जारी

एम.एस. द्वारा जारी

01/12/2015/1615/MS/AG/1

श्री गोविन्द राम शर्मा जारी-----

इसी प्रकार से सबसे बुरी स्थिति नालागढ़ से रामशहर होता हुआ दिग्गल जो रोड कुनिहार के लिए आया है और खासकर जो नालागढ़ डिवीजन के अंतर्गत आता है उसकी स्थिति तो बहुत ही खराब है। मैं समझता हूं कि कई दफा नालागढ़ के विधायक ने भी सड़कों के बारे में आंदोलन किए हैं। हमारे अर्की डिवीजन के कुछ रोड अच्छे हैं लेकिन नालागढ़ डिवीजन की स्थिति बहुत खराब है। मेरा माननीय मुख्य मंत्री जी से निवेदन रहेगा कि उस पर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता है। मैंने पहले भी निवेदन किया था और सात-आठ साल से मैं देख भी रहा हूं कि उसमें आज तक जो रिन्युअल होती है वह नहीं हुई है। मैंने विभाग को भी कई दफा इस बारे में कहा है। यहां सड़कों के टूटने की भी चर्चा की गई। नई सड़कें जो नाबार्ड, प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना या अन्य स्कीमों के तहत बनती हैं या बन रही हैं, उनमें भी विभाग की ओर से कमी रहती है। यह ठीक है कि विभाग में सचिव, इंजीनियर-इन-चीफ या एस0ई0 ने हर समय मौके पर नहीं रहना है लेकिन जो उनसे नीचे के अधिकारी हैं वे तो

कम-से-कम वहां देखें। बहुत से ऐसे ठेकेदार हैं जिन्होंने आठ-आठ रोड्ज के काम लिए हुए हैं। उन्होंने कोई पत्नी के नाम से ठेका लिया है, कोई भाई या चाचा के नाम से ठेका लिया है। एक ही ठेकेदार आठ-आठ, नौ-नौ काम ले लेता है। उनका काम कहीं सिरमौर, कांगड़ा, बिलासपुर और कहीं ऊना में है। काम वहां सही रूप से नहीं होता है और काम की क्वालिटी भी सही नहीं हो पाती है। मेरे ख्याल में सरकार ने ऐसे भी निर्देश विभाग को दिए होंगे कि किसी भी ठेकेदार को दो या तीन से ज्यादा काम न दिए जाएं लेकिन वे अलग-अलग नाम से ठेके ले लेते हैं जिस वजह से काम में कमी रहती है। जो प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना है उसमें फॉरैस्ट क्लीयरेंस के कारण बहुत से काम रूके हुए हैं। उसमें भी प्रदेश सरकार विभाग को यदि निर्देश दे दें तो उसका लाभ भी प्रदेश को होगा क्योंकि उसके लिए पैसा केन्द्र सरकार देती है। जब केन्द्र से पैसा आएगा तो हमारा प्रदेश सरकार का पैसा बचेगा और ग्रामीण लोगों को उसका लाभ होगा। इसके अलावा जो ब्लॉक के रोड्ज हैं, सभी वक्ताओं ने कहा कि रोड्ज सभी बना देते हैं। कोई एम0पी0 फण्ड से बनता है, कोई

01/12/2015/1615/MS/AG/2

विधायक फण्ड से बनता है या एस0सी0 कम्पौनैट प्लान से बनता है। लेकिन बरसात में जब सड़कें खराब होंगी या सर्दियों में बर्फ के कारण जब सड़कें खराब होंगी तो जो छोटे एम्बुलेंस रोड्ज होते हैं उनमें आने-जाने में दिक्कत होती है। उनकी रिपेयर के लिए विधायक निधि या एम0पी0 निधि से पैसा नहीं मिलता है। इसलिए उसके लिए सरकार को कुछ-न-कुछ फैसला करने की आवश्यकता है। मेरे जिला के अंदर भी और मेरे क्षेत्र के अंदर भी नेशनल हाइवे के दो रोड्ज की डी0पी0आर0 भेजी गई थी। इसके अलावा एक इण्डस्ट्रियल कोरिडोर की भी घोषणा हुई थी। अगर प्रदेश सरकार उसकी प्रपोजल जल्दी बनाकर दे दे तो उसका पैसा भी केन्द्र सरकार से आ मिल जाएगा।

मुख्य मंत्री : आप किस सड़क की बात कर रहे हैं?

श्री गोविन्द राम शर्मा : एक शालाघाट से, नालागढ़ से थोड़ा आगे घनौनी के लिए सड़क और एक सड़क शिमला से तारादेवी और तारादेवी से एयरपोर्ट और कुनिहार होते हुए गई है, वह है। अगर वह हो जाए तो उसके लिए केन्द्र से पैसा मिल सकता है। हम भी प्रयास करेंगे और आप भी यहां से प्रपोजल दे देंगे तो प्रदेश का पैसा भी बचेगा और सभी लोगों को सुविधा भी हो जाएगी। यही हमारा आपसे निवेदन है।

मुख्य मंत्री : इस सड़क की प्रपोजल पहले ही गई हुई है।

श्री गोविन्द राम शर्मा : सर इण्डस्ट्रियल कोरिडोर की घोषणा कर दी है लेकिन जो तारादेवी से, जारी श्री जे0के0 द्वारा-----

/1620/01.12.2015एजी/जेके/1

श्री गोविन्द राम शर्मा जारी---

लेकिन जो सड़क तारादेवी से जुब्बड़हट्टी होते हुए, मंत्री जी के चुनाव क्षेत्र से होते हुए कुनिहार होते हुए गई, उसकी डी0पी0आर0 भी यदि आप भेजेंगे तो उससे प्रदेश सरकार को लाभ होगा। पैसा केन्द्र सरकार से आ जाएगा और पब्लिक के लिए भी उसकी सुविधा हो जाएगी। ऐसे अनेकों कार्यों की ओर हमें ध्यान देने की आवश्यकता है। यह कोई राजनीति से प्रेरित भाषण नहीं है। हम तो यह निवेदन कर रहे हैं कि जनता आपकी भी है और हमारी भी है। यदि हम सभी मिल करके जनता का काम करेंगे तो इससे जनता को लाभ होगा। जितना जल्दी हम कर सकेंगे उसका लाभ आपको भी होगा और हमें भी होगा। बिना किसी पक्षपात के यह कार्य हो। ये मेरी कुछ बातें थी। मैं चाहूंगा कि सरकार इसकी तरफ ध्यान दें। उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे समय दिया , दिया तो कम परन्तु फिर भी आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

/1620/01.12.2015एजी/जेके/2

उपाध्यक्ष: माननीय मुख्य मंत्री जी ।

मुख्य मंत्री: उपाध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य ने जिस सड़क का जिक्र किया, हमने इसको नेशनल हाई-वे बनाने के लिए कई महीने पहले भारत सरकार को लिख दिया है और उसके ऊपर हमने रिमाईंडर भी भेजा है।

/1620/01.12.2015एजी/जेके/3

उपाध्यक्ष: अब श्री रवि ठाकुर जी चर्चा में भाग लेंगे।

श्री रवि ठाकुर: माननीय उपाध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य, श्री महेश्वर सिंह जी ने नियम-130 के अन्तर्गत जो प्रस्ताव लाया है उसके ऊपर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। समय का अभाव है इसलिए मैं अपनी बात संक्षेप में रखूंगा। जिस तरह से हमारे माननीय मुख्य मंत्री जी ने कहा कि हमारे पूर्व मुख्य मंत्री, डॉ० यशवंत सिंह परमार जी कहा करते थे कि यहां की सड़कें हमारी भाग्य रेखाएं हैं। उन्होंने यह भी कहा था कि जो हमारे मस्तक की जो लकीरें हैं वे हमारे प्रदेश के लोगों के रास्ते हैं। इस बात को अपने जहन में रखते हुए मैं यहां पर अपनी बात रखूंगा। ज्यादातर हमारे पूर्व वक्ताओं ने विस्तार से अपनी-अपनी बात कह दी है। जो भी हमारे विधायकों की रीड्रेसल ऑफ प्रॉबलम्स है वह सरकार के सामने रखी हैं। मैं केवल अपने अनुसूचित जनजातीय क्षेत्रों लाहौल-स्पिति, किन्नौर, भरमौर की कुछ समस्याओं के बारे में बोलना चाहूंगा। हमारी एक जैसी समस्याएं हैं। इसमें एक तो बी०आर०ओ० के पास बहुत ज्यादा सड़कें हैं। हमारा ज्यादातर काम बी०आर०ओ० करता है। उनके साथ सरकार को तालमेल रखने की आवश्यकता है, क्योंकि वहां पर बार-बार सड़कें टूटती रहती हैं। एक तो वहां पर सिसमिक ज़ोन है और सर्दियों में वहां पर बहुत सारे एवेलेंचिज आते हैं और जो सरकार ने ओरिजनल बजट रखा होता है, वह सारे का सारा इमरजेंसी और अरजेंसी के कामों पर खर्च हो जाता है। कई बार तो टेण्डर्ज भी नहीं लगते हैं। वहां पर यदि कोई विधायक जाता है तो उनको हिदायत हो जाती है कि यह काम तुरन्त करवा दिया जाए। उसमें टेण्डर भी नहीं हो पाते हैं और लोगों का पैसा है उसमें बैकलॉग बहुत ज्यादा इकट्ठा हो जाता है। अभी पीछे चौखंग में जो कि थरोट से ऊपर पड़ता है वहां पर नीलकंठ जगह है, वहां कोई झील फट गई। वहां पर मयारनाला के कुछ पुल भी बह गए और सड़कें भी टूट गईं। दूसरी तरफ जो चौखंग की सड़क है उसका पुल और सड़क टूट गई। इसी तरह से स्पिति घाटी के अन्दर हमारे सिचलिंग में भी काफी ज्यादा

नुकसान हुआ। इसी तरह से ताबो के बीच में भी सड़क टूट गई थी। हमारे जो अरजेंसी में पैसे लगे हैं वह पैसे अभी तक कई

/1620/01.12.2015एजी/जेके/4

जगह नहीं आए हैं इसके लिए ठेकेदार अभी तक इन्तजार कर रहे हैं। इसके अलावा श्रीमती आशा कुमारी जी ने कहा कि डी-50 डोजर की वहां पर जरूरत है। लाहौल-स्पिति में बिल्कुल हमारी मशीनों को 20 25-25 ,20-साल हो गए हैं अभी तक वहां पर नई मशीनरीज नहीं आई हैं और पुरानी ही मशीनरीज हैं। वह सर्दियों में चल नहीं पाती है। एक्सिअन्ज़ यह कहते हैं कि हम उसमें टेण्डर नहीं लगा सकते हैं, क्योंकि प्राइवेट जे0सी0बी0 के ऑर्डर हमें ऊपर से आने चाहिए, यह हमारी समस्या है। हमारे वहां पर जो 17-18 हेलिपैड हैं, उनकी टारिंग उखड़ गई है उसके लिए टेण्डर करवाने थे। एक्सियन कह रहे थे कि उसके लिए बजट नहीं आया है जब बजट आएगा तभी टेण्डर लगा पाएंगे। यह वहां पर बहुत बड़ी समस्या है।

श्री एस.एस. द्वारा जारी-----

01.12.2015/1625/SS-AG/1

श्री रवि ठाकुर क्रमागत:

यह वहां पर बहुत बड़ी समस्या है और एफ0सी0ए0 क्लियरेंस की बात है उसकी वजह से जो पहले सड़कें बनी हैं उस पर वॉयलेशन हुई है। उसके बारे में बारम्बार बात करके आगे की जो एफ0आर0ए0 क्लियरेंसिज़ हैं वे नहीं हो पाती और एस0सी0ए0 की क्लियरेंस भी नहीं मिल पाती। इस वजह से भी हमारे काफी काम रुके हैं और कुछ ऐसे काम हुए हैं जैसे कि मूलिंग पुल के बारे में माननीय मुख्य मंत्री जी के कैबिन में बात हो रही थी कि इस पर इंकवायरी चली है और उसकी अभी तक रिपोर्ट नहीं आई है। वहां पर तीन बड़े-बड़े गांव हैं जिनको जोड़ने की सख्त जरूरत है। मेरा यही आग्रह रहेगा कि जल्दी से वह इंकवायरी हो और उन गांवों को शीघ्रातिशीघ्र जोड़ा जाए। इसी तरह से कुछ ऐसे पुल हैं जैसे कि वैली ब्रिज है और ट्रसिज़ वाले ब्रिज हैं जोकि अभी बन रहे हैं लेकिन कई ठेकेदारों को पेमेंटस हुए 7, 8 या 9 साल हो गए हैं जैसे कि लोवर पुल है उसकी पेमेंट हुए बहुत अरसा हो गया है मगर उस पुल पर पूरा सामान नहीं पहुंच पाया है। इसी तरह से नालडा पुल है और बहुत सारे पुल हैं जिनका डी0पी0आरज़0,

हाईड्रोलिक डाटा की वजह से काम डिले हो रहा है। इसमें देखने की बात यह है कि सर्दियों में जब वहां का स्टाफ फ्री रहता है तो कुल्लू में आकर या सर्कल में आकर सर्दियों में ही ये चीजें तैयार कर लें जिससे गर्मियों में काम युद्धस्तर पर हो सके क्योंकि चार-पांच महीने का शॉर्ट सीजन है। अभी हमें एक समस्या यह भी आ गई थी कि हमारे यहां पर आचार-संहिता लग गई थी, उसके कारण वहां पर जो डाइवर्जन ऑफ बजट और ज्यादा प्लानिंग होनी थी या और पैसा एलोकेट होना था, टी0पी0सी0 और अन्य कार्य रूक गए थे, उसके लिए हमने कमीशन से गुजारिश की है कि वहां पर या तो चुनाव पहले करवा लिया जाए या बाद में करवा लिया जाए ताकि हमारे कार्यों में रूकावट न आए। यह हमने रिक्वेस्ट की है। जहां तक मैटीरियल स्टोरेज की बात है, स्टील, सीमेंट, डैलीनेटर और आईकैट वगैरह ये सीजन से पहले स्टोर किये जाएं ताकि अगला सीजन आते ही अप्रैल-मई महीने से काम शुरू हो क्योंकि रोहतांग दर्रा बंद रहता है इसके कारण बहुत ज्यादा दिक्कतें आती हैं। जहां तक विंटर स्नो क्लीयरेंस की बात है उसमें भी मैं

