

Vol. 267  
No. 10



Monday,  
10 March, 2025  
19 Phalgun, 1946 (Saka)

## PARLIAMENTARY DEBATES

# RAJYA SABHA

OFFICIAL REPORT (FLOOR VERSION)  
(PART-II)

## CONTENTS

Obituary Reference (page 1)

Felicitations by the Chair (pages 1 - 2)

Proclamation under article 356 of the Constitution -*Laid on the Table* (page 2)

Papers Laid on the Table (pages 2 - 5)

Reports of the Department-related Parliamentary Standing Committee on Home Affairs -*Presented* (pages 5 - 6)

Reports of the Department-related Parliamentary Standing Committee on Railways -*Laid on the Table* (page 6)

Regarding Notices received under Rule 267 (pages 6 - 7 and page 12)

©

RAJYA SABHA SECRETARIAT  
NEW DELHI

Matters raised with permission-

- Concern over the rising use of narcotic drugs among young adults (pages 7 - 9)
- Demand for construction of tunnel in Pangi Valley of Chamba, Himachal Pradesh (pages 9 - 10)
- Demand for stringent legislation to eradicate superstitious practices (pages 10 - 12)
- Request to resolve the problem of the National Institute of Technology (NIT) in Mizoram (pages 13 - 14)
- Need for a legal framework to regulate the harmful contents on social media platforms (pages 14 - 15)
- Demand to connect Pune with high speed trains (pages 15 - 16)
- Concern over opening up the country's offshore sand blocks for mining by private entities (pages 16 - 17)
- Need for four lane highway between Tindivanam and Krishnagiri connecting Puducherry and Bengaluru (pages 17 - 18)
- Demand for amendment in Table of Precedence to accord higher precedence to MPs (pages 18 - 19)
- Concern over the problems faced by ASHA workers appointed under National Health Mission (pages 19 - 20)
- Need for providing affordable Cancer treatment to Economically Weaker Sections (pages 20 - 21)
- Concern over rising cases of Cyber Crimes in the country (pages 21 - 22)
- Demand for establishment of Multi-Functional Development Centres in Raigad district of Maharashtra for its comprehensive development (page 22)
- Demand for conferring the Bharat Ratna Award posthumously on the late Dr. Panjabrao Shamrao Deshmukh (pages 22 - 23)
- Demand for revival and conservation of Narmada River (pages 23 - 24)
- Demand for reclamation of Kabaw Valley to Manipur, India (pages 24 - 25)

Website : <http://rajyasabha.nic.in>

<https://sansad.in/rs>

E-mail: [rsedit-e@sansad.nic.in](mailto:rsedit-e@sansad.nic.in)

Oral Answers to Questions (pages 25 - 51)

[Answers to Starred and Un-starred Questions (Both in English and Hindi) are available as Part -I to this Debate, published electronically on the Rajya Sabha website under the link <https://sansad.in/rs/debates/officials> ]

Supplementary Demands for Grants, 2024-2025 -*Laid on the Table* (pages 51 - 52)

The Budget (Manipur), 2025-2026 -*Laid on the Table* (page 52)

Supplementary Demands for Grants (Manipur), 2024-2025 -*Laid on the Table* (pages 52)

Government Bill-

The Railways (Amendment) Bill, 2024 - Passed (pages 52 - 109 and pages 111 - 127)

Panel of Vice-Chairpersons (page 109)

Recommendations of the Business Advisory Committee (pages 110 - 111)

## **RAJYA SABHA**

*Monday, the 10<sup>th</sup> March, 2025 / 19 Phalguna, 1946 (Saka)*

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

### **OBITUARY REFERENCE**

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Hon. Members, I refer with profound sorrow to the passing away of Shri Shamsher Singh Manhas, a former Member of this House, on the 20<sup>th</sup> of January, 2025. He served as a Member of this House representing the erstwhile State of Jammu and Kashmir from February, 2015 to February, 2021.

Born on January 4, 1960, in Jammu, Shri Shamsher Singh Manhas was an outstanding leader committed to the accelerated and holistic development of the Jammu and Kashmir region. He diligently highlighted and brought attention to the region's issues in this august House during discussions. Beyond his parliamentary contributions, Shri Manhas was also an avid sportsperson with special liking for the games of kho-kho and kabaddi. He also served as the Chairman of the Nehru Yuva Kendra Sangathan of Jammu and Kashmir from 2003 to 2004.

In the passing away of Shri Shamsher Singh Manhas, the country has lost a passionate advocate of the development of Jammu and Kashmir region, an avid sportsperson and an able parliamentarian. We deeply mourn the passing away of Shri Shamsher Singh Manhas.

I request Members to rise in their places and observe silence as a mark of respect to the memory of the departed.

*(Hon. Members then stood in silence for one minute.)*

Secretary-General will convey to the members of the bereaved family our sense of profound sorrow and deep sympathy.

---

### **FELICITATIONS BY THE CHAIR**

MR. DEPUTY CHAIRMAN: It is with immense pride and joy that I join the House today to felicitate the Indian Men's Cricket Team for their victory in the ICC Champions

Trophy 2025. By defeating New Zealand in the Final held in Dubai, our team has secured India's third Champions Trophy title, a remarkable achievement that makes every Indian proud.

This victory is a testament to the dedication, hard work and teamwork of our cricketers. They have not only showcased excellence in the sport but also displayed the spirit of perseverance and unity. This success reaffirms India's position as a dominant force in world cricket, and we celebrate not just the victory, but the journey that led to it.

I take this opportunity to extend heartfelt congratulations to the players, coaches, support staff and the Indian Cricket Board for their collective efforts in this achievement. Your commitment, discipline and unwavering determination are an inspiration to millions across the nation.

As we celebrate this moment, let us remember that sport unites us all, transcending regional and cultural boundaries, and this victory serves as a source of pride for every Indian. Once again, my sincere congratulations to the Indian Men's Cricket Team for this extraordinary achievement. Your success inspires the youth of this nation to strive for greatness. Jai Hind!

---

#### **PROCLAMATION UNDER ARTICLE 356 OF THE CONSTITUTION**

**गृह मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री नित्यानन्द राय):** महोदय, मैं निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (अंग्रेजी तथा हिन्दी में) सभा पटल पर रखता हूँ: -

- (i) Proclamation [G.S.R. No. 134(E)], issued by the President on the 13<sup>th</sup> February, 2025, under article 356 of the Constitution in relation to the State of Manipur, under clause (3) of the said article.
  - (ii) Order [G.S.R. No. 135(E)], dated the 13<sup>th</sup> February, 2025, made by the President, under sub-clause (i) of clause (c) of the above Proclamation.
- 

#### **PAPERS LAID ON THE TABLE**

- I. **Notification of the Ministry of Statistics and Programme Implementation.**
- II. **Report and Accounts (2023-24) of ISI, Kolkata, West Bengal and related papers.**

**THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF STATISTICS AND PROGRAMME IMPLEMENTATION (RAO INDERJIT SINGH):** Sir, I lay on the Table—

I. A copy (in English and Hindi) of the Ministry of Statistics and Programme Implementation Notification No. G.S.R. 761(E),, dated the 11<sup>th</sup> December, 2024, publishing the Collection of Statistics Rules, 2024, under sub-section (3) of Section 33 of the Collection of Statistics Act, 2008, along with delay statement.

[Placed in Library. see No. L.T. 2532/18/25]

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

- (a) Ninety-second Annual Report of the Indian Statistical Institute (ISI), Kolkata, West Bengal, for the year 2023-24.
- (b) Annual Accounts of the Indian Statistical Institute (ISI), Kolkata, West Bengal, for the year 2023-24, and the Audit Report thereon.
- (c) Statement by Government accepting the above Report.
- (d) Statement giving reasons for the delay in laying the papers mentioned at (a) and (b) above.

[Placed in Library. see No. L.T. 2357/18/25]

#### **Notifications of the Ministry of Power**

**THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF POWER (SHRI SHRIPAD YESSO NAIK):** Sir, I lay on the Table—

(i) A copy each (in English and Hindi) of the following Notifications of the Ministry of Power, under Section 179 of the Electricity Act, 2003: -

- (a) No. JERC/Accts-08/2024/12, dated the 19<sup>th</sup> December, 2024, publishing the Joint Electricity Regulatory Commission for the UT of J&K and UT of Ladakh, (Recruitment, Control and Service Conditions of Officers and Staff) Regulations, 2024.

[Placed in Library. see No. L.T. 2467/18/25]

- (b) No. L-1/260/2021/CERC., dated the 24<sup>th</sup> December, 2024, publishing the Central Electricity Regulatory Commission (Deviation Settlement Mechanism and Related Matters) (First Amendment) Regulations, 2024.

[Placed in Library. see No. L.T. 2468/18/25]

(ii) A copy (in English and Hindi) of the Ministry of Power Notification No. L-1/260/2021/CERC., dated the 10<sup>th</sup> December, 2024, notifying that clause 8 of Central Electricity Regulatory Commission (Deviation Settlement Mechanism and Related Matters) Regulations, 2024 shall come into effect from 00.00 hours of 23.12.2024 and until the period ending 24.00 hours of 22.12.2024, issued under clause 2 of Regulation 1 of the said Regulations.

[Placed in Library. see No. L.T. 2468/18/25]

- I. **Reports and Accounts (2023-24) of the Omnibus Industrial Development Corporation of Daman & Diu and Dadra & Nagar Haveli Limited (OIDC), Daman, Daman and ANIIDCO, Port Blair, Andaman & Nicobar and related papers.**
- II. **Reports and Accounts (2023-24) of MSME-Technology Centre, Kanpur, Uttar Pradesh and MSME-Technology Centre, Durg, Chhattisgarh and related papers.**

**सूक्ष्म, लघु और मध्यम उद्यम मंत्रालय में राज्य मंत्री (सुश्री शोभा कारान्दलाजे): महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखती हूँ :-**

I. (1) A copy each (in English and Hindi) of the following papers, under sub-section (1) (b) of Section 394 of the Companies Act, 2013: -

- (i) (a) Thirty-second Annual Report and Accounts of the Omnibus Industrial Development Corporation of Daman & Diu and Dadra & Nagar Haveli Limited (OIDC), Daman, for the year 2023-24, together with the Auditor's Report on the Accounts and the comments of the Comptroller and Auditor General of India thereon.
- (b) Statement by Government accepting the above Report.

[Placed in Library. see No. L.T. 2383/18/25]

- (ii) (a) Thirty-sixth Annual Report and Accounts of the Andaman & Nicobar Islands Integrated Development Corporation Limited (ANIIDCO), Port Blair, Andaman & Nicobar, for the year 2023-24, together with the Auditor's Report on the Accounts and the comments of the Comptroller and Auditor General of India thereon.

(b) Statement by Government accepting the above Report.

(2) Statements (in English and Hindi) giving reasons for the delay in laying the

papers mentioned at (1) above.

[Placed in Library. see No. L.T. 2384/18/25]

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

- (i) (a) Annual Report and Accounts of the MSME-Technology Centre, Kanpur, Uttar Pradesh, for the year 2023-24, together with the Auditor's Report on the Accounts.
- (b) Statement by Government accepting the above Report.
- (c) Statement giving reasons for the delay in laying the papers mentioned at (a) above.

[Placed in Library. see No. L.T. 2382/18/25]

- (ii) (a) Third Annual Report and Accounts of the MSME-Technology Centre, Durg, Chhattisgarh, for the year 2023-24, together with the Auditor's Report on the Accounts.
- (b) Statement by Government accepting the above Report.
- (c) Statement giving reasons for the delay in laying the papers mentioned at (a) above.

[Placed in Library. see No. L.T. 2533/18/25]

#### **Notifications of the Ministry of Mines**

**खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतीश चंद्र दूबे):** महोदय, में अपतट क्षेत्र खनिज (विकास और विनियमन) अधिनियम, 2002 की धारा 35 की उप-धारा (3) के अधीन अपतट क्षेत्र खनिज संरक्षण और विकास नियम, 2024 को प्रकाशित करने वाली खान मंत्रालय की अधिसूचना सं. सा.का.नि. 791 (अ)., दिनांक 31 दिसम्बर, 2024 की एक प्रति (अंग्रेजी तथा हिन्दी में) सभा पटल पर रखता हूँ।

[Placed in Library. see No. L.T. 2273/18/25]

---

#### **REPORTS OF THE DEPARTMENT-RELATED PARLIAMENTARY STANDING COMMITTEE ON HOME AFFAIRS**

**डा. राधा मोहन दास अग्रवाल (उत्तर प्रदेश):** महोदय, में विभाग-संबंधित गृह कार्य संबंधी संसदीय स्थायी समिति के निम्नलिखित तीन प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी में) प्रस्तुत करता हूँ:-

- (i) 251<sup>st</sup> Report on Action Taken by Government on the Recommendations/Observations contained in the Two Hundred Forty Fifth Report of the Committee on ‘Prison — Conditions, Infrastructure and Reforms’;
  - (ii) 252<sup>nd</sup> Report on ‘Demands for Grants (2025-26) of the Ministry of Home Affairs’; and
  - (iii) 253<sup>rd</sup> Report on ‘Demands for Grants (2025-26) of the Ministry of Development of North Eastern Region (DoNER)’.
- 

### **REPORTS OF THE DEPARTMENT-RELATED PARLIAMENTARY STANDING COMMITTEE ON RAILWAYS**

**DR. K. LAXMAN** (Uttar Pradesh): Sir, I lay on the Table, a copy each (in English and Hindi) of the Reports of the Department-related Parliamentary Standing Committee on Railways (2024-25):-

- (i) Second Report on Action Taken by the Government on the Observations/Recommendations contained in the First Report of the Committee on Railways (18<sup>th</sup> Lok Sabha) on Demands for Grants (2024-25) of the Ministry of Railways; and
  - (ii) Third Report of the Department-related Parliamentary Standing Committee on Railways on ‘Demands for Grants (2025-26)’ of the Ministry of Railways.
- 

### **REGARDING NOTICES RECEIVED UNDER RULE 267**

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** Hon. Members, twelve notices have been received under Rule 267. The notices of Shri Tiruchi Siva, Shri Sandosh Kumar P, Shri Vaiko, Shri P.P. Suneer and Shri P. Wilson have demanded discussion over the concerns regarding upcoming delimitation exercise to Southern States. The notices of Shri Saket Gokhale, Shrimati Sagarika Ghose, Shri Pramod Tiwari and Shri Ajay Makan have demanded discussion over the alleged lapse of the Election Commission in issuance of multiple duplicate EPIC across the States. The notice of Shri Sanjay Singh demands discussion over the financial loss to small investors due to continued decline of share market in the last five months. Shri Ramji Lal Suman wants discussion over the statement made by the US President regarding American funding to increase voter turnout in India. Dr. V. Sivadasan has demanded discussion on the issues faced by ASHA, Anganwadi and Mid-Day Meal workers. Hon. Members may recall the

detailed rulings of Rule 267 imparted by the hon. Chairman, Rajya Sabha, on 8<sup>th</sup> December, 2022, and 19<sup>th</sup> December, 2022. ...(*Interruptions*)... Nothing is going on record. The same have been reiterated by the hon. Chairman a number of times. ...(*Interruptions*)... आपने मेरी बात पूरी भी नहीं सुनी हैं। ...(**व्यवधान**)... आप मेरी बात नहीं सुन रहे हैं। ...(**व्यवधान**)... माननीय अजय माकन जी, आप मुझे पढ़ तो लेने दीजिए। ...(**व्यवधान**)... Since these notices do not conform to the directives imparted by the hon. Chairman, the same are declined. ...(*Interruptions*)... Now, Matters raised with permission. Dr. V. Sivadasan. ...(*Interruptions*)... It is 'Concern over raising use of narcotics drugs among the young adults.' ...(*Interruptions*)... प्रमोद जी, अगर आप EPIC, जिस पर आपने नोटिस दिया है, उस पर बोल रहे हैं, तो वह रिकॉर्ड पर नहीं जाएगा। ...(**व्यवधान**)... प्रमोद जी, अगर आप कोई और बात कहना चाहते हैं, तो मैं इजाजत दे सकता हूँ। ...(**व्यवधान**)... आप जानते हैं कि आप कांस्टीट्यूशनल बॉडी पर नहीं बोल सकते हैं। ...(**व्यवधान**)... Nothing is going on record. ...(*Interruptions*)... ज़ीरो आवर माननीय मेम्बर्स का आवर है और उनके इश्यूज के लिए है। ...(**व्यवधान**)... डा. वी. शिवादासन आप बोलें। It is going on record. ...(*Interruptions*)...

---

## MATTERS RAISED WITH PERMISSION

### **Concern over the rising use of narcotic drugs among young adults**

DR. V. SIVADASAN (Kerala): Sir, I thank you for giving me this opportunity. ...(*Interruptions*)...

**श्री उपसभापति:** डा. वी. शिवादासन, सिर्फ आपकी बात रिकॉर्ड पर जा रही है। ...(**व्यवधान**)...

DR. V. SIVADASAN: I would like to raise the painful situation of rising influence of narcotic drugs in our country. ...(*Interruptions*)... The reports show that, day-by-day, there is an increase in the number of incidents of the use of narcotics. ...(*Interruptions*)... Sir, the reports from various sources reveal that the majority...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Let him speak. ...(*Interruptions*)... Hon. Member is speaking. ...(*Interruptions*)...

DR. V. SIVADASAN: Majority of the carriers of narcotics are below 30 years. Many students and the unemployed youth are victims of the drug mafia. ...(*Interruptions*)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please go back to your seats. ....*(Interruptions)...*

DR. V. SIVADASAN: They are trapping and exploiting them due to their vulnerability. The usage of synthetic drugs like MDMA is increasing. ....*(Interruptions)...* Generally, we cannot.... ....*(Interruptions)...*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Dr. V. Sivadasan is speaking. Please sit down. ....*(Interruptions)...*

DR. V. SIVADASAN: The person who is using it... ....*(Interruptions)...* Initially, there are no symptoms, but it leads to quick addiction within a short period of time destroying the person from within. ....*(Interruptions)...* Would they allow me to speak? ....*(Interruptions)...*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please speak. ....*(Interruptions)...* I am requesting the Members to go back to their seats. You are raising an important issue. Please continue.

DR. V. SIVADASAN: It leads to quick addiction. It has very serious consequences. It leads to behavioral changes. It causes extreme depression, anxiety and aggressiveness, which destroys the physical health. It causes cardiac stroke, brain bleeding, kidney failures, rapid muscle loss and loss of teeth.

Sir, the narcotics mafia has close connection with the political leadership and executives. They are able to influence the judicial system also. ....*(Interruptions)...* In India, only a small percentage of carriers are arrested by the official agencies like the Narcotics Control Bureau. Their relationship between the influential mafia and the political patrons never comes to light. They are getting political patronage because they have huge amounts of money. ....*(Interruptions)...* Our ports are the main centres of importing raw material for narcotics. ....*(Interruptions)...* Even one percent is not being caught! ....*(Interruptions)...* In some of the ports like the Mundra in Gujarat, the customs officials get only four minutes for deciding whether a cargo should be thoroughly checked. Some of the private players think that there is... ....*(Time-bell rings.)...*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Time is over. Dr. Sivadasan, please sit down. The following hon. Members associated themselves with the matter raised by hon.

Member, Dr. V. Sivadasan: Dr. John Brittas (Kerala), Dr. Fauzia Khan (Maharashtra), Shri Jose K. Mani (Kerala), Dr. Kalpana Saini (Uttarakhand), Shri Imran Pratapgarhi (Maharashtra), Shrimati Geeta alias Chandraprabha (Uttar Pradesh).

Hon. Members, please go back to your seats. ...*(Interruptions)*... Hon. Leader of the Opposition wants to say something. Please go back to your seats. ...*(Interruptions)*... Hon. Leader of the Opposition.

**THE LEADER OF OPPOSITION (SHRI MALLIKARJUN KHARGE):** Sir, I am thankful to you for giving me this opportunity to speak, particularly,\*

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** Sir, I have already given my ruling. No. It will not go on record. माननीय एलओपी, आप बड़े वरिष्ठ हैं, सीनियर हैं, यह रिकॉर्ड पर नहीं जाएगा। मैं already request कर चुका हूँ। Let us go as per rules. आप वरिष्ठ हैं, आप सारी चीजों को जानते हैं। No, I am not allowing. Now, Shri Pramod Tiwari to speak on the concern over crashing of Indian Stock Market and its impact on investors. ...*(Interruptions)*... Hon. Members, please sit down. आप रॉल्स जानते हैं। प्लीज। ...*(व्यवधान)*... Now, Shri Pramod Tiwari. ...*(Interruptions)*... I have already stated the rules. ...*(Interruptions)*... Derek ji, I have already explained the rules. Please take your seat. ...*(Interruptions)*... Derek ji, nothing is going on record. Pramod Tiwari ji. ...*(Interruptions)*... Shrimati Jebi Mather Hisham to speak on the Demand for measures to ensure fair remuneration and social security to ASHA workers in Kerala. ...*(Interruptions)*... Are you speaking? Please speak on the subject; otherwise, it will not go on record. ...*(Interruptions)*... Now, Dr. Sikander Kumar to speak on demand for construction of tunnel in Pangi Valley of Chamba, Himachal Pradesh. ...*(Interruptions)*...

#### **Demand for construction of tunnel in Pangi Valley of Chamba, Himachal Pradesh**

**डा. सिकंदर कुमार (हिमाचल प्रदेश):** सर, आपने मुझे एक बहुत महत्वपूर्ण विषय पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत आभार। ...*(व्यवधान)*... महोदय, मैं आपके माध्यम से भारत सरकार के ध्यान में हिमाचल प्रदेश के जिला चंबा की अति दुर्गम घाटी, पांगी में सुरंग निर्माण करवाने संबंधी विषय लाना चाहता हूँ। उपसभापति महोदय, हिमाचल प्रदेश की भौगोलिक परिस्थितियों से सभी भली भांति परिचित हैं। जिला चंबा की पांगी घाटी का मुख्यालय चंबा है। यहाँ आने-जाने में..

\* Not recorded.

*(At this stage, some hon. Members left the Chamber.)*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Just a minute, please. Hon. Members, the notices under Rule 267 have not been permitted. If the hon. Members so desire, they may submit notices under any other parliamentary device for the consideration of the hon. Chairman. Thank you. Hon. Member, please continue.

**डा. सिकंदर कुमार:** आदरणीय उपसभापति महोदय, जिला चंबा की पांगी घाटी का मुख्यालय चंबा है और यहां आने-जाने में लोगों को वर्षों से ही कठिनाइयों का सामना करना पड़ रहा है। पांगी से चंबा आने के लिए, 14,500 फीट की ऊँचाई पर स्थित साच पास होते हुए आना पड़ता है। अत्यधिक बर्फबारी के कारण यह रास्ता साल के चार-पांच महीने ही खुला रहता है और बाकी समय पांगीवासियों को वाया जम्मू, लाहौल-स्पीति, अटल टनल, मनाली-कुल्लू होते हुए आना पड़ता है, जोकि 500-700 किलोमीटर लंबा रास्ता है और जिससे लोगों का समय और पैसा दोनों ही अधिक लगता है तथा दूसरी ओर, साच पास से बर्फ हटाने में हर साल सरकार के करोड़ों रुपए भी खर्च हो जाते हैं। ऐसे में यदि चैहणी जोत से सुरंग का निर्माण कर पांगी को चंबा मुख्यालय से जोड़ दिया जाता है, तो पांगी घाटी के लोगों को जिला मुख्यालय चंबा आने-जाने में कठिनाइयों का सामना नहीं करना पड़ेगा और जिला मुख्यालय चंबा, पांगी से 12 महीने जुड़ा रहेगा तथा पांगी के लोगों को भी मुश्किल भरे जीवन से राहत मिलेगी।

आदरणीय उपसभापति जी, पांगीवासियों की यह मांग आज की नहीं है, बल्कि यहां के लोग पिछले 50 वर्षों से इस मांग के पूरा होने की राह देख रहे हैं। हमारी सरकार ने अटल टनल बनाकर लाहौलवासियों के जीवन को बेहतर बनाने का कार्य किया है, इसलिए मुझे आशा ही नहीं, अपितु पूर्ण विश्वास है कि भारत सरकार पांगीवासियों की भी इस चिरलम्बित मांग को पूरा कर, पांगी घाटी के समस्त जनजातीय लोगों को राहत प्रदान करेगी, धन्यवाद।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The following hon. Members associated themselves with the matter raised by the hon. Member, Dr. Sikander Kumar (Himachal Pradesh): Dr. Kalpana Saini (Uttarakhand), Shri Babubhai Jesangbhai Desai (Gujarat), Sh. Brij Lal (Uttar Pradesh), Shri Sanjay Seth (Uttar Pradesh), Dr. Laxmikant Bajpayee (Uttar Pradesh), Shri Naresh Bansal (Uttarakhand), Shrimati Sumitra Balmik (Madhya Pradesh), Shri Samik Bhattacharya (West Bengal).