01.12.2015/1625/SS-AG/2

यह गुजारिश करना चाहूंगा कि इसके लिए अलग से बजट रखा जाए। जैसे कि सुनामी आ गयी, सुनामी में एकदम से डिजास्टर मैनेजमेंट का पैसा दिया गया, हमारे रेन डैमेजिज के लिए पैसा मिलता है लेकिन स्नो डैमेजिज के लिए पैसा नहीं मिलता है। इसके लिए भी प्रोविजन रखा जाना चाहिए। मैं यह समझता हूं कि यह बहुत ज्यादा जरूरी बात है। रैस्टोरेशन, डैमेजिज, एडिशनैलिटी पर ज्यादा ध्यान दिया जाए जिससे कि हमारे लाहौल-स्पिति में जल्द-से-जल्द तरक्की हो। जहां तक बाकी ब्रिजिज की बात है तो बहुत सारे ऐसे ब्रिजिज हैं जोकि वहां पर बनने हैं। नाबार्ड, पी0एम0जी0एस0वाई0 के माध्यम से बनने हैं उसकी तरफ भी गौर करें। पीछे भी माननीय मुख्य मंत्री जी ने आश्वासन दिया था कि कुछ खाली पद हैं वे भरे जाएंगे। कुछ पद तो भर भी दिए गए हैं लेकिन जो खाली पद हैं उनको भी जल्दी-से-जल्दी भरा जाए ताकि वहां पर शीघ्रातिशीघ्र कार्य हो।

उपाध्यक्ष महोदय, इसी के साथ मैं आपका धन्यवाद करता हूं कि आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया, जय हिन्द।

समाप्त

01.12.2015/1625/SS-AG/3

उपाध्यक्ष: श्री इन्द्र सिंह जी, अनुपस्थित। अब श्री किशोरी लाल जी चर्चा में भाग लेंगे।

श्री किशोरी लाल: आदरणीय उपाध्यक्ष महोदय, नियम-130 के अन्तर्गत माननीय महेश्वर सिंह जी ने इस माननीय सदन में जो प्रस्ताव रखा है कि यह सदन सरकार की वर्तमान सड़कों के निर्माण एवं रख-रखाव की नीति पर विचार करे, मैं इस चर्चा में भाग लेने के लिए खड़ा हुआ हूँ। यह सर्वविदित है कि हिमाचल प्रदेश एक पहाड़ी राज्य है तथा दूसरे राज्यों की तुलना में हिमाचल प्रदेश में सड़क निर्माण के लिए पहले जो मैनुअल काम होते थे अब वे सम्भव नहीं हैं क्योंकि सड़कों का इतना ज्यादा जाल बिछ चुका है कि उनके रख-रखाव के लिए जो मैटीरियल है अगर वह मिक्सचर प्लांटों में न बने तो सड़कों का रख-रखाव सम्भव नहीं है।

जारी श्रीमती के0एस0

/1630/1.12.2015केएस/एजी/1

श्री किशोरी लाल जारी---

हिमाचल प्रदेश में यातायात के साधन केवल सड़कें ही हैं। पहले कुछ रेल गाड़ियां भी चलती थीं जो कि पूरे प्रदेश में नहीं केवल कुछ ही क्षेत्रों में चलती थी अब उनमें भी कमी आई है और इसकी वजह से जो हमारी सड़कें हैं उन्हीं पर यातायात निर्भर करता है। इनमें जो मैटीरियल की मिक्सिंग प्लांट में होती है, प्लांट दूर-दूर है और जब तक वह मैटीरियल सड़क की टारिंग के लिए पहुंचता है तब तक वह ठंडा हो जाता है और टैम्पेचर मेंटेंन न होने की वजह से जब ठंडी मिक्सिंग पड़ती है वह सैट नहीं होती, कुछ दिनों के बाद उखड़ जाती है। मैं अपने बैजनाथ विधान सभा क्षेत्र की बात करूंगा। केवल बैजनाथ से तीन किलोमीटर पीछे जहां कुन्न खड्ड है वहां से घट्टा तक केवल मात्र एक छोटी सड़क हुआ करती थी और उस सड़क पर एक गाड़ी अप-डाऊन किया करती थी लेकिन समय बदलता गया, सड़कों की चौड़ाई भी बढ़ी और गाड़ियों की संख्या भी बढ़ी। सड़कों पर जो मशीनरी काम करती है, जब जे0सी0बी0 भूमि का कटाव करती है तो वहां रिटेनिंग वॉल न लगने की वजह से और बरसात में बारीश की वजह से जो स्लाइडिंग होती है उससे सड़क के साथ नालियां होती हैं वे मिट्टी से भर जाती हैं और बरसात का सारा पानी नालियों में न बहकर सड़क में आ जाता है और गाड़ियां चलने

की वजह से टारिंग बार-बार उखड़ती है। हिमाचल प्रदेश में बारीश भी बहुत होती है तथा सर्दियों में बर्फ भी बहुत ज्यादा पड़ती है। यहां पर साल में दो बार सड़कों की मुरम्मत करनी पड़ती है इसलिए जहां बार-बार बिचुमैन उखड़ जाती है वहां आर.सी.सी. की सड़कें जो बनाई जा रही है उनमें अगर ज्यादा ध्यान दिया जाए तो वह प्रदेश के लिए बेहतर होगा।

उपाध्यक्ष जी, आज के युग में गाड़ियां भी बहुत बड़ी-बड़ी आ रही है। 18-18 टायरों वाले ट्राले आ रहे हैं और गाड़ियों की संख्या भी बढ़ी है इसका सारा बोझ सड़कों पर पड़ा है। आदरणीय मुख्य मंत्री जी ने हिमाचल प्रदेश में सड़कों के निर्माण में विशेष ध्यान दिया है और हमारी सरकार का तीन साल का कार्यकाल जो निकला

/1630/1.12.2015केएस/एजी/2

है इसमें मेरे विधान सभा क्षेत्र की सड़कों का बहुत ही सुधार हुआ है। मैं बाकी क्षेत्रों की बात नहीं करना चाहता लेकिन बैजनाथ से पठानकोट की सड़क में सुधार हुआ है। हमारे चुनाव क्षेत्र में जो लिंक रोड़ हैं उनमें भी सुधार हुआ है। वहां पर काम जारी है और अच्छी गुणवत्ता का काम हो रहा है। मैं सरकार से मांग करूंगा कि जो हमारे ट्रैक्टर वगैरह हैं, उनका केवल खेती-बाड़ी के कामों में ही उपयोग होना चाहिए क्योंकि वे जब सड़कों पर भारी मैटीरियल ले कर चलते हैं तो उनकी वजह से भी हमारी काफी सड़कें टूटती है।

उपाध्यक्ष महोदय, सड़क के साथ-साथ टैलिफोन केवल की जो कम्पनियां है, जब वे डंगों के साथ-साथ खुदाई करती हैं उनका रख-रखाव दोबारा से ठीक ढंग से नहीं किया जाता और जब बरसात में उनमें पानी जाता है तो बहुत सारे डंगे टूट जाते हैं। इसमें भी सुधार लाने की आवश्यकता है। अगर हम समय रहते इस खुदाई को ठीक ढंग से भर दें तो उससे भी हमारी सड़कें बच सकती है। हमारे प्रदेश में प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना के तहत भी काफी सड़कें बनाई जा रही है। मेरे चुनाव क्षेत्र में पंजाब सरकार में रहे पूर्व मंत्री बख्शी प्रताप जी जिनका गांव पढ्यार के पास है उस समय से आज तक उस सड़क का निर्माण नहीं हो सका है मैं चाहूंगा कि उस सड़क का भी सरकार निर्माण करें।

श्रीमती अ0व0 द्वारा जारी---

1.12.2015/1635/av-AS/1

श्री किशोरी लाल जारी -----

निर्माण करे। इसके अतिरिक्त हमारे यहां जो प्राइवेट बिजली प्रोजेक्ट लगे हैं वे सारी मशीनरी सड़क मार्ग से ले जाते हैं। लेकिन सड़क की मुरम्मत में उन प्रोजेक्ट्स का कोई योगदान नहीं है। सड़क निर्माण तथा उनके रख-रखाव के लिए उन प्रोजेक्ट्स से भी पैसा लिया जाए ताकि हमारी सड़कें अच्छी बनें। अच्छी सड़कें बनेगी तो बाहर से टूरिस्ट आयेगा और उससे इस प्रदेश को फायदा होगा, मेरी ऐसी मन्शा है।

उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे समय दिया, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। जय हिन्द, जय हिमाचल, जय बाबा बैजनाथ।

समाप्त

1.12.2015/1635/av-AS/2

श्री हंस राज : उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे समय दिया, आपका धन्यवाद।

नियम 130 के तहत अति महत्वपूर्ण विषय इस माननीय सदन में लाया गया है। मैं इस पर ज्यादा नहीं बोलूंगा क्योंकि सभी माननीय सदस्यों ने यहां पर अपने-अपने विचार रखे हैं। मैं सीधे अपने चुराह विधान सभा क्षेत्र की बात ही करूंगा। यहां पर बाकी सदस्यों ने डबल लेन और फोर लेन की बात की है। मगर मैं यहां पर मात्र यह कहना चाहूंगा कि चम्बा से बैरागढ़ जो राजकीय मार्ग है उसको सही मायनों में राजकीय मार्ग बनाया जाए। उस रोड पर जितने भी ब्लैक स्पॉट्स हैं या उस मार्ग के वाइडनिंग का जो काम है उसको किया जाए ताकि उस रोड पर दुर्घटनाएं न हों। वहां पीछे भी दुर्घटनाएं हुई हैं। एक ट्रक सीमेंट से भरा हुआ और दूसरा भी ट्रक ही दुर्घटनाग्रस्त हुआ है। वहां इस तरह की कोई-न-कोई दुर्घटनाएं हर महीने होती रहती हैं। वहां सड़कों का बहुत अधिक विस्तार नहीं हुआ है। वहां बहुत सारी पंचायतें जैसे आइल, सनवाल, सलेलाबाड़ी, करेरी-चरोड़ी, देगरा का इलाका है। इन इलाकों पर सड़कों का विस्तार कैसे हो उसके लिए हमारी सरकार योजनाएं बनाएं और इन पंचायतों में सड़कें कैसे पहुंचाई जाए इस तरफ ध्यान दें। हमारी नेशनल हाई-वे जो चम्बा से कांगड़ा की तरफ आती है उसमें द्रडा से हम आगे निकलते हैं। माननीय भरमौरी जी, हम लोग उस दिन वहां उस प्वाइंट पर मिले थे। वह सड़क अब खड्डा सड़क हो गई है। मंत्री जी, मेरी आपसे भी गुजारिश है। आप तो उस रोड से रोज आते-जाते रहते हैं, आप ही उस रोड की तरफ ध्यान दें क्योंकि दुनेरा तक उस सड़क का बहुत बुरा हाल है। अभी कोटला की तरफ थोड़ा ठीक हुआ है। हम लोग वहीं से शिमला के लिए निकलते हैं। इन सड़कों की ओर विशेष ध्यान दिया जाए। खड़ामुख में भी बहुत बुरा हाल है। आप रोज भरमौर जाते हैं। वहां पर जो प्वाइंट गिरा था वह पता नहीं आपने बनाया या नहीं बनाया। हमारे वहां कई हाइड्रो पावर प्रोजेक्ट्स लगे हैं। चांजू में पूलों / रोड्ज की कैपेसिटी 16 या 18 टन की है। वहां से पता नहीं कितने-कितने टनों की मशीनें और औजार जा रहे हैं। वहां पर डी.सी. ऑफिस के लोग सी.एस.आर. और लाडा के तहत आने वाले पैसे को समय पर नहीं देते हैं। न ही

1.12.2015/1635/av-AS/3

यह प्लानिंग की जाती है कि सी.एस.आर. और लाडा को वहां पर किस प्रकार से लागू किया जाए। इसमें माननीय सभी विधायकों को शामिल किया जाए और उसके लिए प्रायोरिटी ली जाए। पावर प्रोजेक्ट्स की बड़ी-बड़ी गाड़ियों की वजह से हमारे जो इलाके प्रभावित हो रहे हैं वहां पर हम लोग कोई इस तरह का तरीका डिवैल्प करें ताकि उस पैसे का इस्तेमाल रोड्ज और अन्य विकासात्मक

कार्यों में किया जा सके। हम लोग यह कर सकते हैं। वहां पर 36, 48 और 5 मैगावाट के बहुत सारे हाइड्रो पावर प्रोजेक्ट्स लगे हैं, तो उस पैसे का इस्तेमाल किया जा सके।

उपाध्यक्ष महोदय, मुझे इतना ही कहना था। आपने वक्त दिया, आपका धन्यवाद।

समाप्त

1.12.2015/1635/av-AS/4

श्री बलदेव सिंह तोमर : उपाध्यक्ष महोदय, माननीय सदस्य श्री महेश्वर सिंह जी ने नियम 130 के अंतर्गत वर्तमान में सड़कों के निर्माण व रख-रखाव बारे इस सदन में प्रस्ताव लाया है। मैं भी इस प्रस्ताव पर अपने विचार रखने के लिए खड़ा हुआ हूँ।

यह सदन के अंदर बहुत ही महत्वपूर्ण विषय लाया गया है। जैसे यहां पर कहा गया है कि सड़कें हमारे जीवन की भाग्य रेखा है। हमारा प्रदेश पहाड़ी प्रदेश है। खासकर हमारे दूरदराज के विधान सभा क्षेत्र जिनका भौगोलिक दृष्टि से बहुत ज्यादा क्षेत्रफल है। मेरा अपना विधान सभा क्षेत्र डेढ़ सौ-दो सौ किलोमीटर के अंदर आता है। मेरे विधान सभा क्षेत्र में बहुत छोटे-छोटे गांव हैं और उसमें घर भी दूर-दूर पड़ते हैं। वहां पर विभिन्न हैडों के तहत पिछली सरकारों और वर्तमान सरकार के समय में काफी सड़कें बनी हैं। चाहे वे नाबार्ड से बनी हैं या पी.एम.जी.एस.वाई. के तहत बनी हैं। मगर पिछले दस सालों में उनके रख-रखाव और उनको पास करवाने में ---

श्री वर्मा द्वारा जारी

01/12/2015/1640/टी0सी0/ए0एस0/1

श्री बलदेव सिंह तोमर --- जारी

मगर पिछले दस सालों में उनके रख-रखाव और उनको पास करवाने के लिए लगातार कोशिश कर रहा हूँ। लेकिन आज भी सड़कों की हालत ऐसी है कि सबसे ज्यादा सड़क दुर्घटनाएं मेरे विधान सभा क्षेत्र में ही होती हैं। अभी पिछले दिनों भी एक बस दुर्घटनाग्रस्त हुई जिसमें चार लोगों की मृत्यु हुई और लगभग 40 लोग घायल हुए। उसका कारण यह है कि जो हमारी सड़कें बनी हैं उसमें जो मोड़ हैं उनकी पूरी कटिंग नहीं हुई है जिसके कारण वे खतरनाक बने हुए हैं और मोड़ पर जब बस आती है तो आगे से आने वाले ट्रैफिक को न देख पाने की वजह से दुर्घटना के और अधिक चान्स बढ़ जाते हैं। मेरा माननीय मुख्य मंत्री जी से निवेदन है कि हमारे क्षेत्र के जो लिंक रोड्स हैं उनका एक बार विभाग पुनः निरीक्षण करें और जहां-जहां आवश्यकता है वहां सड़क की कटिंग की जाए। इसके अलावा जहां-जहां पर क्रश बैरियर की आवश्यकता है वहां क्रश बैरियर भी लगाए जाए। मेरे विधान सभा क्षेत्र की एक प्रमुख सड़क है जिसका रोहित जी ने भी यहां पर जिक्र किया है। वह सड़क लाल ढांक से रोहडू की एन0एच0-72 की है। पिछले काफी समय से विधान सभा के अन्दर भी उस सड़क के बारे में बात करते आए हैं। माननीय मुख्य मंत्री जी ने भी आश्वासन दिए। उसके बावजूद उसका