#### **Demand for stringent legislation to eradicate superstitious practices**

SHRI VIKRAMJIT SINGH SAHNEY (Punjab): Sir, I rise to draw your attention to a growing menace that is exploiting the trust and faith of vulnerable and innocent people, namely, superstition, black magic and fraudulent practices in the name of miracles. This issue is particularly rampant in the parts of north and central India,

including Punjab, where fraudulent individuals prey upon innocent people by misguiding them with the false claims of supernatural abilities and luring them for conversion. ...(*Interruptions*)...

SHRI K. VANLALVENA: Sir, I am sitting here for Zero Hour.

**श्री विक्रमजीत सिंह साहनी:** उपसभापति महोदय, ये लोग धर्म परिवर्तन के नाम पर बीमारियों को ठीक करने, बुरी आत्माओं को भगाने, पुत्र प्राप्ति, विदेश जाने के असत्य वादे करके, ज्ञांसा देकर लोगों को फँसाते हैं। गाँवों में रहने वाले गरीब और कम पढ़े-लिखे लोग इनके चंगुल में आसानी से फंस जाते हैं। कई बार तो ये लोगों को डरा-धमका कर या छल से उनको धर्म बदलने के लिए मजबूर करते हैं। इससे न केवल परिवार बिखर जाते हैं, बल्कि इससे महिलाओं और बच्चों का सबसे ज्यादा नुकसान होता है। यह स्थिति हमारे समाज के लिए बहुत ही शर्मनाक है। ये लोग सिर्फ पैसे कमाने के लिए समाज में डर, भय और असत्य फैलाते हैं। यह हमारे देश की एकता और भाईचारे के लिए बहुत बड़ा खतरा है।

महोदय, महाराष्ट्र ने काले जादू और अंधविश्वास तथा miracles के खिलाफ कानून बनाकर एक अच्छी मिसाल पेश की है। अब समय आ गया है कि हम पूरे देश में ऐसे सख्त कानून लाएँ, जो न केवल अंधविश्वास को रोके, बल्कि ऐसा कोई भी अंधविश्वास, जादू या चमत्कार, जो धर्म परिवर्तन की तरफ प्रेरित करे, उसे रोके। इसके लिए कोई लेजिस्लेशन लाया जाए।

मैं सरकार से अनुरोध करता हूं कि वह इस मुद्दे पर तुरंत कदम उठाए और इन गलत प्रथाओं को रोकने के लिए कड़े कानून बनाए। हम एक ऐसे समाज का निर्माण करें, जहां अंधविश्वास, शोषण और धर्म परिवर्तन के लिए कोई स्थान नहीं हो। हमें भोले-भाले लोगों को जागरूक करना होगा और उन्हें इस शोषण से बचाना होगा।

I urge the Government to take immediate steps to criminalise these sinister practices leading to religious conversions and ensure justice. Let us work towards an enlightened progressive society free from superstition and exploitation and conversions. Thank you, Sir.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The following hon. Members associated themselves with the matter raised by the hon. Member, Shri Vikramjit Singh Sahney : Shrimati Sumitra Balmik (Madhya Pradesh), Shri Naresh Bansal (Uttarakhand), Shri Samik Bhattacharya (West Bengal), Shri Mission Ranjan Das (Assam), Dr. K. Laxman (Uttar Pradesh), Shri Sadanand Mhalu Shet Tanavade (Goa), Shri Deepak Prakash (Jharkhand), Shri Pradip Kumar Varma (Jharkhand), Shri Ram Chander Jangra (Haryana), Shri Ghanshyam Tiwari (Rajasthan), Shri Rameswar Teli (Assam), Dr. Fauzia Khan (Maharashtra), Shri Sujeet Kumar, (Odisha), Dr. John Brittas (Kerala).

I will call you. Mr. Vanlalvena, please wait for a minute. Now, Leader of the House, Shri J.P. Nadda, wants to say.

---

#### REGARDING NOTICES RECEIVED UNDER RULE 26- *Contd.*

**सभा के नेता (श्री जगत प्रकाश नड्डा):** सर, मैं आपके माध्यम से सदन में उपस्थित सभी माननीय सदस्यों के ध्यान में यह बात लाना चाहता हूँ कि मैं कुछ दिनों से देख रहा हूँ कि माननीय सदस्य सुबह-सुबह हाउस में रूल 267 के तहत नोटिस दे देते हैं और आपने एक बार नहीं, अनेकों बार चेयरमैन साहब ने 8 दिसंबर, 2022 और 19 दिसंबर, 2022 को जो रूलिंग दी हैं, उन रूलिंग और नियम को ध्यान में रखते हुए रूल 267 के तहत दिए गए नोटिसेज को रिजेक्ट किया है। यह जो प्रथा है, यह कहीं-न-कहीं विपक्ष के द्वारा institution को डैमेज करने का कृत्स्नित प्रयास है। It is a vicious design to demean the institution of Parliament. They are not interested in debate; they want to give an impression that the Government does not want to answer or enter into a debate. The Government under Prime Minister, Shri Narendra Modi, is ready to discuss anything under this roof; whatever can be discussed, but there are certain rules, there are certain regulations. कुछ नियम और कानून होते हैं, जिनके तहत बहस होती है। अभी अगले 10 दिनों तक बजट के हर विषय पर डिस्कशन होना है। हम लोग उस डिस्कशन के लिए तैयार हैं। उसमें सबको बहुत मौका मिलने वाला है। इनकी संख्या के अनुसार इनको जितना मौका मिलना है, वह इनको मिलेगा। There is a provision for Short Duration Discussion. There is a provision for long duration discussion. ये नियम पढ़ते नहीं हैं। I was the Leader of Opposition in Himachal Pradesh Vidhan Sabha and, during their regime, I had also got the award of best legislator. आप कानून तो पढ़ना सीखिए, चर्चा करना तो सीखिए। विपक्ष का यह गैर-जिम्मेदाराना व्यवहार है और यह देश के सामने इस institution को, भारतीय संसद को malign करने का तरीका है। मैं चाहूँगा कि including the Leader of the Opposition, इनका एक रिफ्रेशर कोर्स कराया जाए। They should go for a refresher course. They should understand the rules and regulations. Then, they should come and the Government is ready to discuss anything. हम किसी भी विषय पर चर्चा के लिए पूरी तरह से तैयार हैं। इसलिए, मैं विपक्ष के वॉकआउट की घोर निन्दा करता हूँ और इसको गैर-जिम्मेदाराना व्यवहार मानता हूँ। आगे इनको सुबुद्धि मिले - ऐसी मैं ईश्वर से प्रार्थना करता हूँ।

मैं देश को यह बताना चाहता हूँ कि मोदी जी के नेतृत्व में चलने वाली हमारी सरकार हर प्रकार की चर्चा के लिए तैयार है। हमें यह भी ध्यान में रखना चाहिए कि मोदी जी के नेतृत्व में भारत ने वैश्विक मंच पर अपनी मजबूत पहचान बनाई है। हम अपने घर में सारी चीजों को करने के लिए तैयार हैं, चर्चा करने के लिए तैयार हैं।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, Shri K. Vanlalvena.

---

**MATTERS RAISED WITH PERMISSION- *Contd.***

**Request to resolve the problem of the National Institute of Technology (NIT)  
in Mizoram**

SHRI K. VANLALVENA (Mizoram): Mr. Deputy Chairman, Sir, today, I want to raise the problem faced by NIT Mizoram. NIT Mizoram is one of the ten new NITs set up by the Government of India in 2009 through an Act of Parliament and signified it as an institution of national importance. NIT Mizoram started functioning in 2010 from VNIT Nagpur as the Ministry of Human Resource Development, Government of India, appointed Mentor Institute. NIT Mizoram started its maiden establishment in its home State of Mizoram in July, 2011, with its first batch of faculty and staff. The first batch of students of 2010 was shifted to NIT Mizoram proper. NIT Mizoram has been functioning from its temporary campus in Chaitlang, Aizawl, Mizoram, from rented buildings.

Pending construction and completion of permanent campus at Lengpui, Mizoram, the institution is still functioning from 14 rented or hired buildings at Chaitlang, Tanhril and Durtlang, Aizawl, since its establishment in Mizoram. The land allotted by the Government of Mizoram for establishment of NIT Mizoram is at Lengpui. During the course of initiating the primary infrastructural/land development of the permanent campus, the NIT, Mizoram was informed that the permanent campus land area falls within the ‘Notified Riverine Reserved Forest’ area and of the requirement to obtain forest clearance as on 27.10.2016.

I wish to bring to the notice of the House about the plight of NIT, Mizoram, which is yet without a permanent campus since 2010 due to forest clearance issues. It may be noted that the Ministry of Environment, Forest and Climate Change had accorded Stage-1 approval on 18.05.2023, after I had personally requested the Minister of Environment, Forest and Climate Change, Shri Bhupender Yadav, for which I am truly grateful to him. But the payment of Compensatory Afforestation (CA) and Net Present Value (NPV) to be paid by the user agency, that is, the Government of Mizoram is yet to be paid, even though the amount has substantially been reduced by the Ministry of Environment, Forest and Climate Change.

I wish to put on record my gratitude to the Central Government, hon. Minister, Shri Bhupender Yadav, Ministry of Environment, Forests and Climate Change for all the help he had bestowed for the development of NIT, Mizoram. However, with the Government of Mizoram in financial doldrums, I wish to urge the Central Government

and the Ministry of Environment, Forest and Climate Change to provide full waiver on payment of CA and NPV so that NIT, Mizoram can resume the infrastructural development of its campus at Lengpui at the earliest and without further delay. Thank you, Sir, for giving me this opportunity.

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** The hon. Member, Dr. John Brittas (Kerala) associated himself with the matter raised by the hon. Member, Shri K. Vanlalvena (Mizoram).

Shrimati Jebi Mather Hisham; not present. Dr. Kalpana Saini, 'Need for a legal framework to regulate the harmful contents on social media platforms.'

### **Need for a legal framework to regulate the harmful contents on social media platforms**

**डा. कल्पना सैनी (उत्तराखण्ड):** माननीय उपसभापति महोदय, मैं आपका ध्यान एक अत्यंत गंभीर विषय की ओर आकर्षित करना चाहती हूँ, जो आज के डिजिटल युग में समाज के लिए एक बड़ी चुनौती बन चुका है और वह है - सोशल मीडिया पर बढ़ती गाली-गलौज, अभद्र भाषा और साइबर बदसलूकी।

माननीय उपसभापति महोदय, आज सोशल मीडिया प्लेटफॉर्म, जैसे- फेसबुक, टिवटर, इंस्टाग्राम, यूट्यूब और व्हाट्सएप अभिव्यक्ति की स्वतंत्रता के महत्वपूर्ण माध्यम हैं, लेकिन दुर्भाग्य से इनका गाली-गलौज, धमकी, ट्रोलिंग, साइबर बुलिंग और असत्य सूचनाएं फैलाने के लिए दुरुपयोग किया जा रहा है। आम नागरिकों के साथ-साथ महिलाएं, पत्रकार, राजनीतिक और सामाजिक कार्यकर्ता आए दिन ऑनलाइन उत्पीड़न, चरित्र हनन और अभद्र भाषा का शिकार हो रहे हैं। दुर्भाग्यपूर्ण यह है कि कई मामलों में ऐसे अपराधियों के खिलाफ सख्त कार्रवाई नहीं होती है। अभद्र भाषा और साइबर बुलिंग के कारण कई महिलाओं और युवाओं को मानसिक तनाव झेलना पड़ता है और कई मामलों में यह उत्पीड़न आत्महत्या जैसी दुखद घटनाओं का कारण भी बन जाता है। फेक न्यूज, नफरत फैलाने वाले संदेश समाज में अशांति, सांप्रदायिक तनाव को जन्म देते हैं। इन्हें रोकने के लिए सख्त नियमन की आवश्यकता है।

मेरी सरकार से मांग है कि सोशल मीडिया पर गाली-गलौज और अभद्र भाषा को रोकने के लिए सख्त कानून लागू किया जाए, साइबर अपराधों के लिए तेज जांच और दंड प्रक्रिया को प्रभावी बनाया जाए, सोशल मीडिया कंपनियों को ऐसे कंटेंट्स हटाने और ट्रोल्स के खिलाफ कार्रवाई करने के लिए बाध्य किया जाए, डिजिटल साक्षरता अभियान चलाकर लोगों को जागरूक किया जाए, वे साइबर अपराधों की शिकायत कैसे कर सकते हैं, इसके बारे में बताया जाए और महिलाओं और बच्चों के ऑनलाइन संरक्षण के लिए हेल्पलाइन और त्वरित कार्रवाई तंत्र स्थापित किया जाए।

माननीय उपसभापति महोदय, यदि इस समस्या पर समय रहते ठोस कदम नहीं उठाये गये, तो यह समाज में वैमनस्यता और असुरक्षा का वातावरण बना सकता है। अतः मैं आपके माध्यम से अनुरोध करती हूँ कि इस गंभीर मुद्दे पर सरकार अविलंब ध्यान दे और आवश्यक नीतिगत निर्णय ले, धन्यवाद।

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** The following hon. Members associated themselves with the matter raised by the hon. Member, Dr. Kalpana Saini: Shri Pradip Kumar Varma (Jharkhand), Shri Mayankbhai Jaydevbhai Nayak (Gujarat), Shri Mahendra Bhatt (Uttarakhand), Smt. S. Phangnon Konyak (Nagaland), Shrimati Sumitra Balmik (Madhya Pradesh), Shrimati Geeta alias Chandraprabha (Uttar Pradesh), Shri Babubhai Jesangbhai Desai (Gujarat), Shri Aditya Prasad (Jharkhand), Shri Dhananjay Bhimrao Mahadik (Maharashtra), Shri Govindbhai Laljibhai Dholakia (Gujarat), Shri Devendra Pratap Singh, (Chhattisgarh), Ms. Indu Bala Goswami (Himachal Pradesh), Shri Rambhai Harjibhai Mokariya, (Gujarat), Shri Madan Rathore (Rajasthan), Shri Mission Ranjan Das (Assam), Shri Deepak Prakash (Jharkhand), Shri Jose K. Mani (Kerala), Ms. Kavita Patidar (Madhya Pradesh), Shri Ram Chander Jangra (Haryana), Shri Naresh Bansal (Uttarakhand), Dr. Sumer Singh Solanki (Madhya Pradesh), Smt. Ramlaben Becharbhai Bara, (Gujarat), Dr. Fauzia Khan (Maharashtra), Shri Sujeet Kumar, (Odisha).

Shrimati Priyanka Chaturvedi; not present. Dr. Medha Vishram Kulkarni, 'Demand to connect Pune with high speed trains.'

### **Demand to connect Pune with high speed trains**

**डा. मेधा विश्राम कुलकर्णी (महाराष्ट्र):** उपसभापति महोदय, में आपका ध्यान पुणे की रेल कनेक्टिविटी की समस्या और हाई स्पीड ट्रेन की मांग की ओर आकर्षित करना चाहती हूँ।

पुणे देश में सबसे महत्वपूर्ण शहरों में से एक है, जिसे विद्या की नगरी या शिक्षा की नगरी भी कहा जाता है। पुणे एक आईटी हब है, पुणे औद्योगिक और ऐतिहासिक नगरी भी है। पुणे बहुत ही तेजी से विकसित होने वाला शहर है, लेकिन माननीय महोदय, पुणे से दिल्ली, कोलकाता, चेन्नई, हैदराबाद जैसे प्रमुख महानगरों तक राजधानी, तेजस और वंदे भारत जैसी उच्च गति ट्रेनें उपलब्ध नहीं हैं। इससे व्यापारियों, छात्रों और यात्रियों को काफी असुविधा होती है। अगर पुणे से दिल्ली की ट्रेन की बात करें, तो वर्तमान में जो ट्रेनें उपलब्ध हैं, उनमें झेलम एक्सप्रेस और गोवा एक्सप्रेस प्रमुख हैं। ये ट्रेनें यह फासला 26 से 28 घंटे में तय करती हैं, जिससे काफी समय व्यर्थ होता है। पुणे से सीधी राजधानी ट्रेन उपलब्ध नहीं है, जिससे यात्रियों को पहले मुंबई जाकर राजधानी पकड़नी पड़ती है। इससे यात्रा का समय और खर्च, दोनों बढ़ जाते हैं। दिल्ली देश की राजधानी है और पुणे भारत के महत्वपूर्ण शहरों में से एक है। इसलिए, मेरी विनती है कि दिल्ली से बैंगलुरु या दिल्ली से हैदराबाद जाने वाली राजधानी ट्रेनों को प्रतिदिन या सप्ताह में तीन बार पुणे होते हुए चलाया जाए।

मेरी दूसरी मांग यह है कि पुणे से कोलकाता के लिए वर्तमान में सबसे तेज ट्रेन हावड़ा आज़ाद हिंद एक्सप्रेस है, जो यह सफर 28 घंटे में तय करती है। इस रूट पर वंदे भारत या तेजस जैसी हाई-स्पीड ट्रेनों की व्यवस्था की जाए, जिससे व्यापार और पर्यटन को बढ़ावा मिल सके।

तीसरी मांग यह है कि चेन्नई और हैदराबाद दोनों ही महत्वपूर्ण आईटी हब हैं, लेकिन पुणे से चेन्नई के बीच तेजस या वंदे भारत जैसी कोई ट्रेन उपलब्ध नहीं है। इसी तरह, पुणे-हैदराबाद मार्ग पर भी वंदे भारत जैसी कोई ट्रेन नहीं है, जबकि वर्तमान में उपलब्ध ट्रेनें यह सफर 22 घंटे में तय करती हैं। इसलिए, मैं यह मांग करती हूं।

इसके अलावा, महाराष्ट्र में कई ऐसे शहर हैं, जैसे नासिक एक महत्वपूर्ण तीर्थ और कृषि क्षेत्र है, लेकिन यहां के लिए सीधी ट्रेन उपलब्ध नहीं है। यात्रियों को पहले मुंबई जाकर ट्रेन पकड़नी पड़ती है या फिर सड़क मार्ग से यात्रा करनी पड़ती है, जिसमें लगभग 6 घंटे लगते हैं। इसलिए, मैं अनुरोध करती हूं कि पुणे से दिल्ली और पुणे-नासिक के बीच सीधी ट्रेन सेवा शुरू की जाए।

अंत में, ‘भारत गौरव ट्रेन योजना’ के तहत पुणे को प्रमुख तीर्थ स्थलों से जोड़ने वाली विशेष ट्रेनें चलाई जाएं। मेरी विनती है कि मेरी इन रेल संबंधी मांगों को प्राथमिकता दी जाए। धन्यवाद!

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** The following hon. Members associated themselves with the matter raised by the hon. Member, Dr. Medha Vishram Kulkarni: Dr. Fauzia Khan (Maharashtra), Shri Devendra Pratap Singh (Chhattisgarh), Dr. John Brittas (Kerala), Shri Dhananjay Bhimrao Mahadik (Maharashtra).

**Dr. John Brittas;** Concern over opening up the country's offshore sand blocks for mining by private entities.

#### **Concern over opening up the country's offshore sand blocks for mining by private entities**

**DR. JOHN BRITTAS (Kerala):** Sir, this is to bring to the notice of the House, the alarming situation that has arisen on account of the Union Government's decision for off-shore mining in the coastal belt of Kerala. The entire Kerala is agitated. The Assembly passed a unanimous resolution requesting the Government of India to withdraw the decision. I will explain to you the rationale of it. The Government's proposal is Rs. 35,000 crore of offshore sand mining project. In Kollam alone, that is, Quilon, Government intends to extract sand worth Rs. 14,200 crores. The interesting part is that Kerala Government had sent its reservations to oppose the project and said that it will have far-reaching impact on the lives and livelihood of the people. Further, the environmental impact of this mining could even devastate vast chunks of land in Kerala. Sir, you will be surprised that not even a single appropriate study on the environmental or the social side has been done by the Government of India. They simply relied on some geological survey saying that sand is available in off-shore.

Sir, another interesting aspect is that Naddaji was very vocal with regard to the democratic principles and the importance of parliamentary democracy. Naddaji, you passed an Amendment in this House in the absence of the Opposition and that Amendment has helped you to start this project. If you are very serious about the democratic process of this country, you would have involved not only the Opposition but also the Governments at the State level.

Even in Gujarat, this is going to be an issue and you are going to soon meet with resistance from Gujarat coastal belt too. Sir, please appreciate the fact that Kerala has got ecologically fragile system and cyclones and tsunamis. There have been studies which say that such unmindful mining can cause cyclones. And further, let us understand that eight cyclones happened in Indian Ocean in 2023 ...(*Time-bell rings.*)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Time is over. ...(*Interruptions*)... Even if I allow you, that will not go on record. ...(*Interruptions*)... It is automatically built-in ...(*Interruptions*)... Please John Brittasji, you are a very senior Member. ...(*Interruptions*)... Nothing is going on record.

The following hon. Members associated themselves with the matter raised by the hon. Member Dr. John Brittas: Dr. V. Sivadasan (Kerala), Shri Jose K. Mani (Kerala), Dr. Fauzia Khan (Maharashtra) and Shri P. P. Suneer (Kerala).

Now, Shri S. Selvaganabathy; Request for four lane highway between Tindivanam and Krishnagiri connecting Puducherry and Bengaluru.

#### **Need for four lane highway between Tindivanam and Krishnagiri connecting Puducherry and Bengaluru**

SHRI S. SELVAGANABATHY (Puducherry): Mr. Deputy Chairman, Sir, I congratulate the hon. Union Minister of Highways for the excellent road connectivity established between important cities of India. One such plan of National Expressway NE7 from Chennai to Bengaluru with a distance of 258 kilometers will be covered in a record time of two-and-a-half hour journey. The total project cost which is Rs.18,000 crores, is nearing completion. This is most welcome. The highway from Krishnagiri to Bengaluru is a link between Puducherry and Bengaluru highway. At present, the road connectivity from Krishnagiri to Bengaluru, *via* Hosur, is a six-lane road, whereas, the National Highway NH-66 from Krishnagiri to Cuddalore, *via* Puducherry, is expected to be connected by four-way lane highway. But the 187-kilometer link between Tindivanam and Krishnagiri is a two-lane road, which is a busiest road connecting

Tiruvannamalai. It is a pilgrimage center. Due to the two-lane road connectivity, many accidents are taking place, especially, during the night time as many number of passenger vehicles, buses and lorries are using the said road to transport people and cargo movement from Bengaluru to Puducherry, via Krishnagiri. Considering the flow of traffic in this region at that time itself, the Government would have planned to lay a four-lane road in between Tindivanam and Krishnagiri; it has been failed. Puducherry being a tourist destination filled with a French essence, lot of tourists from Bengaluru, Mysore and many places from Tindivanam are finding it very difficult to reach Puducherry and back more comfortably and safely. Especially, during the weekend, the entire road between Tindivanam and Krishnagiri are flooded with tourist vehicles and omnibuses to reach Puducherry at the weekend. Further, the Government of India is also planning to set up a port under the Sagarmala project. It is open course for cargo transport from Puducherry to Bengaluru and various places in Tamil Nadu. In this background, with the available road connectivity, it is totally impossible to handle the situation considering the flow of traffic. The only solution to address this problem is to convert the two-lane road from Tindivanam to Krishnagiri into a four-lane highway. Then only it will ease the traffic flow and reduce the running time more considerably. ....(Time-bell rings.)....

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Thank you. It is over now. Now, Shri M. Mohamed Abdulla, not present. Shri Neeraj Dangi, not present. Dr. Ashok Kumar Mittal; Demand for amendment in Table of Precedence to accord higher precedence to MPs.

#### **Demand for amendment in Table of Precedence to accord higher precedence to MPs**

**डा. अशोक कुमार मित्तल (पंजाब):** उपसभापति महोदय, आपने मुझे एक महत्वपूर्ण मुद्दे पर बोलने का अवसर दिया है, जो संसद और हमारे सांसदों की गरिमा और प्रतिष्ठा से जुड़ा है। सर, भारत सरकार द्वारा Table of Precedence बनाया गया है, जो एक प्रोटोकॉल सूची है, जिसमें एमपीज़, एमएलएज, MLCs और सरकारी अधिकारियों को लिस्ट किया जाता है। महोदय, आज के दिन जो सूची है, उसमें सांसदों को 21वें स्थान पर रखा गया है। यदि हम प्रैक्टिकली देखें तो 55वें स्थान पर है, क्योंकि एक रैंकिंग में एक से ज्यादा पद भी आते हैं।

महोदय, हमारी लोक सभा का एक सांसद एवरेज 25 लाख लोगों को और राज्य सभा का सांसद 60 लाख लोगों को रिप्रेजेंट करता है। राष्ट्रपति के चुनाव में, इलेक्टोरल कॉलेज में 50 प्रतिशत वोट सांसदों के होते हैं और उपराष्ट्रपति के चुनाव में 100 प्रतिशत वोट सांसदों के होते हैं। संविधान के मुताबिक प्रधान मंत्री का चुनाव भी सांसदों द्वारा ही किया जाता है। लेजिस्लेटिव के

तौर पर हम executive और judiciary के लिए कानून बनाते हैं, रेग्युलेशन्स बनाते हैं और उन कानूनों के इम्प्लिमेंटेशन को भी मॉनिटर करते हैं। यहाँ तक कि यदि संविधान में कुछ संशोधन होना है, तो उसका अधिकार भी सांसदों को है। इसी तरह से डिफरेंट फोरम्स पर भी हम लोग रिप्रेजेंट करते हैं, चाहे वह यूनाइटेड नेशन्स का फोरम हो या इंटर पार्लियामेंटरी कॉसिल का फोरम हो।

महोदय, अगर हम दूसरे देशों की बात करें, उनसे तुलना करें, तो यूएसए, जहाँ पर Presidential form of Government है और सांसद राष्ट्रपति नहीं चुनते, वहाँ भी सीनेटर को 13वें स्थान पर रखा गया है। इसी तरह से फ्रांस में भी सांसदों को 13वें स्थान पर रखा गया है। सर, हमें सांसद बनने का अधिकार संविधान ने 1950 में दिया था, लेकिन उसके बाद और कई स्टेच्युटरी पद आए, जैसे Chairman, Central Administrative Tribunal, जो 1985 में बना, उसका चेयरमैन भी हमसे ऊपर है। कैबिनेट सेक्रेटरी, जो कि भारत सरकार में एक अधिकारी हैं, उनका रैंक भी 11वां है। सर, मैं सरकार से निवेदन करूँगा कि सांसदों की गरिमा को बहाल करने और उन्हें एक अच्छा गरिमामय स्तर का अनुभव कराने के लिए Table of Precedence में अमेंडमेंट किया जाए और सांसदों को कम से कम 11 वें नंबर पर रखा जाए। महोदय, मुझे सदन में अपनी बात रखने का अवसर देने के लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** The following hon. Members associated themselves with the matter raised by the hon. Member Shri Ashok Kumar Mittal: Dr. John Brittas (Kerala) Shri Sujeeet Kumar (Odisha), Shri Ram Chander Jangra (Haryana) and Shri Naresh Bansal (Uttarakhand).