टेंडर नहीं लगा। उसका जो पहला भाग 0-46 किलोमीटर तक का था, उसका टेंडर हुआ और कम्पनी को ठेका भी दिया और उसने अच्छा काम भी किया। वह सड़क उस कम्पनी ने वहां पर बना भी दी है और उसकी मैटलिंग/टारिंग भी हो गई है। उससे अगला भाग जो 46 से 109 किलोमीटर का है उसका टेंडर लगभग 2 साल पहले हुआ था। वह काम उत्तराखण्ड के किसी ठेकेदार को दिया गया था। उसने सड़क का 10 प्रतिशत काम भी नहीं किया है। लगातार यहां पर कहने के बाद सरकार ने उसका टेंडर करवाया। लेकिन अभी तक उसकी रि-टैण्डरिंग नहीं हुई है। वह क्यों नहीं हुई है और क्या कारण है, यह मैं माननीय मुख्य मंत्री जी से जानना चाहता हूँ। क्योंकि उस सड़क से पूरा चौपाल और रोहडू तक का एरिया जुड़ा है। सारे लोग उधर से अपनी मार्किटिंग के लिए आते हैं। इसलिए उस सड़क का विशेष ध्यान रखें और जल्दी से उसकी

01/12/2015/1640/टी0सी0/ए0एस0/2

रि-टैण्डरिंग करवा करवाई जाये ताकि उसका काम शुरू किया जा सके। दूसरी बात जो यहां कही गई कि बड़ी मुश्किल से पिछले 50 सालों में जो सड़क 0 से 46 किलोमीटर बनी है वह पक्की हुई है। अब उस सड़क पर टैलीफोन वालों ने नाली खोदनी शुरू कर दी है और अभी जब मैं विधान सभा के लिए आ रहा था तो उस सड़क पर चार एक्सीडेंट हो रखे थे। गाड़ियां का टायर साईड देने के चक्कर में नाली में चला गया और नाली में गाड़ियां फंस गईं। मैंने जब टैलीफोन पर अधिकारियों से बात की तो उन्होंने कहा कि हमने लोक निर्माण विभाग को 6 करोड़ रूपया दे दिया है। मेरा माननीय मुख्य मंत्री जी जिनके पास लोक निर्माण विभाग भी है से निवेदन रहेगा कि जिस काम के लिए वह पैसा दिया गया है, जब टैलीफोन विभाग अपना काम पूरा कर लेता है उसके बाद उन नालियां को प्रोपर भरा जाये तथा उन पर सही ढंग से मैटलिंग/टारिंग की जाए। ताकि दुर्घटना की सम्भावनाएं कम रहे।

दूसरे हमारे यहां पर छोटे-छोटे गांव हैं वहां के लिए सड़कें लोक निर्माण विभाग द्वारा नहीं बन सकती। प्रयास किया जा रहा है कि ब्लॉक के माध्यम से सड़कें बने। अब कई किलोमीटर सड़कें ब्लॉक के माध्यम से भी बन रही है। लेकिन कई बार छोटी-छोटी फॉरैस्ट विभाग की दिक्कतें उसमें आई हैं। फॉरैस्ट के कागजों में फॉरैस्ट लैण्ड है लेकिन उसमें पेड़-पौधे नहीं है और विभाग उसमें जान-बूझकर रोकने का प्रयास करता है। ऐसा ही एक उदाहरण कफोटा क्षेत्र में हमारे खजूरी से नैनापार्क के लिए सड़क बनी। उसमें बहुत सारा फॉरैस्ट का एरिया है और फॉरैस्ट की सड़क उसमें बनी हुई है। हमने जहां तक फॉरैस्ट की सड़क बनी थी उसके बाद प्राइवेट लैण्ड थी। उसके लिए विधायक निधि और सांसद निधि से पैसा दिया। मशीन वहां तक चली गई। फॉरैस्ट से

सड़क आगे चली गई। यानी सड़क का काम हो गया था लेकिन जब मशीन वापिस आनी थी तो फॉरैस्ट के अधिकारियों ने वहां पर डंगे लगाकर उस मशीन को रोका और उन पर एफ0आई0आर0 लॉज की गई। मेरा माननीय मुख्य मंत्री और वन मंत्री जी से निवेदन है कि कृपया इस तरह के जो जनहित में कार्य हो रहे हैं उसमें किसी तरह की राजनीति की बात नहीं है। उसमें

01/12/2015/1640/टी0सी0/ए0एस0/3

आप कम से कम अधिकारियों को कहें कि यदि जनहित में कोई कार्य हो रहे हैं उसमें कहीं इस तरह की छोटी-मोटी अड़चन आती है तो उसको नज़रअंदाज करके लोगों की सुविधा के लिए प्रयास करें क्योंकि हमारे क्षेत्र में दूर-दूर गांव हैं। जहां कि मैं बात कर रहा हूं वहां के लोगों को पांच किलोमीटर पैदल चलकर आना पड़ता है। यदि कोई बीमार हो जाए या किसी की डिलीवरी होनी है तो उसको बड़ी मुश्किल से सड़क तक लाना पड़ता है। इस पर भी आप यहां पर डायरेक्शन्ज दें। इसके अलावा भी बहुत सारी सड़कें जो उद्घाटन के लिए तैयार हैं,-----

जारी श्रीमती एन0एस0-----

01.12.2015/1645/NS/AS/1

श्री बलदेव सिंह तोमर द्वारा--- जारी

मेरे यहां बहुत सारी सड़कें उद्घाटन के लिए बनकर तैयार हैं लेकिन वह पिछले कई वर्षों से पास नहीं हो रही हैं। जिसमें लिक रोड लाणी बोराड, काण्डो भटनोल, बाली कोटी, मटियाना मानल, अछोटी, कोटी उत्तरूअ, कांडो कोटगा, कढवार, कांटी मश्वा, कोड़गा और सखोली इत्यादि ये सभी सड़कें लगभग बनकर तैयार हैं लेकिन पता नहीं विभाग इन सड़कों को बसों के लिए पास नहीं करता है। मुझे लगता है कि या तो उनमें अभी तक बस नहीं जा पा रही है क्योंकि जिन ठेकेदारों ने काम किया है उसका ग्रेड ठीक नहीं है। उन सड़कों में छोटी गाड़ियां बड़ी मुश्किल से जाती हैं और वह सड़कें नाबार्ड, प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना से बनी हैं लेकिन जो उसके पैरामीटर्ज थे उसके अनुसार नहीं बनी हैं। मेरा माननीय मुख्यमंत्री से निवेदन है कि आप इन सड़कों को पास करने के आदेश करें। क्यों ये सड़कें पास नहीं हो रही हैं? जबकि पिछले 10 सालों से बनकर ये सड़कें तैयार हैं। उसके लिए कौन जिम्मेदार है? क्यों

सड़कें पास नहीं हो रही हैं? उसके ऊपर भी आप कार्यवाही करें। माननीय मुख्यमंत्री जी, जैसा सभी ने कहा कि जो सड़कें पंचायतों से बनी हैं जब बरसात आती है तो वे बंद हो जाती हैं क्योंकि पहाड़ी इलाका है, ऊपर से एकदम लैंड स्लाइड आती है और सड़क बंद हो जाती है। उसके लिए आप एम.एल.ए.निधि से प्रावधान करें ताकि उनको खोलने के लिए रिपेयर एंड मेंटेनेंस के नाम से पैसा दे सकें ताकि वे सड़कें बंद होने के बाद पुनः खुल सकें। एक और महत्वपूर्ण सड़क सतौन से रेणुका जी के लिए है जो कि बहुत पुरानी सड़क है। रेणुका जी का मेला अभी-अभी खत्म हुआ है। बहुत पुरानी धार्मिक आस्था उस मेले से जुड़ी हुई है लेकिन उस सड़क की हालत पिछले 50 वर्षों से ज्यों की त्यों है। इस बार वहां के लोगों ने मन बनाया कि रेणुका के मेले में चक्का जाम करना है ताकि हम वहां से गाड़िया नहीं जाने दें। हमने वहां जाकर लोगों से कहा कि कृपया यह ऐजिटेशन न करें और उसमें हमने प्रशासन से बात करके 4-5 दिन के लिए सरकार के पानी के टैंकर लगाए क्योंकि इसके पास जो लोग रहते हैं, वहां इतनी धूल उड़ती है कि लोग घरों में नहीं रह सकते। मेरा माननीय मुख्यमंत्री जी से निवेदन है कि जैसा मैंने अधिकारियों से पता किया कि उसमें लगभग 4 करोड़ रूपया डिपोजिट है। आप उसका तुरन्त टैंडर लगवाईए ताकि उस 4 करोड़ से वह सड़क बढ़िया बन जाए। उससे उसकी

01.12.2015/1645/NS/AS/2

मैटलिंग/टारिंग सब हो जाएगी। कृपया उस ओर भी ध्यान दीजिए। माननीय उपाध्यक्ष जी, आपने मुझे यहां बोलने का समय दिया आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

समाप्त

01.12.2015/1645/NS/AS/3

उपाध्यक्ष: अब श्री बलबीर सिंह वर्मा जी चर्चा में भाग लेंगे।

श्री बलबीर सिंह वर्मा: माननीय उपाध्यक्ष महोदय, श्री महेश्वर सिंह जी ने नियम -130 के अंतर्गत जो प्रस्ताव रखा है उस पर आपने मुझे बोलने के लिए मौका दिया इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ। माननीय उपाध्यक्ष महोदय, मैं अपनी चौपाल कांस्टिचूएन्सी के बारे में ही बताऊंगा क्योंकि आपने मुझे बोलने के लिए बहुत थोड़ा समय दिया है। माननीय मुख्यमंत्री महोदय के आशीर्वाद से पिछले 3 सालों में हमारी 15 पंचायतों में सड़कें पहुंचाई हैं और जब माननीय मुख्यमंत्री महोदय का दौरा था तो उनके आशीर्वाद से 170 कि०मी० सड़कें पास करवाई थीं। कुछ पंचायतें जो अभी कीरन और टिल्लर मेरे चौपाल चुनाव क्षेत्र में आती हैं और उत्तरांचल के बिल्कुल बॉर्डर पर हैं वे अभी सड़कों से बिल्कुल वंचित हैं। उसमें एक भी फुट सड़क नहीं बनी है। मैं माननीय मुख्य मंत्री महोदय से यह आग्रह करूंगा कि जो चौपाल चुनाव क्षेत्र की दो पंचायतें हैं उसके लिए डी०पी०आर का शीघ्रातिशीघ्र प्रावधान किया जाए। वे एम०एल०ए० प्रायोरिटी में भी डाली हैं और आने वाले समय में वहां की जनता को सड़क की सुविधा मिले। साथ-ही-साथ हमारे जो सेंज से भिड़त पुल के लिए 90 किलोमीटर सड़क है इसमें कागज़ों में 20 मीटर चौड़ी सड़क पी०डब्ल्यू०डी० विभाग के नाम है और सपोट पर चार-पांच मीटर बनी हुई है। मैं माननीय मुख्य मंत्री महोदय से आग्रह करूंगा कि किसी-न-किसी प्रोजैक्ट में जैसे कि सभी चुनाव क्षेत्रों की मुख्य सड़कें चौड़ी हुई मेरी यह जो सेंज से भिड़त पुल के लिए सड़क है इसको किसी-न-किसी प्रोजैक्ट में डालकर चौड़ा किया जाए जिससे हमारे भी बहुत सारी दुर्घटनाएं होती हैं..

जारी श्री नेगी जी

01.12.2015/1650/negi/As/1

श्री बलबीर सिंह वर्मा.. जारी...

बहुत सारी दुर्घटनाएं होती हैं, बस के एक्सीडेन्ट्स होते हैं, इसमें मेन कारण यही है कि जो सड़क है वह बहुत ही नेरो है। साथ ही साथ इसमें पी.डब्ल्यू.डी. विभाग ने पहले ही ज़मीन एक्वायर की हुई है और इसमें कोई कम्पेनसेशन देने की भी जरूरत नहीं है।

माननीय मुख्य मंत्री महोदय विभाग को आदेश दें कि किसी न किसी स्टेट या सेन्टर की बड़े प्रोजेक्ट में इस सड़क को डाला जाए। साथ ही साथ, मैं माननीय मुख्य मंत्री महोदय से आग्रह करूंगा कि जो सड़कें मैटल हो रही हैं, मेरे चुनाव क्षेत्र के लिए माननीय मुख्य मंत्री महोदय के आर्शीवाद से 75 करोड़ रुपये मैटलिंग के लिए मिला है और उसमें कुछ सड़कें कॉन्ट्रेक्टर ने पक्की कर दी है और कुछ सड़कें अभी अण्डर प्रोसेस है। मेरा यह आग्रह रहेगा कि जो उसमें मैटीरियल लग रहा है, चाहे क्रैशर का रेता है, चाहे क्रैशर की बजरी है उसकी गुणवत्ता जरूर देखी जाए। सभी कॉन्ट्रेक्टर क्रैशर का रेता और क्रैशर की बजरी लगा रहे हैं जिसमें गुणवत्ता नहीं है। इसी कारण से बहुत सारी सड़कें उखड़ जाती हैं। मैं माननीय मुख्य मंत्री महोदय से यह आग्रह करूंगा कि कन्स्टीच्युएंसी लेवल पर एक कमेटी गठित की जाए जिसमें एस.डी.एम. ही उसकी देखभाल करे जिससे हर सड़क पर विभाग के ऊपर निगरानी रहेगी और जिससे विभाग भी बिल्कुल दुरुस्त रहेगा और उसमें विभाग और कॉन्ट्रेक्टर कोई भी गडबडी न कर सकेगा। माननीय मुख्य मंत्री महोदय, चौपाल चुनाव क्षेत्र में एक धारचानना पंचायत है। कागज़ों में धारचानना तक सड़क बन गई जबकि स्पॉट पर वहां सड़क टच भी नहीं हुई है। जितनी उसकी लैथ थी वह पहले ही पूरी हो गई। कागज़ों में लैथ कम शो की हुई थी और सड़क धारचानना के नाम से थी। मैं माननीय मुख्य मंत्री महोदय से आग्रह करूंगा कि पी.डब्ल्यू.डी. विभाग को वह आदेश दें कि, धारचानना तक पी.एम.जी.एस.वाई. में सड़क बननी थी लेकिन यह सड़क बावत तक ही बनी क्योंकि उसकी लैथ बावत में ही खत्म हो गई और धारचानना को टच भी नहीं हुई है, किसी न किसी स्टेट या सेन्टर फंड से इसको कम्प्लीट किया जाए। साथ ही साथ जो नेशनल हाईवे बेडत पुल से आगे पांवटा के लिए जा रहा है। मैं माननीय मुख्य मंत्री महोदय के ध्यान में लाना चाहता हूं