श्रीमती रजनी अशोकराव पाटिल; अनुपस्थित। Now, Shrimati Rekha Sharma on ‘Concern over the problems faced by ASHA workers appointed under National Health Mission.’

#### **Concern over the problems faced by ASHA workers appointed under National Health Mission**

**SHRIMATI REKHA SHARMA (Haryana):** Hon. Chairman, Sir, I rise today to bring to the attention of this House a matter of concern -- the low wages and lack of financial security for ASHA workers across the country. ASHA workers serve as backbone of our rural and community health care system, acting as crucial link between the Government and people. They are responsible for implementing key health care initiatives, including maternal and child health services, immunization drives, disease prevention program and various welfare schemes. ASHA workers continue to receive meager honorarium that do not reflect the importance of their work. Many of them work tirelessly without fixed salaries, relying only on incentives that are often delayed and insufficient. They lack essential social security benefits such as pensions,

healthcare system, insurance and maternity benefits, leaving them vulnerable and financially insecure. During the Covid-19 pandemic, ASHA workers played a frontline role in managing health crises, conducting door-to-door screening, spreading awareness and ensuring vaccination coverage, often by taking great personal risks. Sir, I urge the Government to take immediate steps to address the long-standing issue. ASHA workers must be provided with fixed monthly salary in addition to their incentives, ensuring fair compensation for their invaluable services. Moreover, they should be brought under the coverage of social security schemes such as Employee State Insurance and health insurance to safeguard their future. There is also need to set up structured mechanism to review their wages periodically and address grievances related to the payment delays. Hon. Chairman, Sir, I urge the Government to take decisive action and increase their salary to ensure that they continue to serve the nation without financial distress. Thank you, Sir.

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** The following hon. Members associated themselves with the matter raised by the hon. Member Smt. Rekha Sharma: Shri Dhananjay Bhimrao Mahadik (Maharashtra), Shri Mission Ranjan Das (Assam) and Shri Sujeeet Kumar (Odisha).

#### **Need for providing affordable Cancer treatment to Economically Weaker Sections**

**SHRI SANDOSH KUMAR P (Kerala):** Mr. Deputy Chairman, Sir, I take this opportunity to urge the Government, through you, to establish a nodal agency dedicated to cancer care. I hope this would be a big step forward in controlling cancer cases in our country.

Sir, there was an addition of 19 to 20 lakh cancer cases in 2022 itself. We are grappling with an alarming rise in cancer cases, and this burden could exceed 45 lakh in the coming 5-6 years. More and more cases are being reported from Southern States also. So, we need to step up the awareness programme, and currently, accessibility to the latest treatment in India must also be prioritised. Targeted therapies, which can increase survival rates significantly, should be made widely available.

If we establish a nodal agency to control cancer, that would be a big step. The success seen in HIV control through the establishment of the National AIDS Control Organisation (NACO) is a role model. The authority serves as a promising model for similar advancement in cancer care also.

Sir, I urge the Government, through you, to establish a nodal agency to control cancer in our country. Thank you.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The following hon. Members associated themselves with the matter raised by the hon. Member Shri Sandosh Kumar P: Shri P. P. Suneer (Kerala), Shri Jose K. Mani (Kerala), Dr. John Brittas (Kerala) and Shri Sujeeet Kumar (Odisha).

### **Concern over rising cases of Cyber Crimes in the country**

**श्री संजय सेठ (उत्तर प्रदेश):** सर, मैं इस सदन का ध्यान बढ़ाते हुए साइबर क्राइम और बैंक फ्रॉड की ओर आकर्षित करना चाहता हूं। आरबीआई के आंकड़ों के अनुसार 2025 तक लगभग 20,000 करोड़ रुपए का नुकसान होने की उम्मीद है। इसमें 9,000 करोड़ रुपए सिर्फ बैंड नेम के दुरुपयोग से होंगे। इसमें बैंकिंग एंड फाइनेंस सेक्टर सबसे ज्यादा प्रभावित है, जहां 8,200 करोड़ रुपए का नुकसान आंका गया है। भारत में हर साल लाखों लोग डिजिटल पेमेंट और ऑनलाइन बैंकिंग का उपयोग करते हैं, लेकिन सुरक्षा उपायों की कमी के कारण उनकी मेहनत की कमाई कुछ सेकेंड्स में लुट जाती है। एक ऐसा ही मामला सामने आया है, जहां एक व्यक्ति अपनी बेटी की शादी के लिए वर्षों से पैसे जोड़ रहा था और शादी के ठीक पहले एक साइबर अपराधी ने उसके सारे पैसे बैंक से निकाल लिए। उसकी हालात यह हुई कि उसको आत्महत्या करनी पड़ गई। इस तरीके के बहुत सारे मामले इस वक्त देखने को मिल रहे हैं। कई बुजुर्गों की पेंशन भी उनके अकाउंट से गायब हो जाती है। छोटे-छोटे व्यापारियों की पूँजी खत्म हो जाती है। जहां हम लोग देश के अंदर डिजिटल इंडिया को बढ़ावा दे रहे हैं, वहां नागरिकों की वित्तीय सुरक्षा की जिम्मेदारी की प्राथमिकता भी उतनी ही होनी चाहिए।

मैं सरकार से मांग करता हूं कि बैंकों की साइबर सुरक्षा को मजबूत करने के लिए अनिवार्य तकनीकी अपग्रेडेशन किया जाए। छोटे और ग्रामीण बैंकों को भी अत्याधुनिक सिक्योरिटी सिस्टम से जोड़ा जाए। साइबर अपराध की जांच के लिए एक विशेष फारस्ट ट्रैक कोर्ट की स्थापना की जाए, ताकि पीड़ितों को जल्द न्याय मिले। साइबर क्राइम पीड़ितों के लिए एक compensation fund भी बनाया जाए, जिससे निर्दोष लोगों की खोई हुई राशि वापस मिल सके।

मैं सरकार से निवेदन करता हूं कि साइबर बैंकिंग फ्रॉड के बढ़ते मामलों पर तत्काल ध्यान दिया जाए और कठोर एवं प्रभावी कदम उठाए जाएं, ताकि हर नागरिक की मेहनत की कमाई सुरक्षित रह सके।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The following hon. Members associated themselves with the matter raised by the hon. Member Shri Sanjay Seth: Dr. Sumer Singh Solanki (Madhya Pradesh), Shri Sujeeet Kumar (Odisha) and Dr. John Brittas (Kerala).

Now, Dr. Fauzia Khan; not present. Shri Dhairyashil Mohan Patil — Demand for establishment of Multifunctional Development Centres in Raigad districts of Maharashtra for its comprehensive development.

**Demand for establishment of Multi-Functional Development Centres in Raigad district of Maharashtra for its comprehensive development**

**श्री धैर्यशील मोहन पाटिल (महाराष्ट्र):** आदरणीय उपसभापति महोदय, रायगढ़ जिले में औद्योगिक विकास हेतु कौशल प्रशिक्षण की आवश्यकता के मुद्दे पर मैं अपनी अपेक्षा यहाँ पर व्यक्त कर रहा हूँ।

आदरणीय उपसभापति महोदय, रायगढ़ जिला महाराष्ट्र का एक प्रमुख औद्योगिक क्षेत्र है। एक प्रमुख औद्योगिक क्षेत्र होने के साथ ही यहाँ एक अच्छा तटीय क्षेत्र भी है। इसके साथ ही, यहाँ एक ओर जेएनपीटी, धरमतार, दिघी जैसे बंदरगाह हैं, तो दूसरी ओर तलोजा, महाड, रसायनी जैसे औद्योगिक क्षेत्र भी हैं। इस जिले में कृषि उद्योग, मत्स्यपालन और पर्यटन जैसे क्षेत्रों में भी बहुत अच्छा potential माना जाता है। इन क्षेत्रों में स्थानीय युवकों को रोजगार मिलने की आवश्यकता है, लेकिन इसके लिए उनको कुशल कार्यबल का प्रशिक्षण देकर प्रशिक्षित करना भी बहुत जरूरी है। मौजूदा प्रशिक्षण सुविधा इस आवश्यकता का पूरे तरीके से समाधान करने में असमर्थ हैं, जिसके कारण स्थानीय युवकों के लिए रोजगार के अवसर बहुत ही सीमित हो जाते हैं। उपसभापति महोदय, जिला कार्य योजना के अनुसार जितने कुशल कार्यबल प्रशिक्षित करने की आवश्यकता है, इस जिला को उससे कई गुना ज्यादा कुशल कार्यबल की आवश्यकता है।

उपसभापति महोदय, मेरी अपेक्षा है कि सरकार को जेएनपीटी, दिघी जैसे क्षेत्रों में जो औद्योगिक कंपनियाँ हैं, औद्योगिक संगठन हैं, उनके साथ मिल कर बहुक्षेत्रीय कौशल विकास केन्द्रों की स्थापना करनी चाहिए, जिससे स्थानीय युवक-युवतियाँ कुशल कार्यबल में प्रशिक्षित हो सकें, जिससे स्थानीय युवक-युवतियों को रोजगार मिल सके और इस जिले का समग्र आर्थिक और सामाजिक विकास सुनिश्चित हो सके। उपसभापति महोदय, मेरी अपेक्षा है कि यह जिला जिस आर्थिक प्रगति और सामाजिक प्रगति का हकदार है, वह हक इस जिला को मिले, यहाँ के युवक-युवतियों को मिले। धन्यवाद।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, Dr. Anil Sukhdeorao Bonde — Demand for conferring the Bharat Ratna Award posthumously on the late Dr. Panjabrao Shamrao Deshmukh.

**Demand for conferring the Bharat Ratna Award posthumously on the late Dr.Panjabrao Shamrao Deshmukh**

**डा. अनिल सुखदेवराव बोंडे (महाराष्ट्र):** उपसभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से देश के लिए विशेष रूप से शिक्षा, कृषि तथा सामाजिक क्षेत्र में महान योगदान देने वाले स्वर्गीय डा. पंजाबराव

शामराव देशमुख को भारत रत्न प्रदान करने के लिए अनुरोध कर रहा हूँ। डा. पंजाबराव शामराव देशमुख का जन्म 27 दिसंबर, 1898 को हुआ था, जिन्हें भाऊसाहेब के नाम से जाना जाता था। वे 1954 में पंडित जवाहरलाल नेहरू जी के कैबिनेट में कृषि मंत्री थे। महाराष्ट्र के ग्रामीण इलाके से, अतिशय गरीब परिस्थिति से आने वाले पंजाबरावजी देशमुख का शिक्षण कैब्रिज विश्वविद्यालय में हुआ और वे बैरिस्टर बने। घर में घोर गरीबी के बावजूद उन्होंने यात्रा के लिए लोक सहभाग से पर्याप्त धन जुटाया। उन्होंने बैरिस्टर की डिग्री और संस्कृत में एमए की डिग्री प्राप्त की। उन्होंने 'वैदिक साहित्य में धर्म की उत्पत्ति और विकास' विषय के साथ अपनी पीएचडी पूरी की। उन्होंने महात्मा ज्योतिबा फुले के सत्यशोधक समाज के तहत अध्ययन किया। उन्होंने अछूतों को अमरावती के अंबा देवी मंदिर में प्रवेश की अनुमति के लिए सत्याग्रह किया। उन्होंने अमरावती में श्री शिवाजी एजुकेशन सोसाइटी की स्थापना की। आज इस सोसाइटी में 24 डिग्री कॉलेज, 54 इंटरमीडिएट कॉलेज, 75 हाई स्कूल, 35 छात्रावास, मेडिकल कॉलेज, इंजीनियरिंग कॉलेज हैं, जो बहुजन समाज के लड़कों को पढ़ाते हैं। 1952 से 1962 तक 10 वर्षों के लिए उन्होंने केन्द्रीय कृषि मंत्री के रूप में कार्य किया। उन्होंने भारतीय संविधान के निर्माण में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई। वे डा. बी.आर. अम्बेडकर से प्रेरित थे। वे डा. बाबा साहेब अम्बेडकर के मिशन के समर्थक थे। वे डा. बाबा साहेब अम्बेडकर द्वारा स्थापित स्वतंत्र लेबर पार्टी के विदर्भ क्षेत्र के सचिव भी थे। उन्होंने अपनी प्रतिभा और ऊर्जा को उन नीतियों के निर्माण और कार्यान्वयन के लिए समर्पित किया, जो कृषि और कृषकों के लिए समृद्धि लाए।

उन्होंने 'भारत कृषक समाज' की स्थापना की थी, 1955 में 'फूड फॉर मिलियंस' नामक अभियान शुरू किया था और 1959 में 'विश्व कृषि मेला' का सर्वप्रथम आयोजन किया था। उन्होंने 1958 में जापानी पद्धति से चावल की खेती की शुरुआत भी की थी। इस वर्ष पूरा भारत डा.पंजाबराव देशमुख जी की 125वीं जयंती मना रहा है। चूंकि डा.पंजाबराव देशमुख जी ने शिक्षा, कृषि और सामाजिक क्षेत्र में पूरे देश में बहुत बड़ा योगदान दिया, इसलिए मैं उन्हें 'भारत रत्न' से सम्मानित करने का अनुरोध करता हूँ, धन्यवाद।

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** The following hon. Members associated themselves with the matter raised by the hon. Member Dr. Anil Sukhdeorao Bonde: Shri Banshilal Gurjar (Madhya Pradesh), Shri Chunnilal Garasiya (Rajasthan), Shri Devendra Pratap Singh (Chhattisgarh), Shri Govindbhai Laljibhai Dholakia (Gujarat), Shri Dhananjay Bhimrao Mahadik (Maharashtra) and Dr. Ajeet Madhavrao Gopchade (Maharashtra).

**श्रीमती माया नारोलिया,** 'Demand for revival and conservation of Narmada River.'

#### **Demand for revival and conservation of Narmada River**

**श्रीमती माया नारोलिया (मध्य प्रदेश):** माननीय उपसभापति महोदय, मैं इस सदन के माध्यम से सरकार का ध्यान एक अत्यंत महत्वपूर्ण विषय की ओर आकर्षित करना चाहती हूँ।

महोदय, नर्मदा नदी केवल एक जलधारा ही नहीं, बल्कि मध्य प्रदेश और गुजरात के करोड़ों लोगों की जीवन रेखा है। यह नदी प्रदेश के 16 जिलों से होकर बहती है और इसकी जलधारा पर लाखों किसान, श्रद्धालु एवं स्थानीय समुदाय निर्भर हैं। महोदय, मैं सरकार द्वारा नदियों की सफाई और संरक्षण के लिए चलाई जा रही योजनाओं की सराहना करती हूं। हालांकि 'नमामि गंगे' कार्यक्रम और विभिन्न राज्य स्तरीय नदी पुनर्जीवन पहलों ने पर्यावरण संतुलन बहाल करने और स्वच्छ जल संसाधनों को सुरक्षित रखने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है, मैं इस सदन का ध्यान मध्य प्रदेश में नर्मदा नदी की गंभीर स्थिति की ओर आकर्षित करना चाहती हूं। मध्य भारत की जीवन रेखा मानी जाने वाली यह नदी, अत्यधिक रेत उत्खनन, वनों की कटाई और अनियंत्रित प्रदूषण के कारण संकट में है। राज्य सरकार द्वारा 'नर्मदा सेवा मिशन' के तहत सहनीय कदम उठाए गए हैं, लेकिन पर्यावरण कानूनों को सख्ती से लागू करने, सतत जल प्रबंधन और जल सहभागिता को बढ़ावा देने की अत्यंत आवश्यकता है।

माननीय उपसभापति महोदय, इसी तर्ज पर, मैं सरकार से मांग करती हूं कि मध्य प्रदेश में नर्मदा नदी को जीवित इकाई घोषित किया जाए, जिससे इसकी सुरक्षा सुनिश्चित हो सके। इस कदम से नर्मदा का प्राकृतिक प्रवाह, उसकी जैव विविधता और सांस्कृतिक विरासत को बचाने में मदद मिलेगी। मैं सरकार से आग्रह करती हूं कि वह इस पवित्र नदी को जीवित करने के लिए अधिक संसाधन आवंटित करे और एक समग्र पुनर्जीवन योजना लागू करे, ताकि आने वाली पीढ़ियों के लिए इसका प्रवाह सुनिश्चित किया जा सके। जय नर्मदा मैया, नमामि देवी नर्मदे!

**श्री उपसभापति:** माननीय श्री देरेक ओब्राईन, not present. माननीय श्री महाराजा संजाओबा लेशंबा।

#### Demand for reclamation of Kabaw Valley to Manipur, India

SHRI MAHARAJA SANAJAOBA LEISHEMBA (Manipur): Thank you, Sir, for giving me this opportunity. Pandit Nehru gifted away Kabaw Valley of Manipur to erstwhile Burma, now Myanmar, in March, 1953 after having a meeting in Manipur with his counterpart, Mr. U-Nu, the then Prime Minister of Burma. This Valley is a very resourceful and fertile landmass of nearly 22,210 square kilometres, and it had been once a part of Manipur Kingdom from as early as 1450 AD. The giving away of Kabaw Valley to Burma was the most unfortunate day in the history of Manipur because it was done without any prior approval of Indian Parliament or State endorsement or ratification.

Moreover, Nehru completely ignored the terms and conditions of the Treaty of Yandaboo in 1826. According to Kabaw Valley Agreements of 1834, Burma agreed to pay a sum of 500 Sicca Rupees per month as compensation of Kabaw Valley to the then King of Manipur, Shri Gambhir Singh. The said amount had been paid to Manipur till 1949, and, after 1949, with the merger of Manipur to India, the same amount was paid to the Government of India till around 1953.

Without knowing all these historical backgrounds, Nehru gifted away this resourceful Valley to Burma. Because of this historical blunder, Manipur will never forgive Nehru and his Party, Congress. Now the Valley is no more with Manipur, India and no compensation is received yet. So, I earnestly urge upon the Government of India, through this House, to examine the feasibilities of returning Kabaw Valley to Manipur, India or continuing the payment of pending compensation to the State Government or the Union Government.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Time is over. Now, Question Hour.

---

12.00 P.M.

### **ORAL ANSWERS TO QUESTIONS**

#### **Funds for Metro Rail Projects in Tamil Nadu**

\*106. SHRI VAIKO: Will the Minister of HOUSING AND URBAN AFFAIRS be pleased to state:

- (a) the details of funds committed by the Central Government for Chennai Metro Rail Project and the funds sanctioned and released during the last three years, year-wise;
- (b) the reason for not releasing the sanctioned funds for Chennai Metro Rail Project despite several requests from the State Government;
- (c) the status of approval of Detailed Project Report (DPR) of Madurai Metro Rail Project, which is pending for more than one year, details thereof;
- (d) the status of approval of Coimbatore Metro Rail Project, including sanction of funds as the share of the Central Government, details thereof; and
- (e) by when the total funds for the projects will be released?

THE MINISTER OF PETROLEUM AND NATURAL GAS (SHRI HARDEEP SINGH PURI): (a) to (e) A Statement is laid on the Table of the House.

#### **Statement**

(a) and (b) Urban Development is a State Subject, and the Central Government supports the efforts of states to promote urbanization in a sustainable manner. Urban transportation Infrastructure including Metro Rail Systems enhance sustainability of urbanization. In the past Central Government has given financial

support for 54 km of metro network under Chennai Phase-I and Phase-I Extension metro projects, which are operational since February 2019 and March 2022 respectively. Government of Tamil Nadu has initially chosen to implement 118.9 km additional metro network under Chennai metro phase-2 project as a State sector project. Subsequently, on the request of Government of Tamil Nadu and after following due process of approval, Central Government has approved Chennai Metro Phase-II project as 50:50 Joint Venture project at the cost of Rs 63,246.4 crore in October 2024. As per sanction order, total contribution from Government of India for Chennai Metro Rail Phase-2 project is ₹ 7,424.9 Cr towards Equity and Subordinate Debt. In addition, Central Government is also providing pass through assistance against the external loan as per sanction order. Funds for Chennai Metro project are released based on the fund requirement posed by Special Purpose Vehicle i.e. Chennai Metro Rail Limited, which is dependent upon the progress of project. Central Government has released fund to the tune of Rs 5,004.59 crore for Chennai Metro phase-2 project since its sanction in the month of October 2024.

(c) to (e) Government of Tamil Nadu has submitted Detailed Project Report for Coimbatore and Madurai Metro Rail Projects of Tamil Nadu in February, 2024, without Comprehensive Mobility Plan and Alternative Analysis Report. Government of Tamil Nadu has submitted comprehensive mobility plan and alternative analysis report for Coimbatore and Madurai Metro Rail Projects of Tamil Nadu only in December 2024, which is essential for project appraisal. Metro Rail Projects being cost intensive undergoes extensive appraisal process as per laid down procedure and intensive scrutiny at different level in Central Government. Financial assistance for such projects in cities or urban agglomerates is considered by Central Government, based on feasibility of the proposal and availability of resources.

SHRI VAIKO: Mr. Deputy Chairman, Sir, the Union Cabinet, chaired by the hon. Prime Minister, Shri Narendra Modi, on 3rd October, accorded its approval to the Rs. 63,246 crore Chennai Metro Rail Project — Phase II, which comprises three corridors and 128 stations. The first stage of 8.35 kilometres is expected to be commissioned by December, 2025, on the Poonamallee-Porur sector. I would like to know from the hon. Minister whether he has received any letter from the hon. Chief Minister of Tamil Nadu for expeditious release of funds for the Chennai Metro Rail Project-Phase II. If so, how much funds have been released as the Central share and by what time the balance amount is expected to be transferred for the Project?

SHRI HARDEEP SINGH PURI: Sir, I am very happy to be responding to this question on behalf of my senior colleague, Shri Manohar Lal, and I am very happy that this question is being asked by Shri Vaiko, who is an old friend of mine. Sir, the Chennai Metro has a long history. The proposal was originally sent to us in 2017 and then the proposal was for a 107 kilometres of metro at a cost of about Rs. 85,000 crore. The proposal of 2017 was returned to the Government of Tamil Nadu in 2017 itself because it was not accompanied by all the details that are required to examine a proposal of this magnitude. Now, Sir, in 2018, the Government of Tamil Nadu decided to go ahead with this project on its own by treating it as a State sector project as against a Centre-State collaboration with external funding. Thereafter, several developments took place and, in January, 2019, it was re-submitted to the Centre for 118.9 kilometres with a reduced cost. It had come down from Rs. 85,000 crore to Rs. 69,180 crore. By that time, the benchmarking cost has been issued by Ministry of Housing and Urban Affairs and we asked for certain revision in the cost. The Government of Tamil Nadu finally submitted a proposal for a length of 118.9 kilometres at a sanctioned cost of Rs. 63,246 crore as per a 50:50 joint venture equity project. This is what my friend, hon. Member, Shri Vaiko, is referring to. Sir, this project was approved, as per the information I have, in October, 2024, as he mentioned. It has been approved for the amount mentioned, that is, Rs. 63,246 crore, out of which the Government of India's contribution for equity and subordinate debt is Rs. 7,424 crore. As far as I am aware, Sir, no demand has been received from the hon. Chief Minister for release of funds. As I said, out of the Rs. 7,000 crore that we owe, we have already released Rs. 5,000 crore. Over and above that, I am not aware of any other letter having been received on this account. Today, we are in the situation that the Government of India has released funds to the tune of Rs. 5,004.59 crore to Chennai Metro Rail Limited, as a 50:50 joint venture of Government of India and Government of Tamil Nadu. The break-up of funds released is, equity — Rs. 3,231.63 crore, subordinate debt — Rs. 322.84 crore and PTA about Rs.1,450.12 crore.