01.12.2015/1650/negi/As/2

कि जो वहां पर विभाग ने या कॉन्ट्रेक्टर ने काम किया है, उसने सड़क चौड़ा करके सारी मिट्टी सड़क में डाल दी है। हमारा चौपाल का 22 किलोमीटर का स्पेन है उसमें इतने गड्डे हैं कि उस सड़क से कोई भी आदमी सफर नहीं कर सकता है। स्पैशनली नेशनल हाईवे जो चौड़ा किया है उस सड़क को समूथ करने के लिए माननीय मुख्य मंत्री महोदय विभाग को आदेश दें। उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे नियम-130 के तहत बोलने का जो मौका दिया उसके लिए आपका धन्यवाद।

01.12.2015/1650/negi/As/3

उपाध्यक्ष: अब श्री सुरेश कुमार जी इस चर्चा पर भाग लेंगे।

श्री सुरेश कुमार: उपाध्यक्ष महोदय, नियम-130 के तहत माननीय विधायक, श्री महेश्वर सिंह जी ने जो प्रस्ताव इस माननीय सदन में रखा है, मैं भी उसके ऊपर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। जैसा कि सभी माननीय सदस्यों ने कहा है कि सड़कें हमारी भाग्य रेखाएं हैं। आज हिमाचल प्रदेश में लगभग 35 हजार किलोमीटर सड़कों का निर्माण किया गया है। यह बात सत्य है कि प्रदेश में अनेक सड़कों का निर्माण किया गया है और जो-जो गांव सड़कों से जुड़े हैं आज उन गांवों में विकास हुआ है। परन्तु आज भी जिन गांवों में सड़कें नहीं पहुंची हैं वे विकास की धारा से अभी नहीं जुड़ पाये हैं। यहां सभी माननीय सदस्यों ने विस्तार से सड़कों के रख-रखाव के बारे में कहा, मैं भी अपने विधान सभा क्षेत्र की कुछ मुख्य सड़कों के बारे में यहां पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं माननीय मुख्य मंत्री महोदय के ध्यान में लाना चाहूंगा कि मेरा एक बहुत महत्वपूर्ण सड़क स्टेट हाईवे नम्बर-6 -छैला-नेहरीपुल-ओछघाट-कुम्हारहट्टी सड़क जो कि तीन डिवीजनों को जोड़ती है जिसमें शिमला डिवीजन, राजगढ़ और सोलन डिवीजन आती हैं। यह सड़क लगभग 127 किलोमीटर की है जिसमें 42 किलोमीटर हिस्सा राजगढ़ डिवीजन के तहत आता है। इस सड़क की हालत बहुत खराब है। पिछले दिनों इसमें कुछ रिपेयर का काम हुआ है। क्योंकि यह बहुत महत्वपूर्ण सड़क है, शिमला जिले का सेब का ढुलान इस सड़क से होता है। बड़े-बड़े ट्राले और बड़े-बड़े ट्रक इसमें चलते हैं। इसमें कुछ काम हुआ था 30 ,एम.एम. या छोटी सी रि-कोटिंग इसमें हुई है। लेकिन जब बड़े-बड़े ट्रक इसमें से गुजरे तो आज इस सड़क की हालत वैसी की वैसी ही है। मेरे विधान सभा...

श्री शर्मा जी द्वारा जारी....

01.12.2015/1655/SLS-AG-1

श्री सुरेश कुमार...जारी

मेरे विधान सभा क्षेत्र में इस सड़क का जो आखिरी 5 किलो मीटर का हिस्सा है उसकी हालत और भी खराब है। 42 में से 37 किलो मीटर सड़क पर कुछ काम हुआ है परंतु 5 किलो मीटर सड़क की हालत अभी भी बहुत ही ज्यादा खराब है। मेरा मुख्य मंत्री जी से निवेदन रहेगा कि उसकी रिपेयर शीघ्रातिशीघ्र करवाई जाए। प्रति वर्ष सेव के सीजन में, विशेषकर बरसात के मौसम में इस सड़क पर सैंकड़ों जानें जाती हैं क्योंकि बहुत-सी गाड़ियां गिर जाती हैं। इसका मुख्य कारण यही है कि इस सड़क में बड़े-बड़े गड्ढे हैं। जब वाहन इसके ऊपर से गुजरते हैं तो दुर्घटनाएं हो जाती हैं।

इसी प्रकार से सोलन मीनस मार्ग है। इस पर अभी कुछ काम हुआ है परंतु दुर्भाग्य से इसका री-टारिंग का काम बरसात के मौसम में किया गया जिसमें अब जगह-जगह गड्ढे पड़ चुके हैं। अभी 6 महीने भी नहीं हुए लेकिन इस सड़क में गड्ढे पड़ गए। यह चिंता का विषय है। दुर्भाग्य यह है कि गर्मियों में यहां री-टारिंग का काम न करके बरसात में यह काम किया गया जिसकी वजह से इस सड़क की हालत पुनः जल्दी ही खराब हो गई।

इसी प्रकार से एक अन्य सड़क सराहां-चण्डीगढ़ सड़क है जिसको पक्का करने का कार्य 2007 में शुरू हुआ था। अब 8 साल पूरे होने पर भी इस 27 किलो मीटर की सड़क का काम पूरा नहीं हो सका। जो थोड़ा-बहुत काम हुआ वह साथ-ही-साथ खराब भी हो गया। मेरा मुख्य मंत्री जी से निवेदन रहेगा कि इस सड़क को भी देखा जाए। अभी भी इस सड़क में 3-4 किलोमीटर पर कार्य करना बाकी है जबकि पीछे का काम साथ-ही-साथ खराब हो गया है।

मेरे विधान सभा क्षेत्र की एक अन्य सड़क बागथन-बनेठी-राजगढ़-सतौन सड़क है जिसका 7 किलोमीटर का हिस्सा नाहन विधान सभा क्षेत्र में 20 ,किलोमीटर संगड़ाह विधान सभा क्षेत्र में और लगभग 100 किलो मीटर का हिस्सा पच्छाद विधान सभा क्षेत्र में आता है। इसकी हालत भी बहुत खराब है। विशेष रूप से जो राजगढ़ से सलेश-कैंची का हिस्सा है वह बहुत ही खराब है। मैंने इसको विधायक प्राथमिकता में री-मैटलिंग और टारिंग के लिए डाला था परंतु एक वर्ष बीत

01.12.2015/1655/SLS-AG-2

जाने के बाद भी इसकी डी.पी.आर. तैयार नहीं हुई है ,अभी तक सब-डिवीजन स्तर पर ही इसकी डी.पी.आर. का कार्य लटका है। नई सड़क में तो विभाग कह देता है कि इसमें फोरैस्ट बीच में आ रहा है या इसके लिए ज़मीन उपलब्ध नहीं हो रही है लेकिन जो सड़क पहले से बनी हुई है उसकी डी.पी.आर. बनाने में भी एक साल का समय लग गया। यह बहुत दुर्भाग्यपूर्ण है। जो हाब्सन क्षेत्र है या जो राजगढ़ का ऊपर का हिस्सा है उसमें पर्यटन की दृष्टि से यह सड़क बहुत ही महत्वपूर्ण है। यहां पर पर्यटक आते हैं लेकिन जो पर्यटक एक बार आ गया, वह दोबारा आने की हिम्मत नहीं जुटा पाता क्योंकि इस सड़क की हालत बहुत ही खराब है। मेरा मुख्य मंत्री जी से अनुरोध है कि मैंने इसको विधायक प्राथमिकता में डाला है ,इसलिए इसकी डी.पी.आर. शीघ्रातिशीघ्र बनाई जाए और नाबार्ड जैसी किसी भी बड़ी योजना में डालकर शीघ्रातिशीघ्र इस सड़क को पक्का किया जाए।

इसके अलावा भी अनेकों ऐसी सड़कें हैं। जैसे धांबला-मानवा सड़क है जिसकी हालत बहुत खराब है। सराहां-नारग-मलोट सड़क है और मढ़ीघाट-सुलतानपुर सड़क है जिसका निर्माण पी.एम.जी.एस.वाई. के अंतर्गत किया गया है। यह कच्ची सड़क है। जब हल्की-सी बारिस होती है तो ट्रांसपोर्ट विभाग वाले इसमें बस भेजने के लिए मना कर देते हैं क्योंकि इस सड़क की हालत बहुत ही खराब है। अभी पिछले छः महीनों के दौरान ही 6-5 बार ऐसा हुआ जब कॉलेज के बच्चों ने मुझे कहा कि ट्रांसपोर्ट वाले इस सड़क पर बस नहीं भेज रहे हैं। ट्रांसपोर्ट वाले भी क्या करें क्योंकि सड़क की हालत ही इतनी खराब है। जरा-सी बारिस होने पर ही इसमें कीचड़ आ जाती है और इस पर बस चलाने में जिंदगी का रिस्क है। मेरा निवेदन रहेगा कि इस सड़क की हालत को भी सुधारा जाए। इसके अलावा मनाल-पच्छाद सड़क की भी यही स्थिति है। जरा-सी बारिस होने पर इसके ऊपर बसों का आना-जाना बंद हो जाता है। इसी प्रकार नेरीपुल-पुलवाल सड़क है जो कि बलबीर वर्मा जी के क्षेत्र को जोड़ती है। इस सड़क की हालत भी बहुत ही खराब है।

इसके अलावा अनेकों ऐसी सड़कें और लिंक रोड हैं जो कि ब्लॉक के तहत बने हैं।

जारी ..गर्ग जी

01/12/2015/1700/RG/AG/1

श्री सुरेश कुमार-----क्रमागत

बरसात के मौसम में जबकि हमारे यहां टमाटर, शिमला मिर्च या दूसरी जो कैश क्रॉप्स हैं उनका सीजन होता है ,उस समय जब हल्की सी बारिश होती है ,तो लिंक रोड्स बंद हो जाते हैं और हमारे किसान भाइयों की फसलें गांवों में ही सड़ जाती हैं। इसके लिए भी उपाध्यक्ष महोदय आपके माध्यम से मेरा माननीय मुख्य मंत्री जी से निवेदन रहेगा कि उनकी सड़कों को सुधारा जाए। क्योंकि जो कैलेमिटी रिलीफ के अंतर्गत पैसा मिलता है ,वह बहुत कम पैसा होता है और सभी ब्लॉक की सड़कें उससे रिपेयर नहीं हो सकतीं। इसलिए मेरा निवेदन रहेगा कि जो विधायक निधि का हमें पैसा मिलता है उसमें कोई ऐसा प्रावधान किया जाए कि जो छोटे-छोटे लिंक रोड्स हैं, हम 20-20 या 30-30 हजार रुपये उस विधायक निधि से या किसी दूसरे फण्ड से उनके लिए दें ताकि हमारे किसान भाइयों की कैश क्रॉप्स खेतों में ही न सड़ सकें और वे अच्छी सड़कों के कारण उन्हें मार्केट तक ले जा सकें। ऐसा कोई प्रावधान किया जाए। इसके अलावा बहुत सी सड़कें हैं जो विधायक प्राथमिकता की है और जिनकी डी.पी.आर. अभी तक नहीं बनी हैं। मेरा यह भी निवेदन रहेगा कि मुख्य मंत्री महोदय विभाग को आदेश करें कि इन डी.पी.आर. को शीघ्रातिशीघ्र बनाया जाए। श्री महेश्वर सिंह जी ने नियम-130 के अन्तर्गत जो महत्वपूर्ण प्रस्ताव यहां चर्चा के लिए रखा है ,उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे उस पर बोलने का मौका दिया ,मैं आपका धन्यवाद करता हूँ। जय हिन्द।

समाप्त

2/-

01/12/2015/1700/RG/AG/2

उपाध्यक्ष : अभी तीन माननीय सदस्यों ने और बोलना है और उसके पश्चात माननीय मुख्य मंत्री ने सदन में इस चर्चा का उत्तर भी देना है। यदि सदन की अनुमति हो, तो सदन का समय एक घण्टे के लिए बढ़ा दिया जाए।

माननीय सदस्यगण : जी हां।

उपाध्यक्ष : अब इस माननीय सदन का समय एक घण्टे के लिए सांय 6.00 बजे तक बढ़ाया जाता है।

अब श्री गोविन्द सिंह ठाकुर जी चर्चा में भाग लेंगे।

01/12/2015/1700/RG/AG/3

श्री गोविन्द सिंह ठाकुर : उपाध्यक्ष महोदय, नियम-130 के अन्तर्गत इस माननीय सदन में श्री महेश्वर सिंह जी ने प्रस्ताव किया है कि 'यह सदन सरकार की वर्तमान सड़कों के निर्माण एवं रख-रखाव की नीति पर विचार करे।' यह अत्यन्त सामयिक और महत्वपूर्ण विषय है। पिछले कल मेरा एक प्रश्न था। उसमें मैंने यह पूछा था कि नेरचौक से ले करके मनाली तक जो फोरलेन बनने वाला है उसमें कितने परिवार प्रभावित और विस्थापित होंगे और उसके साथ मैंने यह भी पूछा था कि कितने लोगों ने अपने ऑब्जेक्शन फाईल किए हैं? उसमें यह भी पूछा गया था कि जो भूमि अधिगृहीत की जाएगी, उस भूमि के लिए भूमि के मालिकों को किस आधार पर सरकार मुआवजा प्रदान करेगी? इस पर सरकार का जो उत्तर मुझे प्राप्त हुआ उसमें कहा गया है कि 'मालिकों को भूमि पुनर्वास और पुनर्व्यवस्थापन में उचित प्रतिकर और पारदर्शिता अधिकार अधिनियम, 2013 के तहत मुआवजा दिया जाएगा।'