Now, further fund release, according to my understanding, would be based on the execution of the project and the stage at which it has been executed. Therefore, the external funding is, I think, about 50 per cent out of this Rs.63,000 crore, and four external agencies are involved - JICA (Rs.20,196 crore), ADB (Rs.5,597 crore), NDB (Rs.2,235 crore) and AIIB (Rs.5,566 crore). So, the total external funding is Rs.33,593 crore. As the Government of India has said Rs.7,000 crore, the rest is the share of the Government of Tamil Nadu. As and when that execution and implementation stage is reached where further demand can be made on the Centre, it will be examined as per the normal norms.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Second supplementary, Shri Vaiko.

SHRI VAIKO: Detailed Project Reports for Madurai and Coimbatore Metro Rail Projects were submitted by the Chennai Metro Rail Limited to the State Government and, in turn, to the Union Government for approval and sanction. The total cost of Rs.11,360 crore for Madurai Metro Rail Project and Rs.10,740 crore for Coimbatore Metro Rail Project is estimated. In this connection, our hon. Chief Minister also requested the hon. Housing Minister, Shri Manohar Lal Khattar, for project funding for Madurai and Coimbatore Metro Projects. I would like to know from the hon. Minister the status of these projects and whether the hon. Minister would accord approval at the earliest to these two projects.

SHRI HARDEEP SINGH PURI: As the body of the answer, which has been placed on the Table of the House, indicates that this proposal was received in December 2024, and all these projects for metro and other similar infrastructure projects are capital-intensive projects, they require a very detailed scrutiny, both in terms of examination of costs and other factors involved. As I had the occasion to mention, thanks to you for allowing me, that the original proposal from the Tamil Nadu Government, which was received, was for Rs.85,000 crore. It was finally approved for Rs.63,000 crore and the kilometrage also, in the process, had gone up. So, all I can say, through you, Sir, is that this proposal has been received in December 2024. It is being examined and once the detailed scrutiny and examination is done and if there are any queries to be raised, I am sure that the Central Government, the concerned Ministry, will raise those with the Tamil Nadu Government. December 2024 was just three months back when it was received, and I am sure it will be processed as per the norms.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, third supplementary - Dr. M. Thambidurai.

DR. M. THAMBIDURAI: Sir, the Minister has replied regarding these two projects, namely, Coimbatore and Madurai Metro Rail Projects. These are long-pending projects. Even our former Chief Minister, Edappadi K. Palaniswami, also promised and took up this project. Except Chennai, there is no other Metro project in Tamil Nadu, whereas other States have metro services in more than one cities. Especially Coimbatore and Madurai are big cities where a lot of traffic and congestion is there. Therefore, it is the demand of Tamil Nadu people...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please put the question.

DR. M. THAMBIDURAI: Not only Mr. Vaiko has raised this question, but our party, AIADMK, has also raised this. But, the reply of the hon. Minister is very vague. He says that money is not available.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please put the question.

DR. M. THAMBIDURAI: He said that based on feasibility, it will be done. I want an assurance on this. He has to say that they are considering and helping the State.

SHRI HARDEEP SINGH PURI: Sir, I am indeed grateful to my friend, Thambiduraiji, for asking this question. At no stage during the response to Shri Vaiko did I mention about money or feasibility. I have just stated the facts. These are capital-intensive projects, but I should have added, and I am glad that he has given me the opportunity, and I am adding upfront that land is a State subject; urban transport is a State subject. It is the State Government which has to provide these facilities. You come to the Central Government only because there is a deficit in your funding. Then you come to us and, for that reason, we help you with external agencies, etc. Now, the most important thing is: where did we start? At the time of hon. Vajpayeeji, we had started these metro projects in the year 2002. Today, we have 1,011 kilometres of metro projects operating in 23 cities.

In addition to 1,011 kilometers, we have under construction another 979 kilometers. So, metro is either under operation or under construction in 29 cities. The God's honest truth is that between the year 2002 and today, India has the third-largest operating metro system in the world after China and the United States. Today, when we are at 1,011 kilometers, the United States is at about 1,400 kilometers. When I had the privilege of serving in the Ministry of Housing and Urban Affairs, I used to keep asking my colleagues when we will overtake the United States, and, I was always told that it is a matter of time before the remaining lines come up. Sir, for becoming the second-largest network of urban transport, which we will be very shortly, we need cooperation of the State Governments. All the State Governments are cooperating with us, some more effectively than others, and, I find that when the proposals are sent to us in a very comprehensive way, the chances of the proposal getting approved is higher. My response to Thambidurai ji is that I did not give an assurance. It is not my job, as a Cabinet Minister, to give assurances on

the floor of Parliament without a proposal having been examined and all the implications having been examined. I told you about the Government of Tamil Nadu. I am glad to see bipartisan support for Mr. Vaiko and your party etc. I am willing to support that at a political level, but the fact of the matter is even the Chennai proposal, originally it was 107 kilometers at a cost of around Rs. 85,000 crore. Instead of 107 kilometers, it has been finally approved for 118.9 kilometers, which is longer distance, for Rs. 63,000 crores, which is Rs. 22,000 crore less. So, all capital intensive projects will go through detailed scrutiny. They will be examined line by line. I cannot get up in Parliament and just say that because you are my friend, I am going to approve it and give you an assurance to that effect. One of my friends, Dr. John Brittas, asked about the proposal with regard to Kerala. By and large, Sir, my understanding after having served seven years plus in that Ministry, is that each project is evaluated in terms of its own viability. Especially, in areas which have large population, where there is a domestic urban congestion, a metro system helps to ease and decongest. For instance, in the city of Delhi, and today we have the NCR region; in around 400 kilometers, at any given day, we have more than 70 lakh people using the metro system. This is what sensible metro planning is. It is not because one State Government tells me to do this, and you are a friend of mine that we will do that. This has to be done in a proper manner. You need external funding. The external agency will also evaluate the project accordingly. Thank you very much, Sir.

SHRI JOHN BRITTAS: Mr. Deputy Chairman, Sir... ...*(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Mr. John Brittas, the Chair has not given the floor to you. Nothing will go on record. ...*(Interruptions)*... माननीय स्वाति मालिवाल जी, यह सवाल Metro Rail Projects in Tamil Nadu से संबंधित है। I Hope, आपका प्रश्न इससे related होगा!

**सुश्री स्वाति मालिवाल:** सर, दिल्ली से संबंधित है।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I think, in that case, it is up to the hon. Minister, if he wishes to reply or not. But, as per rules, it should be related to the main question. ...*(Interruptions)*...

SHRI HARDEEP SINGH PURI: Sir, I do not know how much the hon. Member is familiar with the Metro Rail in Tamil Nadu, but I am very familiar with the Delhi Metro.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: As it is related to Tamil Nadu, hon. Member, Shri G.K. Vasan wishes to put his supplementary.

**श्री मनोज कुमार झा:** सर, सवाल Chennai स्टेट का है, तो यह परम्परा है कि स्टेट के लोगों को मौका दिया जाए। सर, नई परम्पराएं न डाली जाएं।

**सुश्री स्वाति मालिवाल:** सर, मुझे प्रश्न पूछने दीजिए।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Swati ji, I will call you after him. His question is on Tamil Nadu. Now, Shri G.K. Vasan. आप बोलिए।

SHRI G.K. VASAN: Sir, Tamil Nadu is one of the fastest-growing States in airways, railways, waterways and, of course, seaways. I am thankful to the Central Government for the help extended for many of the projects. There is no doubt that, at times, sufficient financial contribution has been given by the Central Government. At the same time, as a Member of Parliament, I would request the hon. Minister to kindly ensure that Metro comes up at appropriate time in both the cities in Tamil Nadu, because it will be then more useful for the people of Tamil Nadu. I request the State Government also to send proper proposals to the hon. Minister as per their requirements. Thank you.

**श्री उपसभापति:** माननीय मंत्री जी आप कुछ कहना चाहेंगे।

**श्री हरदीप सिंह पुरी:** उपसभापति महोदय, मैं वासन जी का धन्यवाद करना चाहूँगा कि इन्होंने यह प्रश्न उठाया। वासन जी ने सही कहा कि किसी भी मेट्रो प्रोजेक्ट को आगे प्रोग्रेस करने के लिए केन्द्र सरकार को राज्य सरकार की ओर से एक प्रपोज़िल आना चाहिए। In the excitement of answering the earlier parts, मैं यह कहना भूल गया, मुझे उसमें जोड़ना चाहिए था कि कोयम्बटूर और मदुरै का जो डीपीआर आया था, उसमें Comprehensive Mobility Plan and Alternative Analysis Report उस समय नहीं थी। जब हमने उस पर प्रश्न पूछा, तो in December 2024, we received the Comprehensive Mobility Plan and Alternative Analysis Report for Madurai and Coimbatore. Based on that, examination of the project for Metro Rail connectivity in these two cities, Madurai and Coimbatore, can be facilitated. I am using my words very carefully. Now that we have received those, I may utilize this observation/question that my friend Vasan ji has made. When State Governments forward these proposals, these should be accompanied by the requisite documentation, particularly by the Composite Mobility Plan. That makes it easier. It has to be examined by the Ministry of Housing and Urban Affairs. It will also go to the

Finance Ministry, the PIB and then it will go for higher-level approvals. Once all the documentation is in place, it becomes easier to process those proposals. I thank you, Sir.

**श्री उपसभापति:** माननीय मनोज जी, चूंकि सवाल तमिलनाडु से रिलेटेड था और वासन जी प्रश्न पूछना चाहते थे, इसलिए उन्हें प्राथमिकता दी गई। माननीय मंत्री जी उत्तर देने के लिए सहमत हैं, तो मैं स्वाति मालिवाल जी को प्रश्न पूछने के लिए आमंत्रित करना चाहता हूं। Please put your question.

**सुश्री स्वाति मालिवाल:** सर, दिल्ली से हर दिन बहुत लोग नौकरी के लिए गुरुग्राम जाते हैं, एनसीआर जाते हैं, लेकिन मेट्रो कनेक्टिविटी लिमिटेड है और मेट्रो ट्रेन्स में बहुत ज्यादा भीड़ है, जिसके चलते लाखों नौजवानों की आधी जिंदगी दिल्ली-गुरुग्राम ट्रैफिक में फंसकर बीती जा रही है। सर, मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहती हूं कि क्या दिल्ली सरकार ने पिछले दस सालों में मेट्रो कनेक्टिविटी को दिल्ली में बढ़ाने के लिए, एनसीआर में बढ़ाने के लिए, ट्रेन्स बढ़ाने के लिए कोई प्रपोज़ल दिया है और उसके ऊपर कुछ काम हुआ या नहीं? अगर कोई प्रपोज़ल नहीं दिया है, तो क्या केन्द्र सरकार मेट्रो कनेक्टिविटी को बढ़ाने की कोशिश कर रही है?

SHRI HARDEEP SINGH PURI: Sir, I shall remain eternally grateful to the hon. Member for having sent this question to me. I have been on record for seven years as a long-suffering Minister for Housing and Urban Affairs saying that whatever we wanted to do for mobility in Delhi, specifically the Delhi Metro, we requested for the cooperation of the Delhi State Government and, on more than one occasion, it was derailed. It was not forthcoming. Funding was not forthcoming. She makes a very important point considering Delhi's size and population density. If I am correct, in 1947, the population of Delhi was eight lakh. When my previous generation came in as refugees after the *vibhajan*, it became 22 lakh. अब जब भी सेंसस होगा, तो मुझे लगता है कि दिल्ली की जनसंख्या दो करोड़ के आस-पास होगी। She makes a very important point. We need more urban transport and more connectivity. I think the point she makes is more about the RRTS. Also for the RRTS, we were able to get it done. But the Delhi State Government, at that point in time, -- I am not making a political point -- they were not forthcoming with the finances. In fact, the Supreme Court had to intervene and the Supreme Court had to direct the Delhi Government to make the funds available for the RRTS instead of spending it on advertisements. Insofar as the Central Government is concerned, -- I say that this happens when a State Government becomes helpful -- the Central Government has approved 28.5 km for metro system in Gurugram. The NCRTC Corridor connecting Gurugram was kept on hold by the AAP Government for three years. Now with the change in Government in Delhi, I am

sure we will be able to get this done as well. But coming to a larger point, we could not have moved from zero in 2002 to 1,011 km in the ten years-plus of Modi ji's Government unless the State Government had also cooperated. You will find that where a State Government cooperated, the Metro System has gone forward. I am very happy for this question. I shall remain eternally grateful to the hon. Member.

I think, in the coming times, we will have more possibility to work on increasing the connectivity both in terms of frequency of trains and other things for the National Capital Region of Delhi, now that we have a more receptive Government here. Thank you.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Q.No.107.

### **Pension for Veterans**

\*107. SHRIMATI SAGARIKA GHOSE: Will the Minister of DEFENCE be pleased to state:

- (a) the total number of veterans from the Armed Forces who are receiving pensions from Government in the State of West Bengal;
- (b) the total amount of pension fund allocated to these veterans from the State of West Bengal during the last three years;
- (c) whether Government plans to increase pension for veterans;
- (d) if so, the details thereof, if not, the reasons therefor; and
- (e) the steps taken by Government to ensure well being of veterans ?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF DEFENCE (SHRI SANJAY SETH):  
 (a) to (e) A statement is laid on the Table of the House.

### **Statement**

(a) As per records maintained on the SPARSH (System for Pension Administration (Raksha)) database, the total number of veterans from the Armed Forces who are receiving pensions in bank branches based in the State of West Bengal are 100285.

(b) The allocation of pension funds is done centrally and is not maintained state-wise.

(c) and (d) Review of basic pension is carried out based on recommendations of Pay Commissions and acceptance of the same by the Government. A Dearness Relief, which is assessed periodically, may result in increase in amount disbursed. Additionally, with effect from 01.07.2014, the Government has launched the One Rank One Pension (OROP) Scheme for Ex-Servicemen, that seeks to bridge the gap between the rates of pension of current and past pensioners at periodic intervals.

(e) The Government takes care of the well being of Veterans in the following ways: -

- (i) Disbursing a monthly pension, as due.
- (ii) Facilitating resettlement through Directorate General of Resettlement (DGR).
- (iii) Facilitating welfare schemes through Kendriya Sainik Board (KSB) which includes Rajya Sainik Boards (RSBs) and Zila Sainik Boards (ZSBs).
- (iv) Extending health care facilities through Ex-Servicemen Contributory Health Scheme (ECHS).

**SHRIMATI SAGARIKA GHOSE:** Sir, my first supplementary is this. There are numerous cases of litigation on claims of disability pensions by veterans and jawans. The Ministry of Defence has appealed against many cases where veterans have asked for disability pensions. The Supreme Court has repeatedly recorded its displeasure against the Ministry of Defence for litigation on disability pensions. Will the hon. Minister kindly answer why the Ministry of Defence routinely challenges virtually all Armed Forces Tribunal (AFT) judgments in favour of veterans when it comes to granting disability pensions.

**श्री संजय सेठः** महोदय, सबसे पहले तो मैं माननीया सांसद को इस विषय को उठाने के लिए धन्यवाद देना चाहूंगा। महोदय, मैं इस प्रश्न के माध्यम से सदन को आश्वस्त करना चाहूंगा कि हमारी सरकार, प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में और रक्षा मंत्री, माननीय राजनाथ सिंह जी के मार्गदर्शन में पूर्व सैनिकों के प्रति, उनके परिवारों के प्रति, उनके कल्याण के लिए और उनकी हर समस्या को सुलझाने के लिए कटिबद्ध हैं।

डिप्टी चेयरमैन सर, मैं आपके माध्यम से सदन को आश्वस्त करना चाहता हूं कि अपने सैनिकों, उनके परिवारजनों, उनके कल्याण और सुख-सुविधा को उसी तत्परता से, जिस प्रकार से हमारी सेना राष्ट्र रक्षा के लिए तत्पर रहती है, हम भी अपनी आम्ड फोर्सेस की आवश्यकताओं, उनकी बुनियादी जरूरतों को पूरा करने के लिए, उनके मान, सम्मान और स्वाभिमान के लिए मन, वचन और कर्म से प्रतिबद्ध हैं। ...**(व्यवधान)**... सुनिए, सुनिए। मैं आपकी बात का भी जवाब दे

रहा हूं। ...**(व्यवधान)**... क्योंकि हमारे सैनिक, वेटरन्स ...**(व्यवधान)**... पूर्व सैनिक 140 करोड़ देशवासियों के लिए नेशन फर्स्ट एवं राष्ट्रीयता के भाव से काम करते हैं। महोदय, इसीलिए अटल बिहारी वाजपेयी जी ने कहा था:

“ये वंदन की भूमि है, अभिनंदन की भूमि है  
ये अर्पण की भूमि है, ये तर्पण की भूमि है।  
इसकी नदी नदी गंगा है  
इसका कंकड़ कंकड़ शंकर है।  
हम जियेंगे तो भारत के लिए  
मरेंगे तो भारत के लिए।”

...**(व्यवधान)**...

**श्री उपसभापति:** माननीय मंत्री जी, संक्षिप्त जवाब दीजिए। ...**(व्यवधान)**...

**श्री संजय सेठ:** महोदय, सांसद दीदी ने जो प्रश्न किया है, मैं उनके प्रश्न के जवाब में बताना चाहता हूं कि यदि कोई आर्ड फोर्सेस पर्सनल की invalidated out of service on account of disability हो, यानी उसे अपने नॉर्मल कार्यकाल से पहले किसी disability के कारण मिलिट्री सर्विस से बाहर कर दिया जाता है और वह disability और मिलिट्री सर्विस या तो attribute हो या aggravated हो, तो ऐसे व्यक्ति को डिसेबिलिटी पेंशन दी जाती है। ऐसे हालात में, यदि उस व्यक्ति ने मिनिमम रिक्वायरमेंट पेंशनेबल सर्विस न भी की हो, तब भी उस समय तक की सर्विस को वेटेज देते हुए एक service element calculate किया जाता है। उसकी disability को देखते हुए एक disability element भी calculate किया जाता है। इन दोनों elements को जोड़कर ऐसे व्यक्ति को डिसेबिलिटी पेंशन देने का प्रावधान है।

महोदय, एक दूसरी श्रेणी में भी disability element दिया जाता है। उसमें यह व्यवस्था है कि यदि कोई आर्ड फोर्सेस पर्सनल अपना नॉर्मल कार्यकाल पूरा करके सेवानिवृत्त हो जाता है, तो disability या impairment relief, जो बीस प्रतिशत से अधिक है, मिलिट्री सर्विस को attribute हो या उससे aggravated हो, तो ऐसे व्यक्ति को सर्विस पेंशन के साथ-साथ disability element या impairment relief भी दिया जाता है। क्योंकि इन व्यक्तियों ने अपना नॉर्मल कार्यकाल पूरा कर लिया है, इसलिए उन्हें नॉर्मल सर्विस पेंशन दी जाती है और यदि ऊँ हो, तो डिसेबिलिटी एलिमेंट भी दिया जाता है।

मगर यह ध्यान में रखने की बात है कि disability पेंशन नहीं है। इन दोनों प्रोविजन्स में well laid out procedure और रूल्स हैं, जिनके अनुसार ही उनको यह दिया जाता है।

**SHRIMATI SAGARIKA GHOSE:** Sir, I thank the hon. Minister but that was not really an answer to my question. It seemed he was busy making a political speech. Maybe, he should prepare better for questions relating to the Defence Ministry.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Go to your second supplementary question.

SHRIMATI SAGARIKA GHOSE: My question was about why the Defence Ministry keeps challenging petitions of disability. My second supplementary question is this. The Government has shifted pension dispersal to the SPARSH portal. However, this portal suffers from repeated glitches and elderly veterans are placed in a great deal of inconvenience. Is the Ministry planning to make the SPARSH portal more user-friendly for pensioners and by when can we expect these improvements?

**श्री उपसभापति:** प्लीज़, अपनी सीट पर बैठिए। ...**(व्यवधान)**... No comments from your seat please. ...**(Interruptions)**... आप बोलिए। ...**(व्यवधान)**... No comments while sitting please. ...**(Interruptions)**...

**श्री संजय सेठ:** उपसभापति महोदय, माननीय सांसद ने एक प्रश्न पूछा है। हम SPARSH portal लाए हैं। SPARSH portal is System for Pension Administration (RAKSHA) and a transparent pension online section. यहां भी प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी ने डिजिटल किया है। ...**(व्यवधान)**... मैं कहना चाहूँगा कि यह veteran भाइयों और उनके परिवार को पोर्टल में पेंशन में अपनी eligibility और details को रीयल टाइम में देख पाने में सहयोग करती है, जो कि पुराने मैन्युल सिस्टम में नहीं है। ...**(व्यवधान)**... जब वे पुराने सिस्टम में दर्ज किए गए अपने डेटा को SPARSH में देख सकते हैं, तो उन्हें अपने डेटा की डिस्क्रिप्शेसीज पता चलती हैं और वे शिकायत के माध्यम से डेटा सुधार के लिए आवेदन करते हैं। इससे शिकायतों की संख्या में वृद्धि हुई है। यह ट्रांसपरेंट, डिजिटल और सिंगल विंडो सिस्टम है। ...**(व्यवधान)**... परंतु इसका पाँजिटिव आस्पेक्ट यह है कि इससे इनके डेटा में सुधार करने का अवसर मिलता है, जो पहले पॉसिबल नहीं था। ...**(व्यवधान)**... ये शिकायतें हमारे पेंशन विभाग के पास ऑनलाइन आती हैं, जिनका शीघ्र निवारण किया जाता है। ...**(व्यवधान)**... पेंशन विभाग द्वारा अपने लेवल पर डेटा अपडेट किया जा रहा है। इससे पेंशनर्स के grievance जल्दी से resolve हो सकेंगे और उनकी पेंशन अथवा फैमिली पेंशन smoothly चलती रहेगी। ...**(व्यवधान)**... हमारे पेंशन विभाग द्वारा देश में 199 SPARSH Seva Kendra चलाए जा रहे हैं। भारतीय स्टेट बैंक, पीएनबी, एचडीएफसी जैसे कुल 14 बैंकों की शाखाओं के माध्यम से ऐसी सेवा प्रदान की जाती है। इसके अलावा Common Service Centre और India Post Payments Bank outlets पर भी यह सेवा उपलब्ध है। ...**(व्यवधान)**... उपसभापति महोदय, इन संस्थाओं के साथ पेंशन विभाग ने MoU साइन किया है। इन केंद्रों में पेंशनर अपनी पेंशन से संबंधित जानकारी प्राप्त कर सकते हैं और अपने पेंशन डेटा के सुधार के लिए कार्य कर सकते हैं। ...**(व्यवधान)**... SPARSH portal से शिकायत दर्ज करने के अलावा वे pensioner portal अथवा e-mail के माध्यम से अपनी पेंशन संबंधी grievance भेज सकते हैं। इन शिकायतों की नियमित रूप से मॉनिटरिंग की जाती है। Ministry के Department of Ex-servicemen Welfare, New Delhi और पेंशन कार्यालय, प्रयागराज में dedicated pension grievance cell है, जहां pensioner अपनी पेंशन संबंधी समस्या का हल

करवा सकते हैं। ...**(व्यवधान)**... हम कह सकते हैं कि SPARSH portal की स्थापना के समय से अब तक यह portal अच्छी तरह से चल रहा है। माननीय सांसद ने ...**(व्यवधान)**...

**श्री उपसभापति:** संक्षिप्त उत्तर दीजिए।

**श्री संजय सेठ:** जी, सर। माननीय सांसद ने जो पूछा है, मैं उनसे सहयोग चाहूंगा और कहना चाहूंगा कि आप जिस राज्य से आती हैं, वहां पर आप नजर उठाकर देखो। ...**(व्यवधान)**... ESMs का वेलफेयर केंद्र और राज्य सरकार दोनों की joint responsibility है। ...**(व्यवधान)**... केंद्र सरकार veterans welfare को प्राथमिकता दे रही है। ...**(व्यवधान)**...

**श्री उपसभापति:** प्लीज़ ...**(व्यवधान)**...

**श्री संजय सेठ:** बंगाल में यह देखा जा रहा है कि veterans के प्रति casual approach अपनाई जा रही है। ...**(व्यवधान)**... मेरा यह आग्रह है कि पश्चिम बंगाल में 14 जिलों में जेएसबी है, जो बंगाल के 23 जिलों को कवर करते हैं। 9 जिलों में जिला सैनिक बोर्ड नहीं है। ...**(व्यवधान)**... मेरा आग्रह है कि वे पश्चिमी बंगाल में 9 जिलों में जिला सैनिक बोर्ड बनवाएँ। ...**(व्यवधान)**... सैनिक बोर्ड, जहाँ पूरे साल में एक बैठक होती है, पश्चिमी बंगाल में 2015 के बाद एक भी बैठक नहीं हुई। ...**(व्यवधान)**... ये क्या veterans की बात करेंगे! ...**(व्यवधान)**... मेरा तो मानना है कि 2015 के बाद जो बैठक नहीं हुई है, माननीय सांसद उस बैठक को करवाने का काम करें। ...**(व्यवधान)**...