उपाध्यक्ष महोदय, इन दिनों में प्रदेश में एक चर्चा चल रही है। अभी लगभग पिछले सप्ताह एक फोरलेन संघर्ष समिति जिसका सभी प्रभावित विस्थापित लोगों ने गठन किया है और एक अंदाज है कि नेरचौक से मनाली तक बनने वाली सड़क के कारण से लगभग 10,000 परिवार प्रभावित होंगे और कुछ विस्थापित भी होंगे। अब इस सबमें जिन लोगों की भूमि लग रही है 'हिमाचल दस्तक' समाचार-पत्र में इस पर चार तरह के केस स्टडी किए हैं। इन्होंने केस नं. 1, समाचार-पत्र में दिया है कि ऑट में एक छोटे से दुकानदार हैं जिनका नाम भगत राम है। वह एक छोटी सी दुकान करते हैं और वर्तमान में सरकार जो फार्मूला देने के लिए लगा रही है उसके मुताबिक ऑट का सर्कल रेट-/39,600 रुपये है और भगत राम को दो बिस्वे का जो

मुआवजा मिलेगा-/80,000 रुपये। जबकि वास्तव में ऑट की मार्केट वैल्यू 6 और 7 लाख रुपये प्रति बिस्वा है। इसके अलावा दुकान बनाना और सामान इत्यादि अलग है।

अब केस स्टडी नं.-2 है। झीड़ी में एक प्राइवेट स्कूल बृजेश महंत नाम का एक बेरोजगार व्यक्ति चलाता है। वह स्कूल भी चलाता है और वहां उसका निवास भी है।---
--जारी

एम.एस. द्वारा जारी

01/12/2015/1705/MS/AG/1

श्री गोविन्द सिंह ठाकुर जारी-----

उसका निवास भी है और उसका परिवार भी वहीं पर रहता है। वहां का सर्कल रेट 67100-/रुपये है और दो बिस्वा का मिलेगा 1.34 लाख रुपये जबकि वहां की मार्किट वैल्यु 6-7 लाख रुपये है। उपाध्यक्ष जी, उसी तर्ज पर मनाली से तीन किलोमीटर पहले रांगड़ी नेशनल हाइवे के साथ एक मुकेश होटल है, जहां की मार्किट वैल्यु आज के समय में 10 और 12 लाख रुपये प्रति बिस्वा है और वहां का सर्कल रेट एक लाख रुपये बिस्वा है। तो 'हिमाचल दस्तक' ने कहा कि इस फार्मूले के मुताबिक अगर सर्कल रेट यह रखते हैं और अगर हम इसके मुताबिक फैक्टर-वन को लागू करते हैं तो हजारों लोग बेघर भी होंगे और जो उन्होंने बनाया है वह भी नहीं बनेगा। इसी तर्ज पर उन्होंने कहा कि मण्डी में एक 'हिमाचल दर्शन गैलरी' है शायद इसका वर्ष 1997 में वर्तमान मुख्य मंत्री श्री वीरभद्र सिंह जी ने ही प्रारंभ किया था। आज वह 13 बिस्वा भूमि जो करोड़ों रुपयों की है केवल-मात्र 2.70 लाख रुपये सर्कल रेट के मुताबिक है और लोग बर्बादी के कगार पर आ गए हैं। उपाध्यक्ष जी, मैं इन प्रभावित और विस्थापितों की ओर से इस मान्य सदन में जोरदार तरीके से मांग करता हूँ कि जो 10 हजार लोगों पर असर करने वाला है और इसमें पैसा सारा केन्द्र की सरकार ने देना है, इसको किया जाए। कुल्लू जिला में पिछले तीन सालों से सड़क के सर्कल रेट रिवाइज नहीं हुए हैं। वहां पर मार्किट रेट नये सिरे से तय किए जाएं और फैक्टर-वन के बजाए फैक्टर दो किया जाए ताकि जो वर्ष 2013 का भूमि अधिग्रहण बिल है, उसके मुताबिक किसानों को उनका पैसा मिले। यदि वह पैसा मिलता है तो इन सब जमींदारों को लाभ भी होगा और ये बच भी पाएंगे। इसमें एक बात यह भी कही गई है कि सरकार ने भी दो-तीन तरह के पक्ष रखे हैं। एक में कहा कि जब भी केन्द्र सरकार का कोई प्रोजेक्ट आता है तो उस प्रोजेक्ट के लिए जितनी धनराशि आती है उसके मुताबिक अगर हम नहीं करेंगे तो पूरे प्रोजेक्ट पर प्रभाव पड़ेगा। दूसरा पक्ष यह भी है कि जब वर्ष 2013 में बिल आया तो वर्ष 2013 के बाद मार्किट रेट और सर्कल रेट बढ़ने चाहिए यानी फैक्टर-दो होना चाहिए। मैं माननीय मुख्य मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि जो हजारों विस्थापित लोग हैं, प्रभावित लोग हैं उनके लिए सर्कल रेट नये सिरे से बने। फैक्टर-वन की जगह

01/12/2015/1705/MS/AG/2

फैक्टर-दू प्रदेश सरकार लागू करे और वर्तमान में जो भी मदद चाहिए हम भारतीय जनता पार्टी के लोग प्रदेशहित में यह बात कर सकते हैं।

उपाध्यक्ष जी, मैं एक और बात कहूंगा। हिमाचल प्रदेश जो हमारा पहाड़ी राज्य है हमारे पास लैण्ड होल्डिंग बहुत कम है और हमारे गांव के अंदर भी अधिकतर सड़कें इस कारण से रूकी पड़ी हैं क्योंकि मुफ्त में जमीन देना किसान के लिए बड़ा कठिन है। प्रदेश सरकार और हम सब मिल करके यह भी विचार कर सकते हैं कि हमारी डीपीआर इस प्रकार से बने ताकि सड़कें भी बनें और किसान और बागवान का भी नुकसान न हो। अंत में मैं इतना ही कहूंगा कि अगर गांव के लोगों को सड़क के लिए पैसा देना पड़े तो सरकार को उस दिशा में विचार करना चाहिए।

मुख्य मंत्री जी हिमाचल हमारा बर्फानी क्षेत्र है। यहां पर बर्फ जब पड़ती है तो सड़कों का बहुत नुकसान होता है। शिमला, चम्बा और कुल्लू-मनाली में बहुत पर्यटक आते हैं। बर्फ पड़ने के बाद सड़कें खराब करके वे भाग जाते हैं। फिर जे0सी0बी0 और डोजर से सड़कें खोली जाती हैं। मैं हमेशा से निवेदन करता रहा हूं कि इन जगहों पर लोक निर्माण विभाग के पास अच्छे स्नो कटर होने चाहिए ताकि सड़कों का नुकसान कम हो और अगला काम भी ठीक होगा।

एक बात मैं और कहूंगा कि कुल्लू मनाली की जो लैफ्ट बैंक की सड़क है वह सामरिक दृष्टि से महत्वपूर्ण है। रोहतांग टनल का काम भी चला हुआ है। यह लैफ्ट बैंक की जो सड़क है इसको अभी डबल लेन करना है। इसके अलावा लैण्ड एक्विजिशन का काम पूरा हो चुका है।

जारी श्री जे0के0 द्वारा-----

/1710/01.12.2015एजी/जेके/1

श्री गोविन्द सिंह ठाकुर:-----जारी-----

लैंड एक्विजिशन का काम भी कम्पलीट हो चुका है। मैं कुल्लू के मंच पर भी बोलता रहा हूं कि और विधान सभा में भी बोल रहा हूं कि इस लैफ्ट बैंक की सड़क में 11 पुल है जो कि 1962 के बने हैं। सड़क पर्याप्त रूप से चौड़ी नहीं है। इसको डबल लेन करने के लिए सी0आर0एफ0 या वर्ल्ड बैंक के किसी प्रोजैक्ट में आप भेंजे ताकि उसके लिए धनराशि प्राप्त हो। यह लैफ्ट बैंक ,राइट बैंक की सड़क केवल कुल्लू-मनाली के लिए ही नहीं बल्कि पूरे प्रदेश के लिए महत्वपूर्ण है। इस लैफ्ट बैंक की सड़क पर विचार करें। ये जो प्रभावित और विस्थापित हैं इनकी मांग पर हम इस माननीय सदन में संवेदनशीलता के साथ विचार करें और इसको पूरा भी करें। इतना कहते हुए उपाध्यक्ष महोदय आपका धन्यवाद।

/1710/01.12.2015एजी/जेके/2

उपाध्यक्ष: अब श्री कृष्ण लाल ठाकुर जी चर्चा में भाग लेंगे।

श्री कृष्ण लाल ठाकुर: उपाध्यक्ष महोदय, नियम-130 के अन्तर्गत हमारे बहुत ही वरिष्ठतम माननीय सदस्य, श्री महेश्वर सिंह जी ने जो प्रस्ताव लाया है, यह बहुत ही महत्वपूर्ण है। सड़कें किसी भी एरिया के ओवर ऑल डेवलपमेंट का आईना होती है। परन्तु मुझे यहां पर बड़े दुख से कहना पड़ता है कि नालागढ़ विधान सभा क्षेत्र की सड़कें पूरे प्रदेश में बहुत ही बदतर हालत में है। सबसे पहले मैं एन0एच0-21 की बात करता हूं जो कि नालागढ़ से सवारघाट तक है, जिसका वर्ष 2008 में एन0एच0 का काम शुरू किया था, उसकी जो स्थिति आज है वह पहले से भी बदतर हो चुकी है। मैंने और अन्य जो दूसरे लोग हैं सभी ने जो डेमोक्रेटिक सिस्टम में जो भी स्टेप हो सकते थे, वे उठाए। हम लोगों ने धरने-प्रदर्शन भी किए लेकिन कुछ भी नहीं हुआ। केन्द्र से पूरी फंडिंग लैंड एक्विजिशन के लिए आ चुकी है। कन्स्ट्रक्शन के लिए पूरा पैसा आया हुआ है लेकिन अभी लैंड एक्विजिशन तो पूरी क्या होनी थी कुछ में तो सैक्शन-IV भी नहीं हुआ है, जैसे कि गांव दत्तोवाल में सैक्शन-IV नहीं हुआ है। इसी तरह से जगतपुर गांव में भी सैक्शन-IV नहीं हुआ है। काम जो किया जा रहा है उसकी क्वालिटी बहुत ही खराब है। यह पूरा रोड केवल 35 किलो मीटर का है। इसको दो भागों में बांट कर विभाग ने इसका काम दो ठेकेदारों को दिया हुआ है। उन दोनों ठेकेदारों के काम की क्वालिटी बहुत ही खराब है। कई बार हम लोगों ने इन ठेकेदारों को भी कहा है। जब विभाग ने इसको नोटिस दिया तो उसने कोर्ट से स्टे ले लिया। मैं विभाग से आग्रह करता हूं कि इस स्टे को वेकेट करने के लिए अरली हीयरिंग की एप्लीकेशन दें। इस ठेकेदार ने दूसरा काम शिलाई में भी लिया है, वहां भी उसको ब्लैक लिस्ट किया है। हमीरपुर में भी उसने काम लिया है। मेरा माननीय मुख्य मंत्री जी से अनुरोध है कि इस काम के लिए भी उस ठेकेदार को जल्दी से जल्दी ब्लैक लिस्ट करें। जो सड़क का कार्य है वह क्वालिटी के साथ-साथ टाईम बाऊंड भी होना चाहिए। वहां पर हजारों लोगों को धूल के कारण बीमारियां लग चुकी है। उस सड़क की राईडिंग क्वालिटी भी बहुत खराब है, उसकी वजह से लोगों को

/1710/01.12.2015एजी/जेके/3

डिस्क स्लिप की प्रॉब्लम भी हो गई है। यह बहुत ही महत्वपूर्ण विषय है। यह विषय मैंने हर प्लेटफॉर्म पर कई बार उठाया है। मैं एक बार और इस प्रस्ताव के माध्यम से सरकार से आग्रह करता हूं कि इस सड़क का काम जितना जल्दी हो सके उतना जल्दी किया

जाए। क्योंकि इस वजह से हमसे भी लोग रुष्ट हैं और सरकार से भी है। मेरा आपसे अनुरोध है कि विभाग इसमें पर्सनली इन्ट्रस्ट लें और इस काम को लाईटली न लें। इसमें बहुत ज्यादा समय नष्ट हो चुका है। इसके अलावा जो हमारी अन्य सड़कें हैं, जो रूरल रोडज़ हैं उनकी स्थिति भी बहुत अच्छी नहीं है। जो नई सड़कें हैं उनका निर्माण बड़ा धीमी गति से चला हुआ है। जो पुरानी सड़कें हैं, उनकी मेंटिनेंस जैसे होनी चाहिए थी, नहीं हो रही है। माननीय मुख्य मंत्री जी आप कभी भी वहां सड़कों की हालत देखने के लिए अपना दौरा रख सकते हैं। यह बिल्कुल सच्ची बात है। इन सड़कों के बारे में लोग बड़ा मजाक करते हैं और कहते हैं कि इनमें बहुत सारे गड्ढे पड़े हैं। मैं पॉलिसी की बात करना चाहूंगा।

श्री एस.एस. द्वारा जारी-----

01.12.2015/1715/SS-Ag/1

श्री कृष्ण लाल ठाकुर क्रमागत:

मैं पॉलिसी की बात करना चाहूंगा कि जो एनुअल रिन्व्यूअल कोट होती है उसके लिए पिछली बार भी विधानसभा प्रश्न के माध्यम से पूछा था कि उसकी लाइफ कितनी है तो मुझे बताया गया कि पांच साल उसकी लाइफ है। पांच साल तो दूर की बात है वह 5 महीने भी नहीं चलती है। इसलिए मेरा एक नीतिगत सुझाव है कि इसको 20 एम0एम0 थिकनैस की वजह 40 एम0एम0 नहीं तो कम-से-कम 32एम0एम0 किया जाए। जो कार्य किये जाते हैं उससे लोगों में मज़ाक बनता है। जब रि-सर्फेसिंग होती है तो वह दो, तीन या छः महीने में टूट जाती है। मैं इस बात को मानता हूं कि उससे थोड़ा खर्चा ज्यादा होगा लेकिन काम ड्यूरेबल होगा। मैंने पहले भी प्रश्न के माध्यम से आग्रह किया था और आज फिर मेरा आग्रह है कि जो रख-रखाव की नीति की बात है इसमें रिन्व्यूअल कोट की मिनीमम थिकनैस 32 एम0एम0 होनी चाहिए। अगर 40 एम0एम0 हो जाए तो बहुत अच्छी बात है मगर 32 एम0एम0 से कम नहीं होनी चाहिए अन्यथा उससे कोई फायदा नहीं होने वाला है।

दूसरी जो मेज़र बात है, हमारी एक सड़क की बात श्री गोविन्द राम शर्मा जी ने बताई कि नालागढ़-रामशहर-शालाघाट रोड को इंडस्ट्रीयल कोरिडोर के माध्यम से दिल्ली भेजा जा चुका है। उसे एन0एच0 स्टैंडर्ड बनाना है। मेरी आपसे रिक्वेस्ट है कि इसकी बार-बार परश्यूएशन करके नोटिफिकेशन करवाएं क्योंकि इससे केवल नालागढ़ को ही लाभ नहीं मिलना बल्कि ऊना, कांगड़ा से जो लोग शिमला जाते हैं और