**श्री उपसभापति:** माननीय मंत्री जी, धन्यवाद।

**श्री संजय सेठ:** उपसभापति महोदय, एक बहुत मूल प्रश्न है। मैं उनको सुझाव दे रहा हूँ। आप veterans की बात कर रहे हैं, राज्य सरकार के posts की vacancies ESM quota से भरी जाती हैं। पश्चिमी बंगाल की राज्य सरकार ने ग्रुप सी में ESM के लिए 5 परसेंट और ग्रुप डी के लिए 10 परसेंट रिजर्वेशन के लिए notify किया है। ...**(व्यवधान)**... अफसोस यह है कि ...**(व्यवधान)**...

**श्री उपसभापति:** माननीय मंत्री जी, धन्यवाद। प्लीज़, प्लीज़। ...**(व्यवधान)**... प्लीज़, प्लीज़। मैं माननीय सदस्यों और माननीय मंत्रीगण से आग्रह करूँगा कि जैसे सवाल संक्षिप्त हों, उत्तर भी संक्षिप्त हों। Please. ...**(Interruptions)**... *Mananiya, Shrimati Rajani Ashokrao Patil; third supplementary.*

SHRIMATI RAJANI ASHOKRAO PATIL: Sir, I would like to ask through you...  
...**(Interruptions)**...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please. ...**(Interruptions)**... रजनी जी, आप बोलिए, आप अपना सवाल पूछिए।

**SHRIMATI RAJANI ASHOKRAO PATIL:** I would like to ask through you to the hon. Minister as to what measures are in place to address anomalies or grievances arising from the implementation of One Rank One Pension (OROP) Scheme.

**श्री संजय सेठ:** माननीय उपसभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से यह जानकारी देना चाहता हूँ, यह प्रमुख जानकारी है, सदन को जानकारी होनी चाहिए कि जब 1971 में बंगलादेश के साथ युद्ध हुआ, तो 1972 से ही OROP लागू करने के लिए डिमांड होती रही। उन्होंने 42 साल इंतजार किया। OROP किसने लागू किया? OROP मोदी जी ने लागू किया। मैं कह सकता हूँ कि One Rank One Pension (OROP) स्कीम का उद्देश्य यह है कि यह वर्तमान और पूर्व पेंशनर्स के बीच पेंशन रेट्स के अंतर को समय-समय पर दूर करता है। 7.11.2015 के गवर्नर्मेंट ऑर्डर की मुख्य विशेषता यह है: पहला, पूर्व पेंशनर्स की पेंशन को 2013 के कैलेंडर वर्ष के रिटायर कर्मियों की पेंशन के आधार पर पुनः निर्धारित किया जाएगा और यह लाभ 1.07.2014 से प्रभावी होगा। यही मोदी की गारंटी है! सभी पेंशनर्स की पेंशन 2013 में समान रैंक और समान सेवा अवधि के साथ रिटायर कर्मियों की मिनिमम और मैक्सिमम पेंशन के एवरेज के आधार पर पुनः निर्धारित की जाएगी। यही मोदी की गारंटी है! जो पेंशनर्स एवरेज से अधिक पेंशन प्राप्त कर रहे हैं, उनकी पेंशन को protect किया जाएगा और बकाया राशि चार समान छमाही किस्तों में दी जाएगी। हालाँकि सभी पारिवारिक पेंशनर्स, जिनमें स्पेशल पारिवारिक पेंशन प्राप्त करने वाले और वीरता पुरस्कार विजेता शामिल हैं, उनको एक ही किस्त में बकाया राशि पूरी पेमेंट कर दी जाएगी। पेंशन हर 5 साल में पुनः निर्धारित की जाएगी। पिछले या वर्तमान पेंशनर्स की पेंशन दरों के बीच गैप को हर 5 साल में OROP के तहत नियम के अनुसार bridge किया जाता है। OROP-1 लागू होने के बाद पुराने और नए रिटायर सैनिकों की पेंशन का अंतर काफी कम हुआ। Normally, यह 2014, 2019 और 2024 में होता, लेकिन सातवें पे कमीशन की सिफारिशों के अनुसार 1.01.2016 से इन सभी पेंशनर्स की पेंशन 2.57 गुना बढ़ा दी गई। इससे भी gap bridge हो गया। इस कारण OROP-2 के लाभार्थियों की संख्या OROP-1 से कम हो गई। OROP से संबंधित हमारे सैनिकों की जितनी भी माँगें थीं, उन सभी माँगों को सुलझा दिया गया है। यहाँ हमारे आदरणीय रक्षा मंत्री, राजनाथ सिंह जी बैठे हैं। उनके नेतृत्व में हम committed हैं। जैसा कि आपको यह ज्ञात होगा कि 5 साल में इसे revise किया जाता है, लिख लीजिए, अब तक 1,24,000 करोड़ रुपए दिए गए हैं।

**श्री उपसभापति:** माननीय श्रीमती जया अमिताभ बच्चन।

**श्रीमती जया अमिताभ बच्चन:** सर, मैं यह आपसे जानना चाहती हूँ..

**श्री उपसभापति:** नहीं। अगर आप question पूछेंगी, तो माननीय मंत्री जी उसका उत्तर बताएँगे।

**श्रीमती जया अमिताभ बच्चन:** सर, मैं वही कह रही हूँ कि मंत्री जी सवाल का जवाब दें। क्या मंत्री जी पेपर पढ़ कर जवाब देंगे?

**श्री उपसभापति:** धन्यवाद।

**श्रीमती जया अमिताभ बच्चनः** उन्हें यहाँ तैयार होकर आना चाहिए।

**श्री उपसभापति:** धन्यवाद, यह आपका सुझाव है।

**श्रीमती जया अमिताभ बच्चनः** मैं पूछना चाहती हूँ।

**श्री उपसभापति:** जी।

**श्रीमती जया अमिताभ बच्चनः** ये जो सारे सवाल - 1, 2, 3 पूछे गए हैं, उनका जवाब पहले दे दीजिए, प्लीज़।

**श्री उपसभापति:** धन्यवाद। ...**(व्यवधान)**... यह सवाल नहीं है, माननीय जया जी का विचार है। ...**(व्यवधान)**... माननीय श्री प्रफुल्ल पटेल। ...**(व्यवधान)**... माननीय श्री शंभू शरण पटेल। ...**(व्यवधान)**...

**श्री शंभू शरण पटेलः** माननीय उपसभापति महोदय, आपने मुझे प्रश्न संख्या 107 के सम्बन्ध में एक supplementary question पूछने का निर्देश दिया है, इसके लिए धन्यवाद। महोदय, जैसा कि हम जानते हैं, हमारे देश के वीर सैनिकों के कल्याण के लिए माननीय प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व में सरकार ने क्रांतिकारी और सराहनीय कार्य किए हैं। जैसा अभी बताया गया है, वर्तमान में पूर्व सैनिक ECHS और स्वास्थ्य योजना के माध्यम से 59 लाख लाभार्थियों को cashless उपचार प्रदान किया जा रहा है। इस सम्बन्ध में, माननीय मंत्री जी से मेरा प्रश्न यह है कि बिहार में सरकार से पेंशन प्राप्त करने वाले सशस्त्र बलों के कुल कितने veteran हैं और उनके लिए क्या-क्या सुविधाएँ दी जा रही हैं?

**श्री संजय सेठः** उपसभापति महोदय, ESMs और उनके dependents की KSB द्वारा संचालित welfare scheme के माध्यम से DGR द्वारा resettlement के लिए सहायता प्रदान की जाती है। बिहार के अंदर 1 लाख, 8 हजार ESMs हैं। 2023-24 में राज्य सैनिक बोर्ड, जिला सैनिक बोर्ड में सेंट्रल शेयर 1 करोड़, 41 लाख रुपये हैं। बिहार राज्य में 13 जिला सैनिक बोर्ड हैं, 18 ECHS Polyclinics हैं और एक sanction हो गया है, तो अब उनकी संख्या 19 हो गई है। 2024 में एक नया Polyclinic स्वीकृत हुआ है, जो पटना में है। उसको भी हमने upgrade किया है। 2024 में दानापुर वाले का भी upgradation हुआ है और उसको हमने 'सी' ग्रेड से 'ए' ग्रेड में कर दिया है। ECHS-empanelled hospitals 48 हैं और बिहार में number of ECHS beneficiaries 2 लाख, 19 हजार हैं।

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** Last supplementary question, Dr. John Brittas.

**DR. JOHN BRITTAS:** Sir, I will ask a very pertinent question which is very important. The Minister has detailed the welfare measures for the ex-servicemen. My question is very specific. What is the total amount outstanding due to the private hospitals under ECHS? Is it a fact that because of the outstanding amount, many hospitals have left out of this scheme voluntarily? Please let the House know the total amount pending and also the number of hospitals which have moved out of this scheme during the last seven years?...*(Interruptions)...*

**श्री संजय सेठः** उपसभापति महोदय, इन्होंने जो प्रश्न किया है, वह मूल प्रश्न से संबंध ही नहीं रखता है।

**MR. DEPUTY CHAIRMAN:** Now we move on to Question No. 108. Shri Neeraj Shekhar.

#### **Permanent solution for Arsenic contamination in groundwater**

\*108. **SHRI NEERAJ SHEKHAR:** Will the Minister of JAL SHAKTI be pleased to state:

- (a) whether Government proposes to set up Research and Development under the Ministry for eradication/permanent solution of Arsenic contamination in groundwater;
- (b) if so, the details thereof and if not, the reasons therefor;
- (c) the details of funds allocated for eradication of Arsenic contamination in groundwater for the Financial Year 2025-26; and
- (d) the details of projects to be undertaken out of budgetary allocation in Union Budget 2025-26?

**THE MINISTER OF JAL SHAKTI (SHRI C. R. PATIL):** (a) to (d) A statement is laid on the Table of the House.

#### **Statement**

(a) and (b) Arsenic contamination of ground water is known to be mainly Geo-genic in nature, that is, the contamination occurs through leaching of Arsenic bearing compounds into ground water through rock and soil matrix under conducive conditions. The best long-term remedy for the problem is considered to be regular

quality testing to identify contaminated sources, tapping Arsenic safe aquifers and switching over to alternative sources for drinking, especially surface water sources etc.

The Union government has taken several important initiatives for mitigation of Arsenic contamination in ground/drinking water, including conducting/funding research activities. Some of the notable measures are mentioned below:

- The Central Ground Water Board (CGWB) monitors the ground water quality for the whole country on a regular basis through its network of monitoring wells. The ground water quality data so generated, including that for Arsenic contamination, is regularly disseminated through Annual Reports, Half-yearly Bulletins and Fortnightly Alerts for quick action by the stakeholders.
- Additionally, under the National Aquifer Mapping Programme (NAQUIM) of CGWB, while taking up aquifer studies, special attention is being given to the aspect of ground water quality including contamination by toxic substances such as Arsenic in ground water.
- Dr. Syama Prasad Mookerjee —National Institute for Water & Sanitation (SPM-NIWAS) has been set up at Kolkata, West Bengal (formerly, NCDWSQ) with the aim, *inter alia*, to work in the area of identification, mitigation and management of drinking water quality related problems in India, by focusing on research for improving upon the existing knowledge and evaluating emerging technologies for combating various contaminants including Arsenic.
- CGWB has developed the innovative cement sealing technology through in-house research in which wells are constructed for tapping safer and Arsenic free aquifers lying at greater depths and sealing off contamination from above layers. CGWB has successfully constructed Arsenic free wells in arsenic affected areas in the states of U.P., Bihar and West Bengal using this innovative technology and is also providing technical assistance to state departments for taking up similar constructions.
- Jal Jeevan Mission (JJM) — Har Ghar Jal, being implemented by this Ministry in partnership with states, marks an important milestone for providing contamination free potable tap water to every rural household of the country in adequate quantity, of prescribed quality and on regular & long-term basis.

Following measures have been taken under JJM to facilitate action on water quality aspects at state level:-

- i. While allocating the funds to States/ UTs, 10% weightage is given to the population residing in habitations affected by chemical contaminants.

- ii. To facilitate implementation of the Scheme, more than 2000 water quality testing laboratories have been set up in the country and an online JJM – Water Quality Management Information System (WQMIS) portal has been developed. Besides this, five persons, preferably women are identified and trained from every village for testing the water samples through Field Test Kits (FTKs).
- iii. Under JJM, while planning for potable water supply to household through tap water connection, priority is given to quality-affected habitations. Further, with a view to provide immediate solution, States/ UTs have been advised to install community water purification plants (CWPPs) especially in Arsenic and Fluoride affected habitations to provide potable water to every household as an interim measure.

As a result of cumulative efforts under JJM, it is reported that from August 2019 to February 2025 the number of Arsenic affected habitations in the country have declined from 14,020 to 314. These remaining habitations have also been provided clean & safe drinking water through Community Water Purifier Plants (CWPPs).

In view of the above, no need is felt to set up any exclusive Research & Development facility for Arsenic mitigation.

(c) and (d) The government's efforts towards handling ground water quality issues are mainly channeled through the Jal Jeevan Mission. Although, funds are not separately allocated for dealing with Arsenic mitigation under JJM, states with more population residing in areas affected by chemical contamination are allocated additional funds as 10% weightage is given to such areas. As per the available information, an amount of Rs. 67,000 Cr has been allocated for JJM for the year 2025-26. Out of this amount, up to 2% can be utilized by the states for Water Quality Monitoring & Surveillance. Further, it is for the state governments to devise and execute suitable projects from the allocated amount based on local requirements.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Neerajji, first supplementary.

**श्री नीरज शेखर:** महोदय, मैं सबसे पहले जल शक्ति मंत्रालय को बधाई देना चाहूँगा। 'जल जीवन मिशन' से हर घर जल पहुंचने का जो काम मंत्रालय कर रहा है, उसके लिए मैं विशेषकर माननीय प्रधान मंत्री जी का आभार व्यक्त करना चाहता हूँ। 70 साल बाद किसी व्यक्ति ने इस देश में पीने के स्वच्छ पानी के लिए काम किया, तो वह काम हो रहा है। लेकिन आज भी समस्याएं बहुत सारी हैं। विशेष कर आर्सेनिक की जो समस्या है, उससे मेरा जिला बलिया पीड़ित है। न केवल बलिया, बल्कि बिहार और बंगाल भी पानी में आर्सेनिक की समस्या से पीड़ित हैं।

**महोदय,** मैं माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहूंगा कि जल शक्ति मंत्रालय द्वारा भूजल गुणवत्ता निगरानी के लिए वर्तमान में कौन सा बुनियादी ढांचा उपलब्ध है और इसे सुधारने के लिए पिछले कुछ वर्षों में क्या उपाय किए गए हैं?

**श्री सी. आर. पाटिल:** माननीय उपसभापति महोदय, अभी जो प्रश्न पूछा गया है, मैं उसका डिटेल में जवाब देना चाहता हूँ। अभी 'जल जीवन मिशन' के अंतर्गत किसी भी घर में आर्सेनिक युक्त वाटर नहीं दिया जाता है। पूरे देश को इससे मुक्त किया गया है। जहाँ पर ग्राउंडवाटर में आर्सेनिक मिलता है, वहाँ पर नल से जल को प्रधानता देते हुए इस योजना के तहत उसके घर में पानी पहुँचाया जाता है। अगर इसके लिए ज्यादा भी खर्च करना पड़ता है, तो हम 10 परसेंट ज्यादा खर्च करके भी उसको पानी देते हैं। अगर दूर से भी पानी लाना पड़ता है, तो वह लाकर उसे दिया जाता है। इसके साथ ही उसकी क्वालिटी को maintain करने के लिए या उसके ऊपर नजर रखने के लिए भी 2 परसेंट एक्स्ट्रा खर्च का प्रावधान है ताकि किसी के भी शरीर में आर्सेनिक युक्त पानी नहीं जाए। 2019 में करीब 16.8 परसेंट ग्रामीण घरों में ही नल से पानी दिया जाता था। 'जल जीवन मिशन' के अंतर्गत अभी करीब 80 परसेंट से भी ज्यादा घरों में नल से पानी दिया जा रहा है। WHO की रिपोर्ट यह कहती है कि इसके कारण बहुत फायदा हुआ है। इससे करीब 4 लाख लोगों को मौत से बचाया गया है। यूनिसेफ यह कहती है कि इसके कारण लोगों को जो दवाई लेनी पड़ती थी, इंजेक्शन लगाना पड़ता था, जो मानव शरीर के लिए वर्जित है, ऐसी दवाई भी उसके शरीर में जाती थी और उसके कारण लोगों के जो पैसे खर्च होते थे, वह सरकार को छोड़कर करीब 8.4 लाख करोड़ रुपए का खर्च होता था, तो लोगों के वे पैसे भी बचे हैं।

अभी-अभी हमने महिला दिवस मनाया है। अगर महिलाओं के बारे में कहा जाए, तो महिलाएँ रोज पानी लाने के लिए दूर तक जाती थीं और वहाँ से पानी उठा कर लाती थीं, उसमें उनके रोज के करीब 5.5 करोड़ घंटे लगते थे, आज उनको उससे मुक्ति मिली है और ये रोज के 5.5 करोड़ घंटे महिलाएँ अपने बच्चे के लिए, अपने घर के लिए, आर्थिक उपार्जन में खर्च कर पा रही हैं। इस प्रकार से इसके माध्यम से महिलाओं के लिए भी काम हुआ है, बच्चों की जान भी बचाई गई है तथा पैसे भी बचे हैं। अभी लोगों को अपने घरों तक अच्छी क्वालिटी का पानी उपलब्ध है।

घरों में किस क्वालिटी का पानी आ रहा है, उसकी जाँच करने के लिए भी हर गांव में करीब पांच महिलाओं को ट्रेनिंग दी गई है और इसके साथ ही उनको किट भी दिया गया है। इस देश में इस काम के लिए करीब 25 लाख महिलाओं को ट्रेनिंग दी गई है। पूरे विश्व में भारत एक ऐसा देश होगा, जहाँ उसके गांव में, उसके घर में आने वाला पानी किस क्वालिटी का है, वह पीने लायक है या नहीं है, उसको चेक करने के लिए महिलाओं को ट्रेनिंग दी गई है। यह भी मोदी जी के समय में ही हो पाया है।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Second supplementary, Neerajji.

**श्री नीरज शेखर:** महोदय, बलिया की आर्सेनिक समस्या को खत्म करने के लिए 3.5 हजार करोड़ रुपया दिया गया है। मैं इसके लिए माननीय मंत्री जी का आभार व्यक्त करना चाहता हूँ।

मेरा दूसरा प्रश्न यह है कि 'जल जीवन मिशन' के अंतर्गत वर्तमान कवरेज की स्थिति क्या है और यह देश की आर्सेनिक प्रभावित बस्तियों को कवर करने में कितना प्रभावी रहा है?

**श्री सी. आर. पाटिल:** महोदय, मैंने अभी इस संबंध में बहुत डिटेल में जवाब दिया है कि यह बताया है कि अभी किसी घर में आर्सेनिक युक्त पानी नहीं जा रहा है। उसके लिए जो ट्रेनिंग की व्यवस्था की गई है और उसके लिए कितनी महिलाओं को ट्रेनिंग दी गई है - यह मैंने आपको बताया है। आर्सेनिक युक्त वाटर किसी के शरीर में न जाए, इसके लिए अभी तक करीब 10,500 मानक अपनाए गए हैं। 2019 में आर्सेनिक प्रभावित बस्तियों की संख्या 14,000 से भी ज्यादा थी और आज वह सिर्फ 314 बची है। हमने इसमें बहुत बड़ा लक्ष्य हासिल किया है और आर्सेनिक के दुष्प्रभाव से लोगों को बचाया है। शेष जो प्रभावित बस्तियाँ हैं, वहाँ भी सुरक्षित जल की आपूर्ति की गई है। सिर्फ आर्सेनिक से ही नहीं, बल्कि फ्लोराइड से प्रभावित बस्तियाँ भी थीं। 2019 में फ्लोराइड से प्रभावित बस्तियों की संख्या करीब 8 हजार थी, उनमें अभी सिर्फ 295 बस्तियाँ बची हैं। इस तरह से आर्सेनिक और फ्लोराइड प्रभावित बस्तियों के लिए इतना बड़ा काम हुआ है और आज किसी को भी आर्सेनिक या फ्लोराइड युक्त पीने की आवश्यकता नहीं पड़ती है।

**श्री उपसभापति:** माननीय श्री मुकुल बालकृष्ण वासनिक जी।

SHRI MUKUL BALKRISHNA WASNIK: Sir, I have a very pointed question. According to Annual Groundwater Quality Report, 2024, a large number of districts are affected by contaminants. For example, Fluoride affects 263 districts, Nitrate affects 443 districts, Arsenic affects 118 districts, Iron effects 356 and Uranium affects 132 districts. NCRB के मुताबिक Air Prevention and Control of Pollution Act, 1981 and Water Act, 1974 में कई सारे मामले दर्ज किए गए हैं।

मैं माननीय मंत्री महोदय से यह जानना चाहता हूँ कि इन सभी मामलों में से कितने मामलों में लोगों को सजा हुई, कितने प्रलंबित हुए और कितने acquit हुए? सर, मैं एक बात और जानना चाहूँगा कि ये तमाम कानून, जो प्रदूषण से हमें बचा सकते हैं, इनका प्रभावी तरीके से क्रियान्वयन करने के लिए सरकार क्या पहल करेगी?

**श्री सी. आर. पाटिल:** सर, यह मूल प्रश्न से संबंधित नहीं है। ...**(व्यवधान)...**

**श्री उपसभापति:** माननीय सुखेंदु शेखर राय। ...**(व्यवधान)...**

**श्री जयराम रमेश:** सर, यह क्या जवाब है?

**श्री उपसभापति:** अगर आप जवाब से संतुष्ट नहीं हैं, तो उसका प्रोसेस आप जानते हैं। ...**(व्यवधान)...**

**श्री जयराम रमेश:** सर, यह कौन तय करेंगे? ...**(व्यवधान)**...

**श्री उपसभापति:** मुकुल वासनिक जी बड़े वरिष्ठ हैं, वे भी प्रोसेस जानते हैं। अगर आप किसी भी जवाब से असंतुष्ट हैं, तो उसके लिए प्रोसेस है। ...**(व्यवधान)**... प्लीज़।

SHRI SUKHENDU SEKHAR RAY: Mr. Deputy Chairman, Sir, as per the Asian Development Bank's 2018 Report, West Bengal had the largest arsenic-affected population and areas in the country. Now, after the establishment of the National Institute for Water and Sanitation in Kolkata, what effective measures has the Government of India taken to combat the most affected areas, particularly given the unscientific sharing of Ganga water with a neighbouring country, which severely affects the districts of Malda, Murshidabad, Nadia, North and South 24 Parganas? This is my pointed question to the Honourable Minister.

**श्री सी. आर. पाटिल:** माननीय उपसभापति जी, मैंने कोलकाता के साथ-साथ पूरे देश के बारे में बताया कि 2019 में जो 14,000 से ज्यादा आर्सेनिक प्रभावित बस्तियां थीं और 8,000 से ज्यादा फ्लोराइड प्रभावित बस्तियां थीं, उनमें से अब केवल 314 आर्सेनिक प्रभावित बस्तियां ही बची हैं और सिर्फ 295 फ्लोराइड प्रभावित बस्तियां ही बची हैं। आर्सेनिक प्रदूषण के समाधान के लिए हमने करीब 17,000 जगहों पर चेक करने हेतु स्टेशंस बनाए हैं। इसी तरह, हमने वैकल्पिक स्रोत और जांच के लिए भी व्यवस्था की है। हम जानते हैं कि आर्सेनिक जल भूमि से आता है, इसलिए उसको रोकने के लिए इस चीज के ऊपर भी काम किया जा रहा है कि जो भी कुएँ बनाए जाएं, वे सीमेंट की सीलिंग से बनाये जाएँ। अगर यह करने में विलंब होता है, तो उनको आर्सेनिक मुक्त पानी सीधा मिले, इसके लिए भी हमने काम किया है।

सर, पहले गंगा की जो स्थिति थी, उसके बारे में मैं नहीं कहूँगा, मगर आज उसका जल पेयजल हो गया है। उसके अंदर जो प्रदूषण था, उसमें बहुत कमी आई है। उसके अंदर इतने सालों में जो काम हुआ है, वह आज तक कभी नहीं हुआ था। अलग-अलग स्टेट्स के ऐसे कई शहर, जिनमें से ज्यादा प्रदूषण आने की संभावना होती है, उसको भी एसटीपी के द्वारा क्लीन करने की हम पूरी कोशिश कर रहे हैं। वहां जो पीने का पानी दिया जाता है, वह एसटीपी में टेस्ट करने और प्रोसेस करने के बाद ही उनको दिया जाता है।

**श्री संजय कुमार झा:** माननीय उपसभापति महोदय, बहुत सारे अध्ययनों से यह पता चला है कि आर्सेनिक कॉन्ट्रोमिनेशन अब फूड चेन में भी आ गया है। जैसे, चावल, गेहूं और आलू, इन सबमें कॉन्ट्रोमिनेशन है। मैं माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहता हूँ कि चावल, गेहूं और आलू में आर्सेनिक स्तर की नियमित रूप से जांच करने के लिए क्या कोई निगरानी प्रणाली लागू की जा रही है? दूसरा, व्यापक आर्सेनिक कॉन्ट्रोमिनेशन को देखते हुए खाद्य आपूर्ति में आगे कॉन्ट्रोमिनेशन को रोकने के लिए आर्सेनिक कॉन्ट्रोमिनेशन इरिगेशन वाटर सोर्स विद सेफर अल्टरनेटिव से बदलने के लिए विभाग कोई उपाय कर रहा है या नहीं कर रहा है?

**श्री सी. आर. पाटिल:** माननीय उपसभापति जी, माननीय सदस्य ने कहा कि अलग-अलग खाद्य पदार्थों, जैसे - आलू, गेहूं आदि में भी आर्सेनिक कॉन्टेमिनेशन पाया जा रहा है। जल शक्ति मंत्रालय के द्वारा "जल जीवन मिशन" के अंतर्गत पानी के सोर्स की जांच करते हुए पीने के पानी की व्यवस्था की जाती है। फिर, हर जगह पर बाकी का जो जल है, जो मिट्टी में से आता है, नदी में से आता है, उसको रोकने के लिए हमारी व्यवस्था नहीं है, मगर एग्रीकल्चर डिपार्टमेंट उसके ऊपर भी काम करता होगा, ऐसा मैं मानता हूँ। "जल जीवन मिशन" के अंतर्गत पीने का पानी शुद्ध मिले, उसके अंदर आर्सेनिक या फ्लोराइड न हो, उसके लिए हमारी पूरी व्यवस्था है। जो बस्तियां बची हैं, वहां भी हम नल से जल देते हैं। इसलिए वहां किसी के शरीर में आर्सेनिक का, फ्लोराइड का contamination नहीं जाता है।

**श्री उपसभापति:** प्रश्न संख्या 109।

#### **Strengthening the domestic aircraft component manufacturing industry**

# \*109. SHRI BABURAM NISHAD: Will the Minister of CIVIL AVIATION be pleased to state:-

- (a) the specific measures being adopted by Government to promote domestic manufacturing of aircraft components;
- (b) the initiatives being taken to enhance skill development and workforce training in aerospace manufacturing;
- (c) whether Government plans to include Micro, Small and Medium Enterprises (MSMEs) in the aircraft component manufacturing ecosystem; and
- (d) if so, the details of the schemes along with the support that would be extended to the MSMEs?

THE MINISTER OF CIVIL AVIATION (SHRI KINJARAPU RAMMOHAN NAIDU): (a) to (d) A Statement is laid on the Table of the House.

#### **Statement**

(a) The Government has been encouraging the development of the ecosystem for the manufacturing of aircraft components, engines and associated equipment by public and private enterprises in India. The steps taken are as follows:

# Original notice of the question was received in Hindi.

- i. Comprehensive National Civil Aviation Policy (NCAP) was launched in 2016 for promoting, inter alia, commercial aero-manufacturing under 'Make in India' initiative.
- ii. In a major boost to the domestic aircraft repair, component manufacturing and MRO industry in 2024, the Government has implemented a uniform rate of 5% IGST that will apply to imports of aircraft parts, components, testing equipments, tools and tool-kits of aircraft, irrespective of their Harmonised System of Nomenclature (HSN) classification subject to specified conditions. This will make the domestic aerospace industry more competitive.
- iii. CSIR-NAL, Bengaluru, a constituent laboratory of CSIR has developed indigenous 2- seater trainer aircraft Hansa - 3 (NG) and type certified by DGCA for use by Flight Training Organisations (FTOs) for commercial pilot training. For commercial production of Hansa-3(NG) an EoI has been issued to identify the prospective firm to take up manufacturing.
- iv. The development of indigenous 19-seater Light Transport Aircraft Saras Mk2 is under progress at CSIR-NAL. The Saras Mk2 initiative has a collaboration and partnership with HAL. The aircraft has significant indigenous components and technologies like advanced composite wing, composite & light weight material airframe, avionics, display & communication system etc. The production and manufacturing activities of aircraft with its indigenous content is envisaged to promote indigenous civil aircraft component manufacturing in the country.

(b) In order to enhance skills development in Aerospace Manufacturing, presently 57 AME Training Institutes have been approved by DGCA under CAR-147 (Basic) to impart basic maintenance training to around 3700 AMEs per year, which is sufficient to cater to the demand of the Indian civil aviation Industry.

(c) and (d) Indian MSMEs already have a footprint in aircraft component and aerospace manufacturing. It is reported that global OEMs like Boeing and Airbus together are annually sourcing more than USD 2 billion of aircraft components from MSMEs in India.

**श्री बाबू राम निषाद:** उपसभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि क्या सरकार घरेलू स्तर पर निर्मित विमान घटकों की गुणवत्ता आश्वासन और वैश्विक प्रतिस्पर्धा सुनिश्चित करने के लिए किसी उपाय पर विचार कर रही है? यदि हां, तो वे उपाय क्या हैं? कृपया बताने का कष्ट करें।

SHRI KINJARAPU RAMMOHAN NAIDU: Sir, I think this is a very pertinent question considering the growth of civil aviation that we are experiencing in the country, not just in terms of passenger traffic, we also want to see a holistic growth. We want to see growth in manufacturing. One of the prime objectives, when we talk about aircraft component manufacturing, is to prepare and manufacture our own aircraft in the country, which is the RTA. Many things have been processed so that we achieve this Regional Transport Aircraft manufacturing in the country. There are many different approaches for this. One theme that we are having right now is a short-term approach, medium-term and a long-term approach, because there is not a one-line approach for us to make an aircraft in the country. If you take an example of other countries, how they have done it, it has been a process which has been built up for 40 years and 50 years. Though we do not want to see taking up that much time, we want to have a strict plan and how we ensure to do it?

For that, one important thing is to improve the aircraft component manufacturing in the country itself. That is one of the short-term plans that we have. In the last five to ten years, under the leadership of our hon. Prime Minister, Narendra Modiji, we have been able to create so much demand in the country that big companies like Airbus, Boeing, Embraer, and, let it be Safran, or Lockheed Martin, Rolls Royce which are the major manufacturers of engines and aircraft outside the country have set up their shops here, let it be in terms of procurement of the key components or increasing the number of components that they procure from India or setting up MRO facilities in the country. We have done a lot to invite them into the country itself and set up shops, which has increased the knowhow and the technical expertise of the country itself. Sir, the second process is to bring in all the necessary policies. For that, we have passed the Bharatiya Vayyan Adhiniyam. In that, I have also specifically told in this House that now we are no longer looking at India as only a player which is trying to buy things from outside, but we are seeing India as a country which is a State of design, State of manufacture and State of maintenance when it comes to aircraft. So, we have changed the thought process that we have, when it comes to manufacturing of aircraft. We are saying that India is at the stage, right now, where we can manufacture, we can design and we can maintain an aircraft. On top of that, Sir, among the necessary policies that we need, one is to promote more aircraft component manufacturing. We from the Ministry are continuously engaging with the industry. We are continuously engaging so that we can give them the confidence that the focus, for the Government, is also on you to improve the manufacturing sector. We are talking with the States and telling them to have more

manufacturing because they, the State Governments, are the key players here. And, when they are looking at manufacturing, we are encouraging them to look at manufacturing in aerospace components and aircraft components also. We have yielded some good results in that area. The third sector that we are planning is the skilling. Skilling is equally important as we are trying to increase our manufacturing. For that, we have set up FTOs. We currently have 58 working FTOs. We are doing AME training in 57 bases in the country through which we are creating 3,800 AMEs every year which is catering to the demand that we have created. And, through this skill development programme in the aerospace and aircraft component manufacturing, we have identified 38 courses and over the last eight years, we have trained up to 18,000 people in this area.

So when it comes to manufacturing of an aircraft, creating the ecosystem, among the things we require, one is, improving the aircraft component manufacturing, creating the Government policy, and, third is creating the skilling. So looking at all this holistic approach, the Government is looking at it. Very soon, we are going to set up a Special Purpose Vehicle also to have the RTA, Regional Transport Aircraft, which has been a continuous dream for the country. Now to have a specific plan, we have a plan to create an SPV for five years in which we are going to bring in all the necessary stakeholders, bring them onto the table and study the existing picture in the country and create a roadmap that in five years, if you want to see an RTA being built in the country itself, we have to see what is the necessity today, what kind of policies furthermore we need to do. So we are in the process of setting up the SPV also.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Second Supplementary.

**श्री बाबू राम निषादः** उपसभापति जी, मंत्री जी ने बहुत विस्तृत विषय रखा। ...**(व्यवधान)**...

**श्री उपसभापति:** माननीय बाबू राम जी, आप सेकेंड सप्लीमेंटरी पूछिए।

**श्री बाबू राम निषादः** उपसभापति महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूं कि क्या विमान विनिर्माण में नवाचार और उन्नत प्रौद्योगिकियों को अपनाने को प्रोत्साहित करने के लिए कोई पहल कार्यान्वित की जा रही है?

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I think you have already explained it in detail.

SHRI KINJARAPU RAMMOHAN NAIDU: Sir, I have partly answered. But I still have a little bit of answer regarding this. We have National Civil Aviation Policy, 2016, and, in that, we have specifically mentioned that we want to promote ‘Make in India’ and ‘Atmanirbhar Bharat,’ also, which is where the Schemes to promote this kind of aircraft component manufacturing also come into place. And, we have within the Policy itself, where we are saying that if someone is interested to put up this kind of industry, then from the Government of India, we are going to promote and ensure that whatever Special Economic Zone incentives that the industry needs to get, we are going to facilitate it. We are going to speak with the Ministry of Commerce and ensure that there is a smooth progress in their establishing of the industry. But what we have observed over the last five to ten years is that the States have come up very well. I would like to take the example of Government of Telangana also where they have created some parks within themselves where they didn't even approach us. They have, in fact, given the necessary incentives. They have given the necessary ecosystem. And today, they are boasting about three to four parks inside the State itself. There is the Adibatla Aerospace SEZ, Nadergul Aerospace Park, GMR Aerospace SEZ, Adani Aerospace Park and Hardware Park 1&2. So the States are taking up this initiative because this aerospace and aircraft-manufacturing is creating so much jobs and it is bringing in the necessary know-how and technical expertise which is going to further help in bringing a lot more other industries also. This becomes the anchor industry. So the States have been proactively moving like the Government of Telangana, Karnataka, and now Andhra Pradesh. All these States are actively looking into it. On top of that, if there is anything that is required from Government of India, we are very much willing and looking forward to offer the necessary support so that there is an increase in the industry setting-up.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Ms. Dola Sen.

MS. DOLA SEN: Sir, about 80 per cent of civilian aircraft by airlines in India is acquired on lease, which is much higher than the global average of 53 per cent. With leased aircraft, the lessors demand that airlines conduct maintenance operations at designated sites overseas, which is a big barrier for Indian MRO operations. Moreover, aircraft OEMs need to do move technology transfers with India to allow for boosting of Ministry planning to overcome these constraints to promote MRO and aircraft component manufacturing in India. I also want to know whether the law of the land, labour law, is being maintained in the jobs which have been created by the Ministry in this respect.

SHRI KINJARAPU RAMMOHAN NAIDU: Sir, regarding the MRO set-up, what the hon. Member has mentioned is definitely a flagging issue and we have tried to overcome that issue. One important aspect in promoting MROs that we have seen when we import these components for the MRO facility is that there have been multiple slabs. Some come under 5 per cent, some 12 per cent, and some 18 per cent. So there was a lot of confusion in the taxation also. To improve and create a much better process of importing these parts, we have unified slab rate of 5 per cent right now, which has greatly pushed of setting up MRO facilities in the country. The second thing is, there is another aspect of it where the OEMs, the equipment manufacturers wanted to have these MRO facilities in other countries and not preferring India because there was no harmonization. Here we have the DGCA, which is the Directorate General of Civil Aviation, and then the EASA is there in the Europe and FAA in the America. So, there has to be harmonization when these aircraft come from other areas. Thus, harmonization is one issue and we are looking into it.

### 1.00 P.M.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Question Hour is over, Mr. Minister. Thank you. Hon. Members, the House stands adjourned to meet at 2.00 p.m.

*[Answers to Starred and Un-starred Questions (Both in English and Hindi) are available as Part -I to this Debate, published electronically on the Rajya Sabha website under the link <https://sansad.in/rs/debates/officials> ]*

*The House then adjourned for lunch at 1.00 p.m.*

---

### 2.00 P.M.

*The House re-assembled after lunch at two o' clock,  
MR. DEPUTY CHAIRMAN in the Chair.*

### SUPPLEMENTARY DEMANDS FOR GRANTS, 2024-2025

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Supplementary Demands for Grants, 2024-25, to be laid on the Table by Shrimati Nirmala Sitharaman.

THE MINISTER OF FINANCE; AND THE MINISTER OF CORPORATE AFFAIRS (SHRIMATI NIRMALA SITHARAMAN): Sir, I lay on the Table, a statement (in English and Hindi) showing the Supplementary Demands for Grants, 2024-25.

---

### **THE BUDGET (MANIPUR), 2025-2026**

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, the Budget (Manipur), 2025-2026 - Shrimati Nirmala Sitharaman.

THE MINISTER OF FINANCE; AND THE MINISTER OF CORPORATE AFFAIRS (SHRIMATI NIRMALA SITHARAMAN): Sir, I lay on the Table, a statement (in English and Hindi) of the Estimated Receipts and Expenditure and Demands for Grants of the State of Manipur for the year 2025-26.

---

### **SUPPLEMENTARY DEMANDS FOR GRANTS (MANIPUR), 2024-2025**

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, the Supplementary Demands for Grants (Manipur), 2024-25 - Shrimati Nirmala Sitharaman.

THE MINISTER OF FINANCE; AND THE MINISTER OF CORPORATE AFFAIRS (SHRIMATI NIRMALA SITHARAMAN): Sir, I lay on the Table, a statement (in English and Hindi) showing the Supplementary Demands for Grants in respect of State of Manipur for the year 2024-25.

---

### **GOVERNMENT BILL**

#### **The Railways (Amendment) Bill, 2024**

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, we shall take up the Railways (Amendment) Bill, 2024. Shri Ashwani Vaishnaw to move a motion for the consideration of the Railways (Amendment) Bill, 2024.

THE MINISTER OF RAILWAYS; THE MINISTER OF INFORMATION AND

BROADCASTING; AND THE MINISTER OF ELECTRONICS AND INFORMATION TECHNOLOGY (SHRI ASHWINI VAISHNAW): Sir, I move:

'That the Bill further to amend the Railways Act, 1989, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration.'

**श्री उपसभापति:** माननीय मंत्री जी, अगर आप इस पर कुछ बोलना चाहें तो बोल सकते हैं।

**श्री अश्विनी वैष्णव:** माननीय उपसभापति महोदय, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद कि आपने इस बिल को इस महान सदन में रखा। जब रेलवे स्टार्ट हुआ, तो यह पब्लिक वर्क्स डिपार्टमेंट की एक बांच थी, वहां से इसकी शुरुआत हुई थी। उसके बाद जब रेलवे का बेनेफिट सभी जगह दिखने लगा, तो कई Princely States ने रेलवे का डेवलपमेंट चालू किया। जब रेलवे का डेवलपमेंट तेजी से हुआ, तो 1890 में रेलवे एक्ट बना। उसके बाद जब पता चला कि सब लोग अपने-अपने तरीके से अलग-अलग स्टैंडर्ड्स बना रहे हैं, तो उसके हारमोनाइज़ेशन करने की जरूरत थी, एक यूनिफॉर्मिटी लाने की जरूरत थी, जिससे अलग-अलग लोग अलग-अलग स्टैंडर्ड्स से न बनाएं और सभी लोग एक कॉमन स्टैंडर्ड से बनाएं। इसमें रेवेन्यू शेयरिंग के लिए कोऑर्डिनेशन की जरूरत थी। मान लीजिए एक ट्रेन मुम्बई से निकली और उसे असम की तरफ जाना है, तो पूरे रास्ते में जितने भी स्टेट्स हैं या जितने भी दूसरे रेलवे स्टेशन आएंगे, उनके बीच रेवेन्यू का शेयर कैसे हो, इन बातों को ध्यान में रखते हुए 1905 में रेलवे को पीडब्ल्यूडी से निकालकर रेलवे बोर्ड के अंतर्गत रखा गया। 1989 में रेलवे का एक नया एक्ट आया। उस वक्त अगर 1905 के एक्ट को इसमें मर्ज कर दिया जाता, तो ठीक रहता, लेकिन उस समय ऐसा नहीं किया गया। 1905 के रेलवे बोर्ड एक्ट के सभी प्रोविजन्स को 1989 के एक्ट में लाकर सिम्प्लिफिकेशन का एक प्रयास इस बिल में किया गया है। मैं माननीय सांसदों से निवेदन करूँगा कि इस पर वे अपने विचार रखें और उसके बाद इसे आगे लेकर जाएंगे।

*The question was proposed.*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The motion has been moved. Now, I call upon the hon. Members whose names have been received for participation in the discussion. - you have 24 minutes.

**श्री विवेक के. तन्खा (मध्य प्रदेश):** डिप्टी चेयरमैन सर, जैसा कि माननीय रेल मंत्री जी ने कहा, यह बिल तो एक बहुत short Bill है, यह पुराने provisions को एक नए एक्ट में as an amendment Act substitute करता है, but while doing so, बहुत कुछ छूट जाता है। इस बिल में जो छूटा है, मैं उसकी बात करूँगा। यह संशोधन विधेयक एक बहुत बड़ा मौका था। मैं आज यह स्पीच जवाहरलाल नेहरू जी की कही हुई बात से शुरू करूँगा कि रेलवे सिर्फ लोहे की पटरियाँ और इंजन नहीं हैं, यह हमारे देश को जोड़ने वाली एक ताकत है। आज हम रेलवे संशोधन

विधेयक, 2024 पर विश्लेषण और बहस करने के लिए यहाँ एकत्रित हुए हैं, जिसके बारे में मेरा मानना है कि यह बड़ा सुधार लाने का एक खोया हुआ अवसर है।

### [उपसभाध्यक्ष (श्री घनश्याम तिवाड़ी) पीठासीन हुए]

I would say that Indian Railways carries not just passengers but the hopes, dreams and struggles of a billion people. रेलवे बजट रेलवे की एक बहुत ही उत्तम शुरुआत होती थी, अब तो वह शुरुआत ही खत्म हो गई है। 1924 से 2016 तक रेलवे का अलग बजट था, जिसमें रेलवे की योजनाएँ और खर्च साफ-साफ दिखते थे। अब रेलवे का बजट आम बजट में मिला दिया गया है, जिससे पारदर्शिता खत्म हो गई है। मुझे याद है पूरा देश में बजट से ज्यादा रेलवे बजट के लिए रुका रहता था। हम चाहते थे कि हमको पता चले कि कौन सी नई ट्रेन स्टार्ट हो रही है, कौन-कौन से स्टेशंस पर रुकेगी, क्या timings होंगी, क्या नई योजनाएँ आएंगी, broad-gauge, जहाँ छोटी-छोटी लाइन थी, वहाँ बड़ी लाइन कब होगी, बहुत सारी बातें हुआ करती थीं और जिनका पूरा देश प्रतीक्षा किया करता था। सर, वह प्रतीक्षा खत्म हो गई है, क्योंकि आपने हमसे शेयर करना ही बंद कर दिया है। आज मुझे याद है कि लाल बहादुर शास्त्री जी 1952 से 1966 तक रेलवे मंत्री थे, जगजीवन राम जी 1956 से 1962, फिर 1967 से 1970 तक रेलवे मंत्री थे, माधवराव सिंधिया जी 1984 से 1989 तक रेलवे मंत्री थे। इन जैसे रेलवे मंत्रियों ने आधुनिकीकरण, यात्री सुविधाएँ और रेलवे विस्तार पर ध्यान केंद्रित किया था। ये सब बहुत बड़े लोग थे, ये सब इतिहास पुरुष थे।

**उपसभाध्यक्ष (श्री घनश्याम तिवाड़ी):** ये भी बड़े हैं।

**श्री विवेक के. तन्खा:** ये भी बड़े हैं, अभी तो मैं इनको address कर रहा हूँ। ममता दीदी अपने tenure में दुरंतो एक्सप्रेस लेकर आई थीं, हम सबको याद है। नीतीश कुमार जी 1998 से 1999 और 2001 से 2004 तक रेल मंत्री थे। उन्होंने anti-collision system जैसे सुरक्षा उपाय पेश किए, जिसको अभी भी देश भर में विस्तारित नहीं किया गया है। उन्होंने अपने 2001 के रेलवे बजट की स्पीच में उसे रक्षा कवच सिस्टम नाम दिया था। माननीय मंत्री जी, आपने भी कवच की बात की, लेकिन आपने नीतीश जी की बात नहीं की। आपने इसको अपना एक प्रोजेक्ट declare किया, जो प्रोजेक्ट आज तक हमको सामने दिख नहीं रहा है, क्योंकि रेलवे के collisions में कोई कमी नहीं है। मुझे याद है कि लालू प्रसाद जी ने 2004 से 2009 तक बिना किराया बढ़ाए रेलवे को profit making इकाई में बदला था। आज सेवा में सुधार किए बिना किराया बढ़ा दिया जाता है। हमको कोई ऐसा सुधार नहीं दिखता, लेकिन किराया जरूर बढ़ता जा रहा है।

लालू जी के उस बजट के लिए उनको हार्वर्ड बिजनेस स्कूल ने इनवाइट किया था, एचईसी बिजनेस स्कूल ने इनवाइट किया था, उनको आईआईएम में बुलाया गया था और रेल पर एक चैप्टर भी पढ़ा गया था। मेरा यह कहना है कि रेलवे का बजट कितना महत्वपूर्ण है और वह कितने महत्वपूर्ण हाथों में था, उस बात को इस सरकार ने बिल्कुल अनदेखा कर दिया, बजट ही खत्म कर दिया, पारदर्शिता खत्म कर दी, डिबेट खत्म कर दिया, संसदीय दायित्व खत्म कर

दिया। माननीय मंत्री जी, मैं यह तो कहूँगा कि यह जो आपका अमेंडमेंट है, यह समस्या की जड़ है। आप कहेंगे कि यह कैसे समस्या की जड़ है - क्योंकि आपने रेलवे बोर्ड का सरकारीकरण कर दिया है। अब आप कहेंगे कि सरकारीकरण कैसे हुआ? रेलवे बोर्ड को नाममात्र की स्वतंत्रता है। Everything is Minister-driven. रेलवे बोर्ड की जो परिकल्पना थी, रेलवे बोर्ड के बारे में जो सोच थी, जैसी दूसरी सर्विसेज के बारे में सोच थी कि that they will be functionally and organizationally autonomous, वह चीज अब खत्म हो गई है। Now the public perception is that it is Minister-driven. अगर आप 'विकसित भारत' की सोच रखते हैं, तो operationally and functionally autonomous and independent institutions के बिना भारत विकसित कैसे होगा? अगर आप अपने इंस्टीट्यूशंस को empower नहीं करेंगे और उनको डिसीजन मेकिंग प्रोसेस में इंडिपेंडेंस नहीं देंगे, तो आपका 'विकसित भारत' नहीं बनेगा। यह सिर्फ मैं ही नहीं कह रहा हूँ, तमाम सरकारी रिपोर्ट्स का भी यह कहना है। पब्लिक की भागीदारी एकदम खत्म हो गई है, संसद में कोई निगरानी समिति नहीं है, कोई पारदर्शिता नहीं है और हम 'विकसित भारत' की बात करते हैं! अगर आप रेलवे को आगे बढ़ना चाहते हैं, विकसित करना चाहते हैं, तो सबसे पहले it should be open to debate. It should be a transparent organization. रेलवे बोर्ड को ऑटोनॉमी दीजिए उसको thinking process का पार्ट बनाइए। If it becomes a mantri-driven exercise, it will not happen, क्योंकि मंत्री जी की सोच की भी एक सीमा होती है।

माननीय रेलवे मंत्री जी, मुझे पता है कि आप टेक्नोलॉजी के प्रेमी हैं, मुझे यह भी ज्ञान है कि आप ट्रिवटर में तुरंत रिएक्ट करते हैं, आपका innovative mindset भी है, मगर आप bureaucratic mindset के हैं। आपमें वह political openness, जो एक रेलवे मंत्री की जरूरत है, वह missing है। मैं इसको बुराई की तरफ से नहीं बोल रहा हूँ, बल्कि मैं public perception से बात कर रहा हूँ। रेलवे में कई बड़े-बड़े टेक्नोलॉजिकल बदलावों की जरूरत है, लेकिन रेलवे में जो इनोवेशन या आधुनिकीकरण चाहिए, भारत अभी उससे वंचित क्यों है? यदि जनता के प्रति नहीं, तो रेलवे बोर्ड किसके प्रति जवाबदेह है? क्योंकि अगर रेलवे बोर्ड से हमें कुछ पूछना भी है, तो पहले रेलवे बोर्ड की जो openness होती थी, वह समाप्त हो चुकी है। आज यह नहीं मालूम होता है कि रेलवे बोर्ड जनता के प्रति जवाबदेह है या नहीं।

किसी आदर्श सरकार के लिए क्या होता है — यात्रियों की सुविधा और सुरक्षा की प्राथमिकता होती है। सुरक्षा और सुविधा की प्राथमिकता ही तो आपका सबसे बड़ा मूल कार्य है। बालासोर में 2023 में ट्रेन एक्सीडेंट से 296 मौतें हुईं; 13 अक्टूबर, 2023 में बैंगलुरु-हावड़ा एक्सप्रेस का collision हुआ, जिसमें 13 deaths हुईं; बीकानेर-गुवाहाटी एक्सप्रेस का डिरेलमेंट हुआ और ऐसी अनेक घटनाएं हुईं। फरवरी माह में महाकुंभ के वक्त हुई भगदड़ में 18 श्रद्धालुओं की मौत हो जाती है, वह भी दिल्ली जैसे शहर में, जहां पर रेलवे बोर्ड स्थित है और हमको पता नहीं कि हम किस युग में जी रहे हैं। आज के युग में, जब आपके पास टेक्नोलॉजी है, व्यवस्था है, तंत्र है, मंत्र है, इन सबके बावजूद ऐसी घटना कैसे हो रही है, यह हमें कैसे दिख रही है? कुछ दिन बाद होली है, क्या यह दृश्य हमें फिर देखने को मिलेगा? क्या हर त्यौहार में यही हाल होगा, चाहे दिवाली हो, होली हो या छठ हो? मैं यह सब इसलिए बोल रहा हूँ कि हम जो ओवरलोडेड ट्रेंस देखते हैं, जो क्राउडेड स्टेशंस देखते हैं, तो आज हम किस युग में हैं?