पंजाब का पार्ट रोपड़ है तो उनको शिमला के लिए एक या डेढ़ घंटे की सेविंग हो पायेगी। इसके अलावा जो कालका रोड पर ट्रैफिक का प्रेशर है वह भी कम होगा। इस प्रकार यह बहुत ही महत्वपूर्ण रोड है। मेरा एक बार फिर आग्रह है कि इसके लिए स्पेशल एफर्ट्स करके इस रोड की गवर्नमेंट ऑफ इंडिया से नोटिफिकेशन करवाई जाए। मैं एक बात और कहना चाहता हूँ कि पिछले तीन साल से नालागढ़ विधान सभा क्षेत्र में कोई भी इंटरस्टेट कनेक्टिविटी में सेंट्रल रोड फंड का एक भी पैसा नहीं लगा और न ही कोई डीपीआर सैंक्शन हुई है। मेरा आग्रह है कि

01.12.2015/1715/SS-Ag/2

नालागढ़ चुनाव क्षेत्र के लिए भी जो सीआरएफ का शेयर बनता है उसकी अमाउंटस से हमारे जिन बॉर्डर रोड्स की इम्प्रूवमेंट व स्ट्रेंथनिंग की ज़रूरत है वह करवाई जाए। उसमें हमारे प्रोजेक्ट्स भी गवर्नमेंट ऑफ इंडिया को भेजे जाएं और वहां से सैंक्शन करवाकर काम शुरू किया जाए ताकि नालागढ़ के लोगों को भी महसूस हो कि काम हुआ है। जब भी हम पंजाब से हिमाचल में एंटर करते हैं तो नालागढ़ के लोगों को एकदम से कम्प्लैक्स होता है कि हम कहां आ गए। एकदम से वहां पर रोड का फर्क पड़ता है। पंजाब और हरियाणा के रोड्स बहुत अच्छे हैं लेकिन जैसे ही हम अपने चुनाव क्षेत्र में एंटर करते हैं तो लोग हमें बार-बार इस बात की उलाहना देते हैं कि रोड्स अच्छे नहीं हैं। मेरा आग्रह है कि इंटरस्टेट कनेक्टिविटी में जितनी भी फंडिंग तीन साल से नहीं हुई उसको भी कम्पनसेट करें। दूसरा, मुझे यह भी कहना है कि हमारे कम-से-कम 10 रोड्स ऐसे हैं जोकि पिछले 8-9 साल से एफसीए0 क्लीयरेंस न होने की वजह से लटके हुए हैं और एमएलए0 प्रायोरिटी के हैं। विभाग के जो अधिकारी हैं उनको निर्देश दिए जाएं कि वे जल्दी-से-जल्दी जो एफसीए0 क्लीयरेंस के पेपर्स हैं उनमें लगी ऑब्जर्वेशन को जल्दी-से-जल्दी रिमूव करके डीपीआर0 एप्रूव करवाएं ताकि जो काफी समय से लटके हुए काम हैं वे सिरें चढ़ें।

एक और बात है सभी सदस्यों ने जो यहां पर मुद्दा उठाया है कि जैसे ही बरसात खत्म होती है तो सभी सदस्यों को चिन्ता शुरू हो जाती है कि जितने भी पीएमजीएसवाई0 रोड्स हैं या पंचायती रोड्स हैं जैसे ही बरसात खत्म होती है तो लोग एकदम कहना शुरू कर देते हैं कि रोड्स खोलो। इसके लिए अभी तक फंडिंग का कोई पैटर्न नहीं है। उसके लिए बहुत ज़रूरी है कि जो हम रेन डैमेज फंड पर डिपेंड करते हैं उसमें पिक एंड चूज होता है तो मेरा कहना है कि इसके लिए सरकार एक पॉलिसी बनाए। उसमें मेरा कहना है कि ब्लॉकवाइज ब्लॉक की जनसंख्या और उसके जियोग्राफीकल एरिया के हिसाब से ब्लॉक लेवल पर फंडिंग मेंटीनेंस के लिए लमसम

हो जाए ताकि हम एक अथोरिटी से आधिकारिक रूप से काम करवा सकें। गांव की जो ऑफ सीजन वैजीटेबल होती हैं इसके लिए यह बहुत

01.12.2015/1715/SS-Ag/3

ही ज़रूरी मामला है। इसके लिए सभी सदस्यों ने मुद्दा उठाया है और मुझे लगता है कि यह सब की चिन्ता भी है और सभी सदस्य मुझ से एग्री भी हैं। गांव की रोडस बहुत ज्यादा हैं शायद नम्बर में 100 हैं तो हर रोडस पर पैसा न देने के बजाय इसके लिए ब्लॉक लेवल पर नॉन-प्लान से लमसम फंडिंग मेंटीनेंस के हैड से कर दी जाए तो अच्छा रहेगा। कई ब्लॉक बहुत बड़े हैं जैसे हमारा नालागढ़ ब्लॉक है उसमें 69 पंचायतें हैं तो उसके लिए फंडिंग का बेसिज़ होना चाहिए। वह जियोग्राफीकल एरिया कितना है और उसकी जनसंख्या कितनी है उसके आधार पर ब्लॉक को फंडिंग हो जाए चाहे उसका काम ब्लॉक करे या फिर पी0डब्ल्यू0डी0 करे, उससे हमें कोई फर्क नहीं पड़ेगा। लेकिन उसकी ब्लॉकवाइज फंडिंग होनी चाहिए। इस सरकार के तीन साल गुजर गए, मेरा बार-बार आग्रह है कि रूरल रोडस की मेंटीनेंस की फंडिंग हो और जो एनुअल रि-सर्फेसिंग कोट होता है उसमें पॉलिसी मैटर के रूप में 20 एम0एम0 की बजाय मिनीमम थिकनैस 32 एम0एम0 की जाए..

जारी श्रीमती के0एस0

/1720/1.12.2015केएस/एस1/

श्री कृष्ण लाल ठाकुर जारी----

32एम.एम. की जाए क्योंकि लोग कहते हैं कि सड़क बन रही है और दो दिन के बाद टूट रही है। तो इस प्रकार से जो मेरे मेन इश्यू थे उनकी तरफ ध्यान दिया जाए। खासकर एन.एच. 21 का मेरा मेन इश्यू है। मुख्य मंत्री जी यहां बैठे हैं मेरा एक बार फिर इनसे निवेदन है कि पर्सनल इंटरस्ट लेकर इसका काम किया जाए और अधिकारियों को इस बारे में सलाह दी जाए।

उपाध्यक्ष: माननीय सदस्य, कृपया अब वाइंड अप करें।

श्री कृष्ण लाल ठाकुर: उपाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे बोलने का समय दिया, धन्यवाद, जय हिन्द, जय भारत।

/1720/1.12.2015केएस/एस2/

उपाध्यक्ष: अब श्री महेन्द्र सिंह जी चर्चा में भाग लेंगे।

श्री महेन्द्र सिंह: माननीय उपाध्यक्ष जी, इस चर्चा में मैं भी अपने आप को शामिल करता हूँ। हमारे प्रदेश में रेलवे व हवाई नेटवर्क न के बराबर है। एक स्थान से दूसरे स्थान को जाने के लिए हमें पूर्णतया इन भाग्य रेखाओं का ही सहारा लेना पड़ता है। मैं महसूस करता हूँ कि इन भाग्य रेखाओं को संवारने के लिए दो किस्म की फंडिंग हमारे प्रदेश को मिल सकती है। बहुत सी सड़कें ऐसी हैं जिनको गवर्नमेंट ऑफ इंडिया की तरफ से विभिन्न स्कीमों के माध्यम से चाहे राष्ट्रीय उच्च मार्ग हैं या प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना है या सी.आर.एफ. आदि है, फंडिंग मिलती है। 1998तक प्रदेश में केवल मात्र तीन नेशनल हाईवेज थे। 1998-2003 के बीच में जब केन्द्र में एन.डी.ए. की सरकार थी तो 4 नेशनल हाईवेज हिमाचल प्रदेश को मिले थे और इस बार दोबारा से जब 2014 15-में केन्द्र में भारतीय जनता पार्टी गठबन्धन की सरकार बनी और उसमें हिमाचल प्रदेश के हमारे एक सपूत गवर्नमेंट ऑफ इंडिया में स्वास्थ्य मंत्री बने तो उनके प्रयासों से 8 नेशनल हाईवे हिमाचल प्रदेश को मिले हैं। इसके लिए मैं जहां स्वास्थ्य मंत्री जे.पी. नड्डा जी का धन्यवाद करना चाहूंगा वहीं उनके माध्यम से नितिन गडकरी जी का भी धन्यवाद करना चाहूंगा। मित्रों, प्रधान मंत्री ग्रामीण सड़क योजना के अंतर्गत हमारा जो कोर नेटवर्क बना हुआ है, मैं लोक निर्माण विभाग के इंजीनियर्स से जानना चाहूंगा कि यह जो कोर नेटवर्क बना है, हर विधान सभा चुनाव क्षेत्र का बना है, इसको कितनी बार आपने रिव्यू किया? मैंने अक्सर देखा है कि होता क्या है कि हमारी प्राथमिकता और पी.डब्ल्यू.डी. विभाग के इंजीनियर्स की प्राथमिकता नाबार्ड के ऊपर ज्यादा रहती है कि एम.एल.एज की प्रायोरिटी है इसलिए नाबार्ड को जल्दी से अपनी डी.पी.आर. बना कर भेजो और कर्ज ले लो तथा कर्ज ले कर सड़कें बनाते रहो। मैं माननीय मुख्य मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूँ कि आप लोक निर्माण विभाग के अधिकारियों के साथ एक मीटिंग करें। उसमें हर चुनाव क्षेत्र की उनसे जानकारी प्राप्त करें कि जो

/1720/1.12.2015केएस/एस3/

सड़क प्रधान मंत्री ग्रामीण सड़क योजना के अन्तर्गत उस कोर नेटवर्क में शामिल थी, क्या वजह है कि उन सड़कों की आपने नाबार्ड के लिए डी.पी.आर. भेजी? क्यों आपने उन डी.पी.आर. को भारत सरकार को नहीं भेजा? अगर भारत सरकार से पैसा आता तो वह पैसा हमें ग्रांट के रूप में मिलना था। जो पैसा हम नाबार्ड से ले रहे हैं वह सारे का

सारा पैसा हम कर्ज के रूप में ले रहे हैं। सी.आर.एफ. के लिए यहां माननीय मुख्य मंत्री जी ने कहा कि इस पर डिज़ल पेट्रोल पर सैस लगता है और इस सैस के मुताबिक जितना प्रदेश का हिस्सा बनता है उतना ही पैसा प्रदेश को मिलता है। मैं अधिकारियों को बताना चाहूंगा कि पिछली बार मेरे पास लोक निर्माण विभाग नहीं था लेकिन जितना पैसा हमने अपने प्रयासों से भारत सरकार से सी.आर.एफ. में लाया है, हम प्रयास करें, हम अपने लिए एक सीमा क्यों तय कर लेते हैं कि इससे ज्यादा हमें नहीं मिल सकता? आप जब काम करेंगे तो भारत सरकार आपको खुले दिल से पैसा देने के लिए तैयार है। मेरा माननीय मुख्य मंत्री जी से निवेदन रहेगा कि सी.आर.एफ. में जो ऑन गोइंग वर्क्स हैं,

श्रीमती अ०व० द्वारा जारी---

1.12.2015/1725/av-AS/1

श्री महेन्द्र सिंह ---- क्रमागत

वर्क्स हैं उसमें कई ऑन गोइंग वर्क्स ऐसे हैं जो बहुत जगह चले हैं, मगर धीमी गति से चले हैं। उस लिहाज से तो वे अगले 15 वर्षों तक पूरे होने वाले नहीं हैं। मैं माननीय मुख्य मंत्री जी का ध्यान अपने विधान सभा क्षेत्र की ओर दिलाना चाहूंगा। वहां एक सड़क अवाहदेवी-सन्धोल वाया टीहरा है। उसके प्रथम चरण के लिए 12.27 करोड़ रुपये की राशि आ चुकी है। द्वितीय चरण के लिए भारत सरकार ने 46.24 करोड़ रुपये की राशि स्वीकृत की थी। समय के साथ रेट्स में बढ़ोतरी हुई है अतः मैं चाहूंगा कि भारत सरकार को उसकी रिवाईज्ड डी.पी.आर. भेजें ताकि उसके लिए भारत सरकार से फंडिंग आ सके। अब 21वीं शताब्दी चली हुई है। मैं माननीय मुख्य मंत्री जी और लोक निर्माण विभाग के इंजीनियर से कहूंगा कि आप इस 21वीं शताब्दी में एक पुल का निर्माण कार्य शुरू करते हैं और वह कार्य 10-10¹⁵⁻¹⁵ वर्षों तक पूरा नहीं होता है। हम सब लोग दिल्ली जाते हैं और देखते हैं कि आजकल तो रेडिमेड पुल बन रहे हैं। मैं लोक निर्माण विभाग से चाहूंगा कि हम सड़कों/पुलों इत्यादि के निर्माण व उनके रख-रखाव हेतु कोई नीति बनाएं। उस नीति को बनाती बार हम इस बात को सुनिश्चित करें कि उस पुल/सड़क का निर्माण कार्य कम-से-कम समय में पूर्ण हो। किसी रोड की कनेक्टिविटी तभी सम्भव हो पायेगी जब हमारा पुल बनेगा। यहां पर माननीय सदस्या श्रीमती आशा कुमारी जी तथा अन्य माननीय सदस्यों ने कहा है कि हमारे बहुत से क्षेत्र हिमच्छादित हैं। बर्फ़ीले एरिया में हम सड़कों की मैटलिंग/टारिंग करते हैं और जैसे ही बर्फ पड़ती है वह उस मैटलिंग/टारिंग को जला देती है। मैं माननीय मुख्य मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि आप लोक निर्माण विभाग को आदेश करें कि अब सीमेंट की सड़कें बनाओ। आप वन टाइम इनवैस्टमेंट करो। वह वन टाइम इनवैस्टमेंट आपके बहुत लम्बे समय तक काम आयेगी। यह मेरा आपसे दूसरा सुझाव रहेगा। इसके लिए मैं अपनी भारत सरकार के भूतल परिवहन मंत्री जी का धन्यवाद करना चाहूंगा। उन्होंने कहा है कि हमने सीमेंट