आपकी 11 साल की जो सरकार है, उसमें आपने क्या अचीव किया? वही तो है, जो हम पहले देखते थे, वही आज दिख रहा है। आखिर आपका अचीवमेंट क्या है? दिल्ली में 18 लोगों की डेथ हो जाना - क्या इस दुर्दशा की जिम्मेदारी एक डीआरएम और कुछ चंद अफसरों तक सीमित है? सबको पता था कि कुंभ में करोड़ों लोग जा रहे हैं, उसके बाद भी ऐसी घटना होती है, तो क्या इसकी जिम्मेदारी किसी और की नहीं हो सकती है? मैं किसी का त्याग पत्र नहीं माँग रहा हूँ, क्योंकि इस देश में एक गौरवशाली परंपरा रही है। लाल बहादुर शास्त्री जी, नीतीश जी, ममता दीदी ने ऐसे हादसे के बाद अपना इस्तीफा दिया था, क्योंकि यह प्रजातांत्रिक प्रणाली का मान बढ़ाना होता है। त्याग पत्र देना या नहीं देना - यह हर व्यक्ति के अपने विवेक की बात है। मैं इस पर ही अपनी यह बात खत्म कर देता हूँ।

अब मैं आपको बताना चाहूँगा कि हम लंबी-चौड़ी बातें करते हैं कि हमने इतना विकास किया। हमने भारत में रेल का विकास जरूर किया, पर मैं भारत के रेल आंकड़ों की चीन के रेल आंकड़ों से तुलना करना चाहूँगा, क्योंकि इसमें चीन ने इंडिया को बेहद पीछे छोड़ा हुआ है। पहली बार रेल का संचालन भारत में 1853 में हुआ था और चीन में 1878 में हुआ था। हमारी रेल नेटवर्क की लंबाई 70,000 किलोमीटर है, जबकि चीन की रेल नेटवर्क की लंबाई 1,50,000 किलोमीटर है। हमारे यहाँ हाई स्पीड रेल आज भी निर्माणाधीन है, जबकि चीन में 40,000 किलोमीटर का, दुनिया का सबसे बड़ा हाई स्पीड रेल नेटवर्क है। हमारे यहाँ 2019-20 में एक्सप्रेस ट्रेन की औसत गति 50.16 किलोमीटर प्रति घंटा थी, जो 2023-24 में 51.10 किलोमीटर प्रति घंटा हुई है, जबकि चीन में एक्सप्रेस ट्रेन की औसत गति 140 से 160 किलोमीटर प्रति घंटा है। मैं 2019-20 और 2023-24 के बीच की बात बता रहा हूँ। हमारे यहाँ मालगाड़ी की औसत गति 23.62 किलोमीटर प्रति घंटा है, जबकि चीन में मालगाड़ी की औसत गति 120 किलोमीटर प्रति घंटा है। हम 500 करोड़ टन माल की ढुलाई करते हैं, जबकि चीन 1,000 करोड़ टन माल की ढुलाई करता है। हमारे यहाँ लगभग 800 करोड़ यात्री प्रति वर्ष ट्रेन में सफर करते हैं, जबकि चीन में 2,000 करोड़ यात्री प्रति वर्ष ट्रेन में सफर करते हैं।

हम पहले रेल के माध्यम से पाकिस्तान से कनेक्टेड थे, लेकिन वह बंद हो गया। नेपाल की सीमा तक ही हमारी ट्रेन जाती है, उससे आगे नहीं जाती है। बांग्लादेश में जो परिस्थितियाँ हैं, वे आपके सामने हैं। चीन रेल के माध्यम से यूरोप से कनेक्टेड है, लाओस से कनेक्टेड हो रहा है तथा म्यांमार, थाइलैंड और वियतनाम से कनेक्टेड हो रहा है। मेरा यह कहना है कि जब हम विकसित भारत की बात करते हैं, तो हमें इन मापदंडों के बारे में सोचना चाहिए कि जो हमारे से competitive nations हैं, उनके मापदंड क्या हैं और हमारे मापदंड क्या हैं और हम कितने पीछे हैं। 2013-14 में आपका average fare per passenger 0.32 रुपया था, जो आपके रेलवे के मापदंड से मेजर होता है, वह 2021-22 में बढ़ कर 0.66 रुपया हो गया। इसमें 107 परसेंट की बढ़ोतरी हुई है। तत्काल टिकट और dynamic fare के कारण लोगों को ज्यादा पैसे देने पड़ते हैं। 2,000 रुपए की जगह 6,000 रुपए तक देने पड़ते हैं। जैसे फ्लाइट में होता है, वैसे ही रेल में होने लगा है। क्या सरकार प्राइवेट कंपनी से competition कर रही है? Railways is a public carrier. क्या आप प्राइवेट कंपनी से कम्पीट करना चाहते हैं? प्लेटफार्म टिकट, कैंसिलेशन फी, रिजर्वेशन फी - ये सब बेहद बढ़ चुके हैं। दिल्ली-कानपुर 'वंदे भारत' ट्रेन की औसत गति 83 किलोमीटर प्रति घंटा है - यह तो आपका प्रोजेक्ट है, जिसका किराया 1,195 रुपए है, जबकि शताब्दी ट्रेन की

औसत गति 82 किलोमीटर प्रति घंटा है और उसका किराया 840 रुपए है। उसमें क्या फर्क है? उसमें 200 रुपये का फर्क है, मगर स्पीड में क्या फर्क है? उसमें केवल एक किलोमीटर का फर्क है। डा. मनमोहन सिंह जी की सरकार के तहत शताब्दी का टिकट 450 रुपये से कम का था। मेरा प्रश्न यह है कि आपने वंदे भारत ट्रेन में क्या बदला? आपने सिर्फ उसके इंजन का शेप बदला, उसको आपने एक एयरो शेप दे दिया। कुछ टाइम पहले एक गाय वंदे भारत के इंजन से टकरा गई थी, जिसकी तस्वीर मेरे पास है। जब इंजन के सामने का हिस्सा खोला गया, तो पता चला कि वह अंदर से खोखला है। Frankly speaking, केवल एक मॉडर्न डिजाइन देकर you have sold Vande Bharat, जबकि उसकी स्पीड पुरानी ट्रेनों से कुछ ज्यादा नहीं है। लखनऊ जाने वाली वंदे भारत 6 घंटे, 25 मिनट का समय लेती है। अरुणाचल एक्सप्रेस एक पुरानी ट्रेन है, हमसफर एक्सप्रेस भी एक पुरानी ट्रेन है और ये भी उतना ही टाइम लेती हैं, तो ऐसी कौन-सी बड़ी बात है कि आपने वंदे भारत स्टार्ट की? टिकट का मूल्य ज्यादा और घंटे same!

सर, दिल्ली से रीवा के लिए बड़ी मुश्किल से एक ट्रेन स्टार्ट हुई। विन्ध्य क्षेत्र सालों से रेलविहीन था, वहां पर रेलवे थी ही नहीं। अर्जुन सिंह जी के बाद बड़ी मुश्किल से वहां पटरी लगी, ट्रेन स्टार्ट हुई। अब एक ट्रेन प्रयागराज होते हुए दिल्ली से रीवा जाती है, जो पूरे विन्ध्य प्रदेश को cater करती है। प्रयागराज के बाद वह ट्रेन रीवा पहुंचने के लिए 5 घंटे लेती है, जबकि हम गाड़ी से 2 घंटे में पहुंच जाते हैं, इसलिए लोग प्रयागराज में उतर जाते हैं और वहां से वे गाड़ी से जाते हैं। मेरा कहने का मतलब यह है कि अगर हम इन सुधारों को विकसित भारत के सुधार बोलते हैं, तो ये क्या सुधार हैं?

सर, मैं नीति आयोग के सुझावों की बात कर रहा हूँ। नीति आयोग की तीन recommendations थीं, जो implement होनी थीं। Autonomy of Railway Board के बारे में नीति आयोग ने बात की, क्या वह हुआ? आपने तो केवल रेलवे बोर्ड के 1905 ऐक्ट को 1989 ऐक्ट से substitute कर दिया, इसके अलावा तो आपने कुछ किया नहीं! Rationalization of domestic fares के बारे में नीति आयोग ने बात की। Extensive use of public private partnership in non-core business of Railways पर नीति आयोग ने बात की। नीति आयोग ने सबसे बड़ी बात यह बोली है कि autonomy and independence of Railway Board with railway zones with full financial autonomy. केवल बोर्ड को नहीं, बल्कि आप अपने GMs को भी autonomy दीजिए। Make them functional. आप तो यहां over centric कर रहे हैं! आप पूरी चीजों को Minister-driven कर रहे हैं। रेलवे बोर्ड का पूरा structure is under challenge today.

सर, मैं अब कर्मचारियों के बारे में बोलना चाहूंगा, जिनकी भारी कमी है। 3 लाख, 12 हजार पद खाली हैं, जिनमें जरूरी सुरक्षाकर्मी भी शामिल हैं। 20.5 per cent loco pilots की कमी है, जिसके कारण चालक थक जाते हैं और उनसे गलतियां हो सकती हैं। कंट्रोल रूम में 15 से 24 परसेंट की कमी है, जिससे ट्रेनें लेट होती हैं। किराया तो अधिक हो गया है, लेकिन रेलगाड़ी धीमी है और भीड़भाड़ है। क्या हम इसको प्रगति का मापदंड कह सकते हैं?

सर, मैं सुधारों के बारे में भी कुछ बोलना चाहता हूँ। रेलवे सुरक्षा के लिए एक Railway Safety Fund बना था, जो कि एक dedicated fund था। रेलवे की safety improvement के लिए माध्वराव सिंधिया जी ने इसको बनाया था, यह उनके कार्यकाल में स्थापित हुआ था। फिर, नीतीश जी ने अपने 2001 के बजट में इस फंड के बारे में चर्चा की थी। दुर्घटना का वह फंड कहा-

है? रेलवे दुर्घटना में जो compensation मिलती है, उसके disputes को निपटाने में tribunals में कितना समय लग जाता है? प्रॉब्लम यह है कि आपके सिस्टम में कोई improvement नहीं है। आपकी न तो सुरक्षा के सिस्टम में improvement है, न ट्रेन की movement के सिस्टम में improvement है, न रेलवे स्टेशन की भीड़ के प्रबंधन में improvement है। हम आज भी उन ट्रेनों को देखते हैं, जिनकी छतों पर लोग उस समय बैठकर जा रहे होते हैं, जब छठ होती है या इस तरह के अन्य तमाम त्यौहार होते हैं। यह कोई नई चीज नहीं है, ये कोई नये त्यौहार नहीं हैं। ये त्यौहार सदियों से चले आ रहे हैं। कुंभ हुआ, उसमें कितने लोग परेशान हुए! मेरा यह कहना है कि हम इन मापदंडों पर खरे नहीं उतर पाए।

मैं यात्रियों के अधिकार की बात करूं तो रेलवे में सालाना 8 सौ करोड़ लोग ट्रैवल करते हैं। उनके कुछ तो अधिकार हैं। जैसे फ्लाइट में यात्रियों के अधिकार होते हैं, वैसे रेलवे में भी कुछ अधिकार होने चाहिए। आज तक आपने उन अधिकारों को codify नहीं किया। फ्लाइट में ट्रैवल करने वालों को डीजीसीए से बहुत अधिकार मिल गए हैं। अगर फ्लाइट तीन घंटे से ज्यादा लेट होती है, तो आपको खाना मिलेगा, आपको लाउन्ज में ले जाएंगे। अगर 6 घंटे से ज्यादा लेट हो गई तो टिकट कैंसिल हो जाएगी। क्या आपने रेलवे में ऐसी कोई व्यवस्था की है? ऐसा कोई codification नहीं है, क्योंकि रेलवे गरीबों की मूवमेंट है। आप लोग बड़े लोगों के लिए तो कर देते हैं, लेकिन जहां गरीब इंडिया चलता है, वहां हमारा यह नज़रिया नहीं रहता है। क्या रेलवे ट्रैवल करने वाले यात्रियों के कोई अधिकार नहीं हैं? आपने कोविड का बहाना लेकर senior citizens की सब्सिडी खत्म कर दी, जर्नलिस्ट्स की सब्सिडी भी कोविड का बहाना लेकर खत्म कर दी। क्या आप इसको दोबारा लागू करेंगे? यह देश जानना चाहता है। क्या हर ट्रेन में कम से कम एक महिला कोच अनिवार्य नहीं होना चाहिए। हम महिला सशक्तीकरण की बात करते हैं, International Women's Day मनाते हैं, लेकिन आप देखिए कि बेचारी महिलाएं किस बुरी तरह से ट्रेन में घुस पाती हैं, कैसे वहां धक्का-मुक्की होती है, क्या हम अपनी महिलाओं को आदर और dignity के साथ ट्रीट नहीं कर सकते? क्या हम बुजुर्गों और विकलांगों को बेहतर सुविधाएं मुहैया नहीं करा सकते हैं? मेरा निष्कर्ष है कि भारतीय रेलवे में cosmetic changes की नहीं, बल्कि असली सुधार की ज़रूरत है। यात्रियों की सुरक्षा और सेवा को सबसे ऊपर रखना होगा। भारत को टेज़ ट्रेन्स चाहिए, अच्छी technique और मज़बूत सुविधा की ज़रूरत है, साथ ही, उसके fares भी reasonable होने चाहिए। मंत्री जी, मुझे पता है कि आपको रील्स बहुत पसंद हैं, यह public perception है। मुझे विश्वास है कि आज के बाद आपको अपनी रेल से भी मुहब्बत हो जाएगी। आप जब तक रेल से मुहब्बत न करके रील से मुहब्बत करेंगे, तब तक विकसित भारत का निर्माण नहीं होगा।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपसे कहना चाहता हूं कि भारतीय रेल केवल एक उद्योग नहीं है, यह एक संस्था है, यह एक movement है, यह देश का public carrier है। इसमें सालाना 8 सौ करोड़ लोग ट्रैवल करते हैं। यह गरीबों का वाहन है। यह देश की जान है, यह देश की blood vessel है। अगर आप इसके प्रति ध्यान न देकर एक छोटा सा Amendment, जो आप 1905 के एक्ट को यहां merge करके एक substituted Railway Board को ले आए, उससे क्या होने वाला है? वह Railway Board वैसा ही रहेगा, उसके terms and conditions आप बाद में define करेंगे। उसके rules अलग से prescribe करेंगे, उसके regulations अलग से prescribe करेंगे।

उसमें कोई opacity नहीं है, तो मेरा यह कहना है कि आपने जो किया है, यह एक formality है, यह तो एक cosmetic change है। आप देश के बारे में सोचिए, जनता के बारे में सोचिए। यह जो जनता का carrier है, इसको जनता को dedicate कीजिए, senior citizens, पत्रकारों, महिलाओं और विकलांगों को dedicate कीजिए, जिससे हमारी सुविधाएं सुदृढ़ हों, अच्छी हों और सुरक्षा भी अच्छे से हो।

**उपसभाध्यक्ष (श्री घनश्याम तिवाड़ी):** तन्खा जी, धन्यवाद। श्री सुभाष बराला जी। ...**(व्यवधान)**... उन्होंने मंत्री जी को टेक्नोलॉजी प्रेमी बताया, यह मुझे अब तक पता नहीं था। सुभाष जी, आप बोलिए। आपकी मेडन स्पीच है।

**श्री सुभाष बराला (हरियाणा):** माननीय उपसभापति महोदय, आपने मुझे रेलवे संशोधन विधेयक, 2024 पर हो रही बहुत ही महत्वपूर्ण चर्चा में भाग लेने और अपने विचार रखने का अवसर प्रदान किया है।

मान्यवर, जैसा कि हम सब लोग जानते हैं कि इस संशोधन को 11 दिसम्बर, 2024 को लोक सभा पारित कर चुकी है। इस विधेयक के उद्देश्यों और कारणों के कथन को पढ़ कर स्वतः ही ज्ञात हो जाता है कि इस विधेयक का मुख्य उद्देश्य भारतीय रेलवे बोर्ड अधिनियम, 1905 को निरस्त करना है। तथा उसे रेल अधिनियम, 1989 के अध्याय 1 के पश्चात अध्याय 1(क) के रूप में समाहित या अंतः स्थापित करना है। इसका दूसरा उद्देश्य यह है कि रेलवे के प्रशासनिक कामकाज और कार्य संचालन को अधिक सुगम बनाना, पारदर्शी बनाना, जवाबदेह बनाना और इस हेतु रेलवे के 19 ज़ोन्स हैं, उनमें नियुक्त जीएम या कहीं महाप्रबंधक तथा इसके अंतर्गत 70 डिविजन्स में सेवारत डीआरएम अर्थात डिविजनल रेलवे मैनेजर को और अधिक स्वायत्तता तथा वित्तीय और प्रशासनिक शक्तियां प्रदान करना है। इसके अतिरिक्त यथोचित आधार पर निजी क्षेत्र की ओर से निवेश आकृष्ट करने तथा रेलवे के वित्त प्रबंधन को और बेहतर बनाने के सुझाव में लेखांकन पद्धतियों में बदलाव, यात्री किराए को तर्कसंगत बनाना, माल ट्रुलाई में सुधार और निजी भागीदारी के माध्यम से राजस्व को बढ़ाना भी शामिल है।

उपसभाध्यक्ष जी, इस संशोधन विधेयक में लिखित वित्तीय ज्ञापन में यह भी उल्लेख है कि उपरोक्त प्रक्रिया को पूरा करने में कोई नया आवृत्ति व्यय भी नहीं आने वाला है। विषय की बोधगमता की दृष्टि से ऐसा विधेयक पारित होने की स्थिति में रेलवे के काम-काज को समझने तथा नियमों को समझने के लिए दो अलग-अलग अधिनियम, जो पहले इस देश के अंदर थे, इस विभाग के अंदर थे, उनका अध्ययन करने की जरूरत इसमें नहीं रह जाएगी। वैसे भी किसी विषय को समग्र रूप से समझने के लिए दो या तीन अधिनियमों को उलट-पलट कर पढ़ना और उनका तुलनात्मक अध्ययन करके इस प्रकार की व्यवस्था के आधार पर आगे बढ़ना अच्छी बात नहीं थी, इसके लिए इस देश के अंदर कोई एक बेहतर विकल्प हो, इस बात के ऊपर इस अधिनियम के माध्यम से विचार किया गया है। हालांकि यह अपने आप में बड़ी हैरानी की बात है कि वर्ष 1905 में बना रेलवे बोर्ड अधिनियम, मात्र एक कार्यकारी आदेश के आधार पर 120 साल से इस देश के अंदर काम चला रहा था। यह बड़े अचरज की बात है। हम सब लोग उधर के वक्ता को सुन रहे थे कि किस प्रकार से बड़ी-बड़ी बातें करते थे। आपको किसने रोका था। इस देश के अंदर 120 साल

से लगातार इस प्रकार की व्यवस्था चलती रही। आपने उसमें बदलाव करने के प्रयास पर विचार नहीं किया और आज आप बड़े-बड़े दावे करते हैं। जिस प्रकार से माननीय रेल मंत्री जी ने इस विभाग की चिंता की, उसके ऊपर उंगली उठाने का आपकी तरफ से काम किया जा रहा है। मैं एक बात यह कह सकता हूं कि वास्तव में इतने समय तक रेलवे बोर्ड को विधिवत रूप से कोई वैधानिक दर्जा नहीं दिया गया था। अब केन्द्र सरकार रेलवे बोर्ड को वैधानिक दर्जा प्रदान करेगी, तो मुझे लगता है कि एक व्यापक बदलाव इस क्षेत्र में होने के रास्ते खुलने की संभावना बढ़ेगी।

मान्यवर, इसके साथ में अच्छी बात यह भी है कि इस देश के अंदर रेलवे का पारंपरिक और संरचनागत ढांचा उपलब्ध है, उससे बिना कोई छेड़छाड़ किए ही रेलवे बोर्ड को एक केन्द्रीय प्राधिकरण का दर्जा मिलने वाला है। उसके सदस्यों के चयन, योग्यता निर्धारण आदि में सरकार की भूमिका यथावत बनी रहेगी। इसमें किसी प्रकार की छेड़छाड़ की कहीं कोई गुंजाइश दिखाई नहीं देती है। इसके अलावा किसी अतिरिक्त बजट की आवश्यकता नहीं होगी और जो सम्पूर्ण व्यय है, उसको सामान्य बजट के अंतर्गत आवंटित रेल बजट के हिस्से से ही वहन किया जाएगा। मैं अभी सुन रहा था कि हमारे विद्वान सदस्य कह रहे थे कि हमारे समय में अलग से रेल बजट प्रस्तुत होता था। आप लोगों ने इस देश के अंदर बहुत लंबे समय तक रेल बजट प्रस्तुत किया, लेकिन आपने अलग से रेलवे को आगे बढ़ाने के लिए क्या व्यवस्था की, सवाल इस बात का है। देश हर समय इस सवाल को करता रहेगा कि 2014 से लेकर वर्तमान में जो परिवर्तन किए गए और भविष्य में किए जा रहे हैं, उनके ऊपर आप लोगों ने किस प्रकार का विचार किया?