1.12.2015/1725/av-AS/2

फैक्टरी से बात की है। वह 130-135 रुपये में सीमेंट बैग देने को तैयार है। जब फैक्टरी 130-135 रुपये में सीमेंट बैग देने को तैयार है तो हम इस तरफ आगे क्यों न बढ़ें। हम अपनी इस तरह की नीति को तैयार करें। हम इस बात को सुनिश्चित कर लें कि हमने अपने स्लशी पोर्शन या ऐसे कुछ पोर्शन जहां बर्फ पड़ती है; हम नामित कर दें कि उनको हमने सीमेंट की सड़कें बनाना है ताकि हमें उस पर दोबारा से कोई काम न करना पड़े। हमारा प्रदेश पहाड़ी प्रदेश है। हमारे प्रदेश में कुछ गांव तो पहाड़ों पर हैं मगर कुछ मुख्य मार्ग के किनारे हैं। उन सड़कों को अगर हम टनलज के माध्यम से चाहे नेशनल हाई-वे है, स्टेट हाई-वे हैं या डिस्ट्रिक्ट्स मेजर रोडज हैं; उनकी दूरी कम कर सकते हैं। वर्तमान में नेरचौक की सड़क पर कई टनलज बन रही हैं। टनलज के बनने से सड़कों की दूरी कम हो रही है। दूसरे उनसे हमारे लोगों को यातायात की सुविधा मिलेगी। मेरा आपसे निवेदन रहेगा कि आप इस ओर भी ध्यान दें। हमारे बहुत सारे क्षेत्र ऐसे हैं जो व्यापारिक क्षेत्रों में आते हैं। जैसे नेरचौक का क्षेत्र है, सुन्दरनगर का क्षेत्र है। हमारे बिलासपुर और शिमला का क्षेत्र है। अब तो दुनिया आगे बढ़ रही है। जब दुनिया आगे बढ़ रही है तो हमारा ध्यान फ्लाइओवर की ओर भी जाना चाहिए। हमें फ्लाइओवर को अपनी नीति में शामिल करना चाहिए। हिमाचल प्रदेश में जमीनें कम है इसलिए अगर हम फ्लाइओवर की ओर बढ़ेंगे तो उससे भी हमारी कनेक्टिविटी बढ़ेगी और हमारा लोक निर्माण विभाग सुदृढ़ होगा। हमारे ग्रामीण क्षेत्रों के अंदर भी ऐसी सड़कें बन चुकी हैं। सड़क के किनारे जिन-जिन लोगों की जमीनें हैं वहां वे अपनी छोटी-छोटी दुकानें बनाना शुरू कर देते हैं। वहां सड़क के दोनों तरफ दुकानें बन जाती है और वह सड़क बीच में एक तालाब का रूप धारण कर लेती है। लोग सड़क के पानी को निकालने की कोई व्यवस्था नहीं रखते। मेरा मुख्य मंत्री महोदय से अनुरोध है कि इंटरलॉकिंग टाइल सिस्टम-----

श्री वर्मा द्वारा जारी

01/12/2015/1730/टी0सी0/ए0एस0/1

श्री महेन्द्र सिंह --- जारी

मेरा मुख्य मंत्री महोदय से अनुरोध है कि ऐसे जो छोटे-छोटे कमर्शियल हबज हैं उनमें यदि आप इंटरलॉकिंग टाइलज डालें तो मैं समझूंगा कि यह सुविधा हम अपने ग्रामीण क्षेत्र के लोगों को देने में सक्षम हो सकते हैं। मेरा एक और निवेदन रहेगा कि जहां-जहां हमारी सड़कें बनती हैं उन सड़कों को बनाते समय यह विशेष ध्यान रखें कि पार्सिंग प्लेसिज भी बनाए जाएं। उस वक्त आप जमींदार की जितनी मर्जी जमीन ले लें लेकिन जब आपकी सड़क पर बस चल पड़ेगी उसके बाद कोई भी जमींदार आपको एक इंच भी जमीन देने के लिए तैयार नहीं होगा। मैं चाहूंगा कि आप उस प्रकार से पार्सिंग प्लेसिज को भी आप अपनी नीति में डालें। जैसे केबल के बारे में मेरे से पूर्ववक्ताओं ने चर्चा की है कि क्यों न हम एक ऐसा सिस्टम अपनाएं जिस सिस्टम के माध्यम से जब हम सड़कें बनाते हैं, हमें पता है कि इस आधुनिक युग में यहां पर केबल पड़नी है। अभी

तक तो टैलीफोन की और दूसरी केबल पड़ रही हैं। कुछ समय के उपरांत आप देखेंगे कि जो हमने बिजली के खम्भे खड़े किए हैं, जो बड़े-बड़े टावर्ज हमने खड़े किए हैं, ये सारी की सारी तारें दुबारा से सड़कों के किनारे हमें केबल के रूप में हमें बिछानी पड़ेगी। क्यों न हम जब किसी सड़क की डी0पी0आर0 बनाएं तो उसमें एक ऐसा प्रावधान कर दें कि उस बिजली की केबल के लिए, पानी की पाइप लाइन के लिए या दूसरी जो हमारे केबल हैं, उनके लिए प्रावधान कर दिए जाएं ताकि हम उस सड़क को बार-बार न खो दें। जब सड़क को एक बार खोदा जाता है तो उसका जो कम्पैशन है, वह खत्म हो जाता है। इसलिए मेरा मुख्य मंत्री जी आपसे निवेदन है कि हम विधायक चुनकर आते हैं और हम नाबार्ड के अंतर्गत अपनी प्राथमिकता देते हैं और नाबार्ड की प्राथमिकताओं में हमारी डी0पी0आर0 नहीं बनती है। मेरा आपसे निवेदन है कि जैसे सदन में कई बार हमें आश्वासन मिला है कि हमने बाहर की एजेंसी आउटसोर्स कर रखी है, उससे डी0पी0आर0 बना लो। लेकिन मैं समझता हूँ कि यह प्रैक्टिकल नहीं है। जितनी भी सर्वेयर की पोस्ट्स आपके पास हैं उनमें से कुछ आपने भरी हैं लेकिन जो बाकी पद सर्वेयर व ड्राफ्ट्समैन की खाली हैं आप ड्राइंग ब्रांच को कमजोर मत करो। जितना आप इसको

01/12/2015/1730/टी0सी0/ए0एस0/2

मजबूत करेंगे उतनी ही तेजी से हमारे प्रदेश में सड़कों की और बिल्डिंग्स की डी0पी0आर0 बनेंगी।

उपाध्यक्ष: कृपया समाप्त कीजिए।

श्री महेन्द्र सिंह: क्या मैं गलत बोल रहा हूँ?

उपाध्यक्ष: आप ठीक बोल रहे हैं। लेकिन समय हो गया है इसलिए अब आप समाप्त कीजिए।

श्री महेन्द्र सिंह: समय बढ़ सकता है। आप क्यों चिन्ता कर रहे हैं।

उपाध्यक्ष: सभी माननीय सदस्यों को बराबर समय दिया जा रहा है।

श्री महेन्द्र सिंह :इसलिए मेरा आपसे निवेदन है कि जो हमारी नाबार्ड के अंदर प्राथमिकताएं हैं आप कृपया अगर उनको प्रायोरिटी के रूप में लेंगे तो बहुत अच्छा रहेगा। जहां मैटलिंग/टारिंग की बात आती है। हमने देखा है कि सबसे पहले हमारी टारिंग हो रही है लेकिन फिर हम क्रॉस ड्रेनेज और ड्रेनेज के ऊपर ध्यान दे रहे हैं। उपाध्यक्ष जी, मेरा आपके माध्यम से सरकार से निवेदन रहेगा कि इसमें सबसे पहले खड़ौंजा सोलिंग होती थी और यह सोलिंग 9 इंच की होती थी और 9 इंच के ऊपर फीलिंग 4 इंच की पड़ती थी। फिर उसके ऊपर टारिंग होती थी। इस तरह से सड़क

इतनी मजबूत हो जाती थी कि वह टूटती नहीं थी। लेकिन जब से भारत सरकार ने सिस्टम बदला है उसके मुताबिक जी-1 चार इंच, जी-2 तीन इंच और जी-3 तीन इंच हो गया है। जी-1 इस साल डाल रहे हैं। जी-2 दो साल के बाद डाल रहे हैं और जी-3 उसके दो साल के बाद डाल रहे हैं। माननीय मुख्य मंत्री जी जी-1, जी-2 और जी-3 जब टारिंग करते हैं तो एक ही जी-1 रह जाती है बाकी सारी जी चली जाती है। हमारा आपसे निवेदन है कि जो नीति आप लोक निर्माण विभाग की सड़कों के लिए बना रहे हैं। आप नीति बनाती बार हिमाचल प्रदेश की भौगोलिक परिस्थिति को

01/12/2015/1730/टी0सी0/ए0एस0/3

ध्यान में रखते हुए, यहां की जलवायु को ध्यान में रखते हुए उस प्रकार से नीति बनाएं ताकि हमारी सड़कें न टूटें।

उसी प्रकार से जो बिचुमन है उसमें भी हमें शिकायत मिली है। बिचुमन के जो ठेकेदार हैं वे जिन रिफाइनरी से बिचुमन उठाते हैं उन रिफाइनरी से लाकर बीच में वे स्टोर कर देते हैं। स्टोर करने के बाद फिर डिजीजन के स्टोर में पहुंचाते हैं। हमने कई ड्रमों में देखा है कि पत्थर डाले जाते हैं और काला तेल मिलाया जाता है। क्वालिटी के लिए इंजीनियर दोषी नहीं है। इंजीनियर सही है लेकिन हर ड्रम के अंदर भी इंजीनियर कहां घुसता रहेगा। मेरा निवेदन है कि जब आप इस बिचुमन की खरीद करें तो बड़े-बड़े टैंकरों के माध्यम से खरीद करें।

जारी श्रीमती एनएस0 द्वारा-----

1.12.2015/1735/ns/as/1

श्री महेन्द्र सिंह ----- जारी

मेरा निवेदन है कि आप बिचुमन की खरीद बड़े-बड़े टैंकरों के माध्यम से करें। जितनी ज्यादा-से-ज्यादा टारिंग टेबर से की जायेगी सड़क उतनी ही ज्यादा मजबूत रहेगी। मैं माननीय मुख्य मंत्री जी के ध्यान में एक बात लाना चाहता हूं कि मेरे चुनाव क्षेत्र के अंदर बहुत भारी वर्षा हुई है। उस वर्षा के कारण बहुत ज्यादा सड़कें खराब हुई हैं। उन सड़कों के लिए आपने कुछ पैसा भी दिया है। मगर आपने जो पैसा दिया है वह पर्याप्त

मात्रा में नहीं है। मैं चाहूंगा कि उन सड़कों / पुलियों को बनाने के लिए तथा जो पुल बह गये हैं उनको ठीक करने के लिए और जो सड़कें बंद पड़ी हैं उनको दोबारा से चालू करने के लिए आप जितना ज्यादा पैसा देंगे वहां पर उतनी ही ज्यादा कनेक्टिविटी होगी। हमने जिस कनेक्टिविटी को बनाया था वह कनेक्टिविटी दोबारा से चालू होगी। हमारी बहुत सारी सड़कें ऐसी हैं जिन पर बसें चलती थी मगर अब उन पर बसें चलना बंद है। वे बसें इसलिए बंद हैं क्योंकि वहां पर सड़कों का नुकसान हुआ है। मेरा मुख्य मंत्री जी से लेबर के मामले में एक निवेदन है कि लोक निर्माण विभाग के अंदर एक यार्डस्टिक बनी हुई है कि एक किलोमीटर पर कितने बेलदार की आवश्यकता है। आप उस यार्डस्टिक को फोलो करें। हम नहीं कहते कि उससे बाहर जायें। हिमाचल प्रदेश के अंदर जो 37 हजार किलोमीटर की सड़कें बनी हैं उन सड़कों का सुधार तभी हो सकता है जब आप उस यार्डस्टिक को फोलो करेंगे। मैं नहीं समझता कि जे.सी.बी. लगाने से सड़कों के गड्ढे पूरे हो जायेंगे और नालियां ठीक हो जायेगी। यह तभी सम्भव होगा जब आप सड़कों की मुरम्मत करने के लिए मैन पावर को बढ़ायेंगे। अंत में, मैं यह कहना चाहूंगा कि सड़कों की रिपेयर और मैटिनेंस के लिए एम.एल.ए. फण्ड से पैसा देने के लिए अधिकृत किया जाए। हम सरकार से एक निवेदन करना चाहेंगे कि हमारी जो एम.एल.ए. फण्ड की 75 लाख रुपये की राशि है उसको बढ़ाकर एक करोड़ रुपये किया जाए। उसमें एक शर्त रखी जाए कि जो 25 लाख रुपये की राशि बढ़ेगी उसको हम रिपेयर/मैटिनेंस के अलावा अपने-अपने चुनाव क्षेत्र में विभिन्न कामों के लिए दे सकें। मैं माननीय मुख्य मंत्री

1.12.2015/1735/ns/as/2

विशेषकर के लोक निर्माण विभाग से आशा करता हूं कि आने वाला समय चुनौती भरा है इसलिए आप जो नीति बनाए वह पारदर्शी नीति बने तथा उस पर ठोस कदम उठाये जाएं। उस नीति के तहत भारत सरकार से जो पैसा मिलने वाला है उसके लिए यह न सोचें कि उस तरफ के बैठने वाले हैं या इस तरफ के बैठने वाले हैं। कल को इस तरफ के उस तरफ भी जा सकते हैं और उस तरफ के इस तरफ भी आ सकते हैं। इसलिए नीति एक समान रूप से बननी चाहिए। हमारे क्षेत्रों की जो सड़कें हैं जिनको सी.आर.एफ. में भेजना है, पी.एम.जी.एस.वाई. में भेजना है या नेशनल हाई-वे में भेजना है उसके लिए भी आप समान दृष्टि रखें।

आपने समय दिया, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

समाप्त

Himachal Pradesh Vidhan Sabha Debates

Uncorrected and Unedited / Not for Publication

Dated: Tuesday, December 01, 2015

1.12.2015/1735/ns/as/3

उपाध्यक्ष : अब माननीय मुख्य मंत्री जी इस चर्चा का उत्तर देंगे।

मुख्य मंत्री : उपाध्यक्ष महोदय, नियम 130 के अंतर्गत श्री महेश्वर सिंह जी ने प्रदेश में राष्ट्रीय उच्च मार्ग, प्रदेश उच्च मार्ग एवं ग्रामीण क्षेत्रों में सड़कों के निर्माण एवं रख-रखाव के निरंतर गिरती गुणवत्ता पर यह सदन चर्चा करें; के बारे में जो प्रस्ताव रखा है उस पर 21 सदस्यों ने भाग लिया। मैंने सबके भाषण सुने हैं और सब अलग-अलग थे। मगर लगभग जो बातें कही गई है वे सांझी थी। जब हम सड़कों की बात करते हैं तो हमें यह नहीं भूलना चाहिए कि हमने सड़क बनाने की यात्रा कब शुरू की और कैसे-कैसे इस दिशा में प्रगति की है। वर्ष 1947 में हिमाचल प्रदेश में जो टोटल रोड लैथ थी उसमें मोटरेबल 290 किलोमीटर, जीपेबल 301 किलोमीटर और म्यूल रोड 700 किलोमीटर थी।-----

श्री नेगी द्वारा जारी

01.12.2015/1740/negi/AG/1

माननीय मुख्य मंत्री महोदय ... जारी.....