इस संबंध में यह बात भी विचार करने योग्य है कि विगत बीस वर्षों के दौरान अनेक संसदीय समितियों, विशेषज्ञों के समूहों और नीति आयोग आदि ने रेलवे अधिनियम, 1989 में अपेक्षित संशोधन करने हेतु केंद्र सरकार से बार-बार आग्रह किया था। महोदय, इतनी बड़ी-बड़ी संस्थाओं के माध्यम से जब इस प्रकार का आग्रह हो, लेकिन उसके ऊपर कोई कार्यवाही न हो, उस पर कोई कदम आगे न बढ़ाया जाए, तो यह इस देश के लिए बहुत बड़ी चिंता का विषय है। जिस प्रकार से रेलवे अधिनियम, 1989 में अपेक्षित संशोधन करने हेतु बार-बार आग्रह किया गया था और उसके बाद, माननीय प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में जिस प्रकार के कदम हमारे बहुत ही कर्मशील रेल मंत्री द्वारा उठाए जा रहे हैं, मैं समझता हूं कि इसके लिए हम सभी लोगों को उनकी प्रशंसा करनी चाहिए, क्योंकि पूरा देश आज इस प्रकार के कदमों की प्रशंसा करता है।

महोदय, पूर्व में जिस प्रकार से - चाहे 2001 की राकेश मोहन समिति की बात करें, 2012 में बनी, डा. सैम पित्रोदा की अध्यक्षता की समिति की बात करें कि उनकी सिफारिशों पर किस प्रकार का काम हुआ, तो जो लोग इस विषय पर सवाल उठाते हैं, उन्हें इन बातों का भी ज़रा ध्यान कर लेना चाहिए।

महोदय, अगर हम अंग्रेजी शासनकाल में बने रेलवे अधिनियम, 1890 की बात करें, तो 99 वर्ष बीत जाने के बाद भारत सरकार ने 1989 में नया रेलवे अधिनियम बनाया था। महोदय, उसको बने हुए भी लगभग 36 वर्ष हो गए हैं, इसलिए बदलते परिवश्य के साथ नए अधिनियम की आवश्यकता महसूस होना एक स्वाभाविक बात है, किंतु अंग्रेजों और देशी रियासतों द्वारा संचालित मुद्दी भर रेल कंपनियों को विनियमित करने के लिए 1905 में गठित रेलवे बोर्ड को 120 सालों तक वैधानिक दर्जा दिए बिना चलाने का औचित्य समझ से बाहर है और यह काम इन लोगों ने बड़ी बेदर्दी के साथ किया है। इसे बहुत समय पहले ही रेलवे के मूल अधिनियम, 1989 का अंग

बना दिया जाना चाहिए था, लेकिन देर से ही सही, हमारे माननीय प्रधान मंत्री, नरेन्द्र मोदी जी के मार्गदर्शन में हमारे कर्मशील रेल मंत्री, श्री अश्विनी वैष्णव जी द्वारा इस विसंगति को दूर करने के लिए एक सार्थक पहल की जा रही है, अतः हम सभी को इसका खुले दिल से स्वागत करना चाहिए, क्योंकि पूरे देश की जनता इस बात का स्वागत करती है कि इतने बड़े विभाग के अंदर आमूलचूल परिवर्तन की जो जरूरत होनी चाहिए थी, हमारे रेल मंत्री जी ने उसकी शुरुआत की है।

महोदय, इसी प्रकार से भविष्य में विकसित भारत का लक्ष्य प्राप्त करने की दिशा में हमारे नियम, विनियम और अधिनियम न केवल समकालीन आवश्यकताओं के अनुरूप होने चाहिए, बल्कि भविष्योन्मुखी भी होने चाहिए – इस प्रकार की जरूरत आज महसूस होती है। आज के नए भारत में अपने दायित्वों और आत्मसम्मान को तिलांजलि देकर उपनिवेशवाद के प्रतीकों से मोह रखना बिल्कुल भी स्वीकार्य नहीं है। देश के प्रधान मंत्री जी ने इसको स्वीकार नहीं किया है। अगर हम रक्षा विभाग की बात करें, तो उन्होंने गुलामी के प्रतीक ऐसे अनेक चिह्नों को हटाने का काम किया है। यहीं, संसद में बैठकर जहाँ हम देश को आगे लेकर जाने की चर्चा और चिंता करते हैं, इसके बहुत नजदीक ही दशकों तक उपनिवेशवाद की याद दिलाने वाली जॉर्ज पंचम की प्रतिमा को हटाकर नेताजी सुभाष चंद्र बोस की प्रतिमा स्थापित करके देश का गौरव बढ़ाने का काम देश के प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में हो रहा है।

मान्यवर, इस विषय में बहुत सारी बातें हो सकती हैं। अगर हम इस संशोधन विधेयक की बात करें, तो इसमें यह भी कहा गया है कि 18 फरवरी, 1905 को तत्कालीन ब्रिटिश सरकार के लोक निर्माण विभाग, यानी पीडब्ल्यूडी के अंतर्गत रेलवे बोर्ड का गठन किया गया था। कह सकते हैं कि तब रेल विभाग का शैशव काल चल रहा था, लेकिन तब से लेकर अब तक गंगा से बहुत पानी बह चुका है। आज रेल मंत्रालय कोई साधारण मंत्रालय नहीं है, बल्कि एक ऐसा विशाल संगठन बन चुका है जिसमें लगभग 12 लाख 30 हजार कर्मचारियों को रोजगार देने का काम होता है। यह विभाग औसतन प्रतिदिन ढाई करोड़ सवारियों को अपनी सेवाएं प्रदान करता है और यात्री सेवा के माध्यम से लगभग 26 प्रतिशत राजस्व भी अर्जित करता है। दूसरी ओर, सामान ढुलाई के माध्यम से राजस्व अर्जित करने की दर लगभग 67 प्रतिशत के आसपास है। मान्यवर, इसके संबंध में अगर हम एक रिपोर्ट की बात करें, तो इंडिया ब्रांड इकिटी फाउंडेशन नामक संस्था के अनुसार भारतीय रेल का सबसे सबल पक्ष यह है कि इस क्षेत्र में मांग बहुत अधिक है। देश के बहुत सारे हिस्सों में आज भी विस्तार की बड़ी गुंजाइश है। आज भी अलग-अलग सांसद महोदयों के माध्यम से अपने-अपने क्षेत्रों में विस्तार की मांगें आती हैं और विस्तार की अपार संभावनाएं भी बहुत ज्यादा मजबूत हैं। यह संस्था यह दावा करती है कि वर्ष 2050 तक वैश्विक स्तर पर रेल परिवहन गतिविधियों में अकेले भारत की 40 फीसदी हिस्सेदारी हो जाएगी और उनका दावा यह भी है कि भारत सरकार का यह भी लक्ष्य है कि 2047 तक - देश के प्रधान मंत्री चाहते हैं और देश की जनता भी उनके साथ ताल से ताल मिलाकर एक बात कहती है कि हमारा देश विकसित भारत की श्रेणी में खड़ा होगा - उस समय तक यानी 2047 तक 100 शहरों में 5,000 किलोमीटर लंबा मेट्रो ट्रेन का नेटवर्क स्थापित करना है। आज इस प्रकार के अनुमान लगाए जा रहे हैं। वर्तमान में यह नेटवर्क लगभग 1,100 किलोमीटर का है, जो कि केवल 23 शहरों तक सीमित है। यदि इसी गति और पैमाने पर काम चलता रहा, तो आगामी केवल 22 वर्षों से पहले ही यह लक्ष्य साकार हो सकता है। मान्यवर, इस प्रकार की कर्मठता के साथ माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में हमारी

सरकार काम कर रही है। मैंने संस्था की जिस प्रकार की रिपोर्ट की चर्चा की है, तो कुल मिलाकर मुझे लगता है कि उनका यह अनुमान तर्कसंगत प्रतीत होता है। अगस्त, 2024 में ऐसोचैम तथा क्रिसिल नामक रेटिंग एजेंसी द्वारा संयुक्त रूप से मॉर्डनाइजेशन ऑफ रेलवे फॉर विकसित भारत नामक लेख में भी रेलवे के आधुनिकीकरण की आवश्यकता तथा इस क्षेत्र में अपार संभावनाओं के ऊपर प्रकाश डाला गया है। अक्सर कहा जाता है कि देश के कोने-कोने में सेवा देकर प्रतिदिन करोड़ों यात्रियों और अथाह समान के यातायात करने वाली भारतीय रेल की भूमिका हमारे शरीर में खून का संचरण करने वाली धमनियों के समान है। भारत का रेल नेटवर्क अमेरिका, चीन और रूस के बाद विश्व में चौथा सबसे बड़ा रेल नेटवर्क है। मान्यवर, रेल विभाग की बहुत सारी बातों के ऊपर विपक्ष के लोग चिंता करते दिखाई देते हैं, लेकिन मुझे लगता है कि वे कई बार यह बात भूल जाते हैं कि आज हमारे देश के अंदर कश्मीर में दुनिया के सबसे ऊंचे पुलों में शुमार एक पुल है, जो चिनाब नदी के ऊपर बना है, जिसकी ऊंचाई 359 मीटर है, यह एफिल टावर से भी 35 मीटर ऊंचा है। इस प्रकार के काम करने के लिए दृढ़ इच्छा शक्ति की जरूरत होती है, जो हमारे देश के प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी के अंदर हम सब लोगों को दिखाई देती है। कई बार रेल की क्षमता के ऊपर बात की जाती है।

**उपसभाध्यक्ष (श्री घनश्याम तिवाड़ी):** कृपया समाप्त करें।

**श्री सुभाष बराला:** मान्यवर, मेरी मेडन स्पीच है। मैं समाप्त कर रहा हूं। अगर मुझे थोड़ा सा समय दे देंगे, तो अच्छा रहेगा। आप बड़े दरिया दिल आदमी हैं।

**उपसभाध्यक्ष (श्री घनश्याम तिवाड़ी):** आपने कई बार मेडन स्पीच दी हैं।

**श्री सुभाष बराला:** मान्यवर, हमने देखा कि दुनिया का सबसे बड़ा मेला इस देश में प्रयागराज के अंदर लगा। उस मेले में पूरे देश से श्रद्धालुओं को लाने की जो व्यवस्था की गई, उस अच्छी व्यवस्था के तहत लोग वहाँ तक पहुंचते थे। वहाँ टीवी चैनलों के माध्यम से लोगों का इंटरव्यू लिया जा रहा था। सोशल मीडिया के माध्यम से भी हमने देखा कि लोग कहते हैं कि हम दूरदराज क्षेत्र से आए हैं, रेलवे ने हमें इतनी बड़ी सुविधा दी। उसके बारे में उन्होंने यह भी कहा कि बेशक किसी ट्रेन में कितना भी rush हो, बिल्कुल पूरे आनंद के साथ वे लोग पहुंचे। लगभग 66 करोड़ श्रद्धालु, जो वहाँ पहुंचे, उनमें बहुत बड़ा एक ऐसा हिस्सा था, जो रेलवे के माध्यम से वहाँ पर पहुंचा। 13 हजार से अधिक विशेष रेलगाड़ियाँ चलाई गईं, जो इस देश के अंदर एक बहुत बड़ा इतिहास बनने जा रहा है। मान्यवर, इससे पहले हमने देखा कि जब 22 जनवरी, 2024 को राम मंदिर में भगवान श्री राम की मूर्ति की प्राण-प्रतिष्ठा हुई, उस समय श्रद्धालुओं को वहाँ लेकर जाने के लिए एक हजार से ज्यादा विशेष ट्रेनें चलाई गईं, जो हमारे रेलवे के मजबूत ढाँचे की तरफ इशारा करती हैं।  
...(समय की घंटी)...

मान्यवर, मैं अपनी बात को समाप्त करता हूं। मैं माननीय रेल मंत्री जी का धन्यवाद भी करना चाहूँगा कि इन्होंने इस बजट के अंदर हरियाणा प्रदेश को विशेष उपहार देते हुए 3,416 करोड़ रुपए इसमें आवंटित किए हैं। यह हम सब लोगों के लिए, खास कर हरियाणावासियों के

लिए एक बहुत बड़ी बात है। मान्यवर, मैं अपनी बात को समाप्त करते हुए यह भी कहना चाहूँगा कि यह हमारे लिए बड़े गौरव की बात है। हमारे माननीय रेल मंत्री, अश्विनी वैष्णव जी यहाँ उपस्थित हैं। मैं उनका हृदय की गहराई से आभार प्रकट करता हूँ कि उनके प्रयासों के कारण 31 मार्च, 2025 को मेरे ही गृह राज्य, हरियाणा में देश की पहली हाइड्रोजन चलित रेलगाड़ी की शुरुआत सोनीपत से लेकर जींद तक होने जा रही है। मान्यवर, इससे देश के अंदर एक बहुत बड़ा क्रांतिकारी बदलाव आने वाला है।

मैं अपनी बात को समाप्त करते हुए यह कहना चाहूँगा कि मुझे पूर्ण विश्वास है कि वर्तमान रेलवे संशोधन विधेयक, 2024 के पारित होने से वे सभी कानून और प्रशासनिक सुधार संभव हो पाएँगे, जो भविष्य में भारतीय रेलवे को विश्व पटल पर सर्वोत्तम रेलवे बनाने का काम करेंगे। मैं समझता हूँ कि यह हम सबकी जिम्मेदारी बनती है कि हम सब मिल कर दलगत भावना से ऊपर उठ कर सर्वसम्मति से इस महत्वपूर्ण विधेयक का समर्थन करें और इसे पारित करें।

मान्यवर, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI GHANSHYAM TIWARI): Now, Ms. Sushmita Dev. You have eight minutes.

MS. SUSHMITA DEV (West Bengal): Thank you, Mr. Vice-Chairman, Sir, for having given me the opportunity. I thank my party for letting me speak on the Railways (Amendment) Bill, 2024. This Bill gives us all, in the Opposition, a very mixed feeling because Railway is an extremely important Ministry, a Ministry, a Department that was debated over hours and days in the Lok Sabha and Rajya Sabha. आपने भी देखा होगा। But, for some strange reason, we have been deprived of that opportunity. Be that as it may, this Bill raises a very important question. It is repealing the 1898 and 1905 Act and incorporates the provisions of the 1905 Act into the 1989 Railway Act. Sir, I would like to ask the hon. Minister, through you, that the 1989 Act, which is a 200-section Act and covers almost every subject and every issue in the Railway Ministry, whether it was not the apt time for the Railway Minister to review the entire Act of 1989, make amendments to it and send that Bill to an appropriate committee for scrutiny. Then, why is it that the Government shys away from a standing committee or a select committee? There could only be one reason, Sir, that these committees will, actually, compel the Minister for a reality check, a reality that he is not comfortable with. Sir, each Member in the Opposition has said, we are proud of the Railway Department, which unites this country. We have seen Mahatma Gandhi travel across the country on the railway system. But, today, what is happening, Sir? When we see the word 'railway' in any newspaper or on any TV channel, it is next to words like death, delay, congestion, stampede, extortion and accidents.

As an Indian citizen and a Parliamentarian, when the word ‘Railway’ becomes synonymous to these ‘disastrous words’, I think this was the moment to actually scrutinize the Railway Ministry. Sir, what is the political message that this Bill is giving and the NDA Government is giving? It is that they do not care about accountability for negligence and inefficiency; that they do not give the people of India priority; and last but not the least, that this is a Government which is not open to reforming the Railway Ministry. This is the message that goes to the entire nation on the presentation of the short Bill but which gives a very loud message.

Sir, accountability is a very important thing. We are all aware of ‘sovereign immunity.’ I don’t mind if I see the hon. Minister getting into the engine driver’s seat and waving at empty footpaths. I have no problem. That is part of politics. But the question is, when there is a crash, when we see people dying and people getting injured, that is the time we think what the accountability of the hon. Minister is. Today, the 1989 Act allows you to prosecute officers but not the Minister because of sovereign immunity. In these circumstances, in a democracy, the Prime Minister of India should have asked for the resignation of the hon. Railway Minister. Let me justify that with figures -- 678 railway accidents between 2014 and 2023; 781 lives lost, 1500 injuries, including employees. Today, does this not call for accountability in a democratic country like ours? I ask this question from all the Members of Parliament who are present here today.

Secondly, Sir, I am appalled. I don’t even know what to say when I look at the figure that as of 2024, 1.52 lakhs sanctioned posts in the safety category are today vacant. Does this Government take safety and security seriously? That is the answer that the hon. Minister must tell us. My colleagues have spoken about Kavach. Today only 2 per cent of the total route lengths are covered by Kavach which is actually a big protection shield to the common people. Today to cover all routes with Kavach, the cost is Rs. 63,000 crores. But this Government has not spent that money but for the vanity ‘Vande Bharat Scheme Railway’, it is around Rs. 1.60 crores. What is their priority — vanity or the safety of the people -- this Government needs to answer!

Sir, ‘inspection of track safety’ is only at 50 per cent. What does the Government have to say about that? Are people priorities, Sir? I hear several Ministers criticizing hon. Chief Minister of Bengal, but I am proud to say that when she brought Duronto Express, she made it faster than Rajdhani but without a price rise. When she brought Izzat Scheme, she gave the socially-underprivileged an opportunity to travel at cheap costs, almost like a right to the poor. I would like to say that arbitrary control by the Government of this Department will not help the Railway Ministry, and let me give an example. The grand privatisation plan that this

Government had launched and issued tenders in July, 2020 for privatisation of freight trains, etc., we have seen that in almost nine clusters, there were absolutely no takers and no bidders. So there is policy confusion. Given that you are a monopoly, what is it that you want? If you decontrol Railway, that is how privatisation will happen. If you plan to control it, then, please give the regional zones more autonomy, more financial autonomy, so that they compete with each other to become a competitive department. But none of this has happened.

Sir, last but not the least, I come from North East, the State of Assam, and our connectivity is a big issue. So, we can keep thumping our chests saying, ‘Act East Policy; Act East Policy’, but unless the North-Eastern States find their way to the ports of Bengal, to the roads of Bengal, to the railway of Bengal via Bangladesh, the ‘Act East Policy’ can never be a reality for us. The trans-Asian Railway is absolute priority for us. I request the hon. Railway Minister to look into this matter because I am aware that it is also the External Affairs Minister who has to be involved in this.

Sir, I would like to tell the hon. Minister that you hold an important Ministry. Ideally, what you should do at this stage is, send this Bill to a select committee and hear the voices of the people on what they feel and how unsafe they feel in your trains, through the Select Committee. If you do that, then, I would say that this Government is being true to its job. Short of that, it is nothing but photo-ops and optics. With these words, I end my speech. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI GHANSHYAM TIWARI): Thank you. Shri Meda Raghunadha Reddy; six minutes.

SHRI MEDA RAGHUNADHA REDDY (Andhra Pradesh): Thank you, hon. Deputy Chairman, Sir, for giving me an opportunity to speak on the Railways (Amendment) Bill, 2024. I would like to first enumerate the different issues that this particular Bill succeeds in resolving. By repealing the Indian Railway Board Act, 1905 and integrating its provisions in the Railways Act of 1989, we are streamlining our legal infrastructure. This consolidation reduces administrative complexity and creates a more transparent and accessible system for both officials and stakeholders by providing statutory backing to the Railway Board, transforming it into an autonomous body. This would enable more agile decision-making in areas like infrastructure development and passenger service improvement. This is a welcome step in the right direction, but there are certain pressing problems that people have been facing with the Railways that require immediate attention, but have not been addressed in this Bill.

Sir, the Railways, in recent years, has introduced multiple new initiatives focusing on modernization, face-lifting and efficiency, but there are certain fundamental issues that still afflict the railways thus impeding the success of these initiatives when one looks at the larger picture. Forty train accidents were recorded in 2023-24. Further, this continued with 29 accidents in 2024-25 raising concerns over passenger safety. Majority of the accidents have been hard collisions, pointing directly at the grave need for better maintenance and infrastructure development. Previously, there used to be periodical maintenance and checking at multiple points between the starting points and destinations. Now it happens only once at the starting station. Though there is advancement in the technology, there is lack in adopting it. Steps must be taken to implement regular and independent safety audits across the railway network. A viable solution will also be to incorporate advanced technologies such as AI-based monitoring system to identify periodic maintenance needs to enhance operational safety.

Sir, improvement is needed in passenger experience. Hygiene in trains and stations remains a critical issue with reports of unclean blankets, improper washing and pest infestations including cockroaches in train coaches reported in multiple zones, increasing the health risks for passengers and highlighting the urgent need for adherence to sanitation protocols. Passenger complaints about food quality and hygiene have surged to a large extent, including issues in premium trains like *Vande Bharat* and *Rajdhani*. General public should be taken into consideration and, at least, five dedicated general coaches must be designated for the *aam janta* in every train including the premium trains. In conclusion, I would request that safeguards should

### 3.00 P.M.

be put in place to ensure equitable regional representation on the Railway Board to ensure that vital connectivity and infrastructure demands of the regions, such as Andhra Pradesh, are represented and met.

I would like to request the hon. Minister, through you, Sir, to ensure the establishment of the South Coast Railway Zone at Vishakhapatnam on full-fledged basis with complete Waltair Division to be merged into this new Zone, and also allocation of sufficient staff for its running. I also urge upon the hon. Minister to consider the establishment of new Balaji Railway Division at Tirupati within the South Coast Railway Zone, as there is high scope for development of the passenger traffic in view of the huge turnout at the sacred Balaji Temple, Tirumala. This temple is renowned worldwide and there is huge surge in turnout of pilgrims for this temple

from time to time. It is also located at almost equitable distance from major cities like Chennai, Bengaluru, etc. The Tirupati Railway Station should be developed as a world-class railway station. This will result in boosting of the revenues for the Railway Department too.

Then, regarding my Annamayya district, I would like to suggest to the hon. Minister to initiate steps for utilisation of vacant land of 300 to 400 acres near Nandalur Railway station suitably, which pertains to the Railway Department. Nandalur Railway Station serves as an important interchanging junction with loco shed and also watering point with Cheyyeru River, which is adjacent to the said land, which was famous for the fresh quality water in the colonial era. It may be feasible for establishment for the integral coach factory.

**उपसभाध्यक्ष (श्री घनश्याम तिवाड़ी):** अब आप कृपया समाप्त करें।

**SHRI MEDA RAGHUNADHA REDDY:** With these comments, I support the Bill. Thank you, Sir.

**उपसभाध्यक्ष (श्री घनश्याम तिवाड़ी):** प्रो. मनोज कुमार झा, आपके पांच मिनट हैं।

**श्री मनोज कुमार झा (बिहार):** माननीय वाइस चेयरमैन साहब, यहां तीन माननीय मंत्री जी बैठे हैं। यहां पटरी वाले मंत्री जी भी हैं, आसमान वाले मंत्री जी भी हैं और इन दोनों को फ्यूल देने वाले मंत्री जी भी हैं। अभी हमारे समक्ष तीन महत्वपूर्ण महकमा हाजिर हैं। सर, अभी रेलवे अमेंडमेंट बिल पर चर्चा हो रही है, लेकिन आमतौर पर मैं देख रहा हूँ कि रेलवे को लेकर जो सार्वभौमिक चिंता है, वह बिल से ज्यादा व्यक्त हो रही है, तो मैं 2-4 चीजें उसमें जोड़ना चाहता हूँ।

माननीय उपसभाध्यक्ष जी, सबसे पहले हमें यह जानना होगा कि हमारी भारतीय रेल की अवधारणा क्या है। मैं यहां उदाहरण के तौर पर तीन फिल्मों को ले रहा हूँ। फिल्म "पाक्रीज़ा" में ट्रेन बोलती है। "पाक्रीज़ा" में बार-बार ट्रेन का sequence आना, वह कई चीजों के प्रतीक के रूप में इस्तेमाल हुआ है। दूसरा, "गमन", जिसमें माझग्रेशन की पूरी पीड़ा को इसके माध्यम से दिखाया गया है। मैं उस क्षेत्र से आता हूँ, जहां की ट्रेनों के नाम वहां के हालात बयां करते हैं - श्रम शक्ति, श्रमजीवी, जनसाधारण आदि। वंदे भारत अभी तक हमारी किस्मत में नहीं आई है। माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, एक फिल्म "कुली" है। उसके भी क्या निहितार्थ थे, उससे हम सब वाकिफ हैं। कम से कम इस सदन में कई लोग ऐसे होंगे, जिनके जीवन के उत्तार-चढ़ाव के साथ भारतीय रेल का ताल्लुक रहा है। मैं उनमें से एक हूँ। भारतीय ट्रेन ने मुझे अपनी जिंदगी के हर पड़ाव पर सुकून भी दिया है और अपनी खिड़की के पास बिठाकर मुझे सोचने-समझने की शक्ति भी दी है।

माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, यह coincidence नहीं है कि आज सुबह मैं जब अपने घर के बाहर खड़ा था, तो कुली मोर्चा के कुछ साथी मेरे पास आए और उन्होंने अपनी चिंताएं मेरे समक्ष रखीं। हम सब ने कुंभ का बहुत जिक्र किया। प्रयागराज स्टेशन पर जो पारंपरिक रूप से काम

करने वाले कुली थे, उनको दरकिनार करके आउटसोर्सिंग की गई। सर, उसका पूरा दस्तावेज है, मैं सौंप भी दूँगा। वे कुलियों की इस समस्या को लेकर मेरे पास संभवतः इसलिए भी आए होंगे, क्योंकि लालू जी के कार्यकाल में कुली वर्ग को जो सुविधाएं दी गई, वह याद करना महत्वपूर्ण है, बाकी नव-उदारवाद ने कई प्रस्थापनाएं बदल दी हैं।

हम लोकल फॉर वोकल की बात करते हैं, हमने कुल्हड़ को आखिरी सलाम करके किनारे कर दिया। महोदय, मैं माननीय मंत्री जी से कुछ चीज़ें कहना चाहूँगा। Do we really require hundred per cent electrification? क्या यह हमारे लिए सबसे बड़ी प्राथमिकता है? उस रूट पर भी electrification, जहां दिन में सिर्फ एक गाड़ी चलती है। मढ़ौरा में जो डीजल इंजन बन रहा है, जिसकी codal life 30 years है, उसका क्या होगा? अभी भी मढ़ौरा में निर्माण हो रहा है। सर, ब्यूटीफिकेशन पर बहुत खर्च हो रहा है, अच्छी बात है, लेकिन end-user को खूबसूरत चमचमाते स्टेशंस से क्या हासिल हो रहा है, क्योंकि मैं देख रहा हूँ कि प्रीमियम ट्रेनों में जो सुविधा है, वह सुविधा बाकी ट्रेनों में नहीं है। हाल ही मैं मैं तमिलनाडु एक्सप्रेस से गया था। मैंने माननीय मंत्री जी से आग्रह किया था कि आप अपना प्रशासनिक अमला लेकर विजिट न करें, बल्कि वेश बदलकर श्रमजीवी, श्रमशक्ति, तमिलनाडु एक्सप्रेस जैसी ट्रेनों में जाइए। कोई आपको पहनान न सके कि आप अश्वनी वैष्णव हैं, तब आपको फर्क पता चलेगा। आपने IRMS बनाया, लेकिन उसमें 8 सर्विस और जोड़ दीं। उससे क्या हासिल हुआ? आप इस पर पुनर्विचार कीजिए। अगर कुछ फैसले बदलने पड़ें, तो बदलिए। अब इसमें 8 नई सेवाएं हैं। चार वर