और म्यूल रोड़ जिनपर खच्चरें चलती थी वो 700 किलोमीटर थी। 1971 में जब पंजाब के पहाड़ी इलाके हिमाचल में शामिल हुए और नया हिमाचल बना उस वक्त जो मोटरेबल रोड़ज थी जिसमें मोटर-गाड़ियां चलती थी वो 7609 किलोमीटर थी। जीपएबल सड़कें 608 किलोमीटर थी और म्यूल रोड़ जिसमें घोड़े व खच्चरें चलते थे वो 2400 किलोमीटर थी । आज 2015 में जो मोटरेबल सड़कें हैं ,जो हाईवेज हैं उनकी लम्बाई 34685 किलोमीटर है। यह सफर हमने तय किया है । पहाड़ी क्षेत्रों के अन्दर सड़क बनाना कोई आसान काम नहीं है । यहां का जो टेरेन है वह पहाड़ी है और कुछ मैदानी इलाके हैं। मगर हमारा अधिकांश पहाड़ी इलाके हैं और वहां पर सड़क को बनाने में बहुत मेहनत लगती है और बहुत खर्चा आता है । इन सब रूकावटों के बावजूद हिमाचल प्रदेश में आज 34685 किलोमीटर सड़कों का निर्माण हुआ है और सैंकड़ों किलोमीटर सड़कें अभी निर्माणाधीन हैं। यह हिमाचल प्रदेश की एक उपलब्धि है। मैं यह भी बताना चाहूंगा कि मैं सहमत नहीं हूं जो यहां श्री महेश्वर सिंह जी ने प्रस्ताव रखा है उसमें इनके कुछ शब्दों से, कि " प्रदेश में राष्ट्रीय उच्च मार्ग, प्रदेश उच्च मार्ग एवं ग्रामीण क्षेत्रों में सड़कों के निर्माण एवं रख-रखाव की निरन्तर गिरती हुई गुणवत्ता " में

इससे सहमत नहीं हूँ। मैं इस चीज़ को मानने को तैयार नहीं हूँ कि उनके रख-रखाव में निरन्तर गिरावट आ रही है। यह एक या दो सड़कों के बारे में कहीं बात चल सकती है। When you take the road network as a whole, I think keeping in view our physical and geographical conditions these roads are well connected. हमेशा इम्प्रूवमेंट के लिए चांस होता है। मगर यह कहना कि निरन्तर गिरती हुई गुणवत्ता, I reject this proposition. This is a biased thinking on his part. मैं आपसे यह कहना चाहता हूँ उपाध्यक्ष महोदय कि हमारे प्रदेश के अन्दर सड़कों का निर्माण हुआ है और भारत सरकार ने हमारी हर स्टेज़ पर मदद की है। चाहे हम यूनियन टैरिटरी थे फिर चाहे हिमाचल प्रदेश राज्य बना और उसके बाद राज्य के रूप में हमारा संचालन हुआ।

01.12.2015/1740/negi/AG/2

We have always have a helping hand from the Central Government. और राष्ट्रीय उच्च मार्ग हमें मिले। प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना के अन्दर हमारी मदद हुई है। ग्रामीण सड़कों के लिए हमारी मदद हुई है और दूसरी जो इम्पोर्टेंट हाईवेज़ हैं उनके लिए भारत सरकार ने हमारी मदद की है। मैं उसके लिए भारत सरकार का आभारी हूँ। मैं निरन्तर श्री नितीन गडकरी जी जो वर्तमान में केन्द्रीय रोड़ ट्रांसपोर्ट मंत्री हैं के सम्पर्क में हूँ और उनका रवैया, दृष्टिकोण भी बहुत अच्छा है। और वह हर प्रकार से हमारी मदद करने की कोशिश करते हैं। हमारे बहुत से नेशनल हाईवेज़ डिक्लेयर हुए हैं। अभी हमारे माननीय सदस्य, श्री महेन्द्र सिंह जी कह रहे थे कि अभी हाल ही में कोई नेशनल हाईवेज़ डिक्लेयर हुए हैं। अगर कहीं हुए हैं तो मुझे उसकी जानकारी नहीं है। जो हाल ही में या पिछले कुछ दिनों में नेशनल हाईवेज़ डिक्लेयर हुए हैं उनकी मुझे जानकारी नहीं है।

श्री शर्मा जी द्वारा जारी....

01.12.2015/1745/SLS-AG-1

माननीय मुख्य मंत्री...जारी

जो हाल ही में, पिछले कुछ दिनों में डिक्लेयर हुए हैं, इसकी जानकारी मुझे नहीं है। ... (व्यवधान)... अगर हुए हैं तो हिमाचल प्रदेश सरकार को लिखित रूप में इसकी

कोई सूचना नहीं मिली है। अखबारों में आया होगा, रेडियो में आया होगा या किसी और तरह से बात हुई होगी लेकिन Himachal Government is not aware of this. हम आभारी हैं कि जितने भी केंद्र के सरफेस ट्रांसपोर्ट मंत्री रहे हैं उनका रवैया हमारे प्रति बहुत ही आशाजनक रहा है। गडकरी साहब भी पूरी तरह से हमारी मदद करने के लिए तैयार और तत्पर हैं and he is showing seriousness about this matter. मैं चाहूंगा कि और भी नेशनल हाईवेज बनें। इसके अलावा हम चाहते हैं कि जो स्टेट के अपने हाईवेज हैं उनको बनाने के लिए हमें केंद्र सरकार से या अंतर्राष्ट्रीय एजेंसीज या बैंकों के द्वारा मदद प्राप्त हो। जो भी सोर्स हों we will welcome that ताकि हमारा विकास का काम तेजी से हो सके।

यहां कई बहुत अच्छे सुझाव आए हैं। मैं मानता हूं कि प्रदेश में सड़कों का रख-रखाव कोई आसान काम नहीं है। यहां पर साल में कम-से-कम दो बार सड़कों की रिपेयर करनी पड़ती है, एक बरसात के बाद और दूसरी बर्फबारी या सर्दियों के बाद। यहां सड़कों का सरफेस टूट जाता है, सड़कें टूट जाती हैं, रोड़ी उखड़ जाती है, लैंड स्लाइड आते हैं और भौगोलिक दृष्टि से we have to maintain our roads twice a year minimum. और यहां सड़कों को ठीक-ठाक रखना एक बहुत बड़ा काम है। इसके लिए मेरी यह नीति रही है कि जहां सड़कों के निर्माण के लिए पैसा दिया जाना आवश्यक है वहीं सड़कों का रख-रखाव और बरसात के बाद जो नुकसान होता है, उसको रिपेयर करने की भी उतनी ही आवश्यकता है। इसलिए यह आवश्यक है कि उसके लिए पर्याप्त धन का प्रावधान किया जाए, तभी जाकर सड़कें ठीक रह सकती हैं। इसके लिए लगभग सभी सदस्यों का सुझाव था। मैं उसका स्वागत करता हूं। हमारी भी यह नीति है और हम कोशिश करेंगे कि इसकी ओर ज्यादा-से-ज्यादा ध्यान दिया जाए। जितना महत्व और प्राथमिकता नई सड़कों को बनाने के लिए दी जाती है, ऐसी ही प्राथमिकता बनी हुई सड़कों के रख-रखाव पर भी दी जाए, यह हमारी पॉलिसी है जिसे मैं अपने विभाग के अंदर पूरा करने की

01.12.2015/1745/SLS-AG-2

कोशिश कर रहा हूं। हमारे साधन सीमित हैं। मगर आप देखेंगे कि पिछले वर्षों के मुकाबले इस सरकार ने पहले से कहीं ज्यादा पैसा रिपेयर और मेंटेनेंस ऑफ द रोड्स के लिए अलॉट किया है। इसमें आगे से भी ध्यान दिया जाएगा।

इसके अलावा यहां पर महेन्द्र सिंह जी ने बहुत अच्छा सुझाव दिया कि जो हमारी लेबर थे, जो सड़कों की देखभाल करती थी, उसको और जगहों पर बदला जाए। काश, जब आप इस विभाग के मंत्री थे तो आपने इस पर स्वयं अमल किया होता। आपने तो अपनी जिम्मेवारी यहां तक निभाई कि अपने धर्मपुर क्षेत्र के 4000 मज़दूर पक्के कर दिए जो अब जगह-जगह भेजे जा रहे हैं जबकि बाकी जगह पर आपने शून्य कर दिया। ... (व्यवधान) ... मैं केवल एक निर्वाचन क्षेत्र को ही नहीं देखता, I am responsible for the entire State. आपकी पॉलिसी थी कि आपने धर्मपुर के सारे मज़दूर रैगुलर कर दिए जबकि बाकी जगहों पर छुट्टी हो गई। आपने यह सब हैफजर्ड वे में किया। यह सही नहीं है। इससे विभाग का ठीक संचालन समाप्त हो जाता है और विभाग खतरे में पड़ जाता है, यह मैं आपको बताना चाहता हूं।

जारी ..गर्ग जी

01/12/2015/1750/RG/AG/1

मुख्य मंत्री----क्रमागत

अभी यहां पर लाहौल-स्पीति के विधायक श्री रवि ठाकुर जी ने जिक्र किया ,लेकिन मैं कहना चाहता हूं कि लाहौल-स्पीति एक खुशनसीब जिला है इस लिहाज से चाहे स्पीति हो खासकर और लाहौल में कोई गांव नहीं है जो मोटरेबल रोड से जुड़ा हुआ नहीं है। खासकर स्पीति में तो कोई गांव ही नहीं है जो मोटरेबल रोड से जुड़ा हुआ नहीं है और लाहौल में भी जहां तक मेरी जानकारी है क्योंकि लाहौल-स्पीति में मैं पैदल चला हूं जब सड़कें नहीं होती थीं।

श्री रवि ठाकुर : अभी वहां कुछ ब्रिज बनने हैं।

मुख्य मंत्री : हां, सुनिए, I am coming to that. वहां सारा इलाका सड़कों से जुड़ गया है। इनकी पुलों की समस्या है। एक मूलिंग ब्रिज है। मूलिंग ब्रिज बना था और बनने के कुछ अरसे बाद वह गिर गया। उसकी जांच हुई कि क्या कारण था। क्या कोई स्ट्रक्चरल मिसटेक थी ,डिजाईन में कोई मिसटेक थी या उसके कंस्ट्रक्शन में कोई गलती रही। उसके बारे में जांच हुई। मगर अब सरकार ने यह फैसला किया है कि तुरन्त इस पुल का पुनर्निमाण किया जाए और उसके लिए tender has already been floated for re-construction of this Bridge and for super structure in December, 2015. इसको सुपर स्ट्रक्चर बनाने के लिए वर्ष 2015 में टैण्डर हो चुके हैं और इसको मुक्कमल करने के लिए tender has already been floated. इसके अलावा दूसरा जो पुल है वह

मियारनाला ब्रिज है। Rs. 166 lakh has been sanctioned for that under NABARD. Work is in progress. तीसरा पुल चिचेम है। Chichem side abutment has been completed. 90 per cent work of Anchorage Block of Kibber side is completed. I think by coming Summer this Bridge will be completed. उसके बाद योगमा पुल है। This Bridge has been sanctioned under NABARD for Rs. 5.77 crore. The tender is under process. इसका टैण्डर सर्दियों में हो जाएगा। इसका टैण्डर खुल जाएगा और काम भी चालू हो जाएगा। उसके पश्चात गाबजंग पुल है। It has been sanctioned under NABARD for Rs. 3.41 crores. The tender is under progress. और छठा नालदा पुल है। The span is 84 mtrs. It has been sent to NABARD on 20th August, 2015 for Rs. 4.30 crores for approval. ये पुल हैं। सड़कें बन गई हैं, मगर पुल बनने को हैं, ऐसा नहीं है कि पुल न होने की वजह से

01/12/2015/1750/RG/AG/2

ट्रैफिक नहीं चल रहा है, but to make smooth functioning of the traffic these bridges are necessary.

उपाध्यक्ष महोदय, इसके अलावा इन्होंने पिन वैली की बात की है। वहां Teling Bridge है। वहां जो ब्रिज है, मेन ब्रिज तो इन्टैक्ट है, बीच में एक छोटा सा पुल था जो लैंड स्लाइड की वजह से टूट गया। वहां लेबर ने 24 घण्टे काम किया in shifts to repair the new bridge मगर लैंड स्लाइड होता रहा, लेकिन अब वह कंट्रोल हो गया है

Contd. by AG in English . . .

01/12/2015/1755/Ms/Ag/1

मुख्य मंत्री जारी-----

And I am sure that this bridge will be completed as soon as the work starts again in summer. ये चीजें हैं।

श्री महेन्द्र सिंह: जो इस तरफ के माननीय सदस्यों की नाबार्ड के तहत स्कीमें सैंक्शन हुई हैं उनको भी आप गिना देते।

मुख्य मंत्री: आप लोगों के भी बहुत से नाबार्ड के तहत पुल हैं। इनका पुलों के बारे में स्पेसिफिक प्रश्न था He named the bridges. I am giving reply to that. बाकी नाबार्ड की सड़कें हैं, प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना की सड़कें हैं, एशियन डवलपमेंट बैंक की हैं। तो सारी सड़कें प्रदेश में बन रही हैं। एक जगह पर नहीं हैं For me entire Himachal is one unit. I want that each and every part of Himachal Pradesh should be well connected by roads. This is our policy. I don't believe in any regionalism and casteism. For me India is one, Himachal is one. Regarding bridges in Himachal, our Government is responsible for each and every region and village in the State. This is our policy. मैं यह बात आपको एश्योर करना चाहता हूं। बाकी जो माननीय सदस्यों ने अपने-अपने वक्तव्य में अपने क्षेत्रों के बारे में सुझाव दिए हैं, यह संभव नहीं है कि मैं एक-एक चीज का जवाब दूं। They have been noted and I will take individual action in these matters.

Thank you very much.

उपाध्यक्ष: अब इस मान्य सदन की बैठक बुधवार दिनांक 02 दिसम्बर, 2015 के 11.00 बजे पूर्वाह्न तक स्थगित की जाती है।

सुन्दर सिंह वर्मा,
सचिव।

धर्मशाला-176215

दिनांक: 01 दिसम्बर, 2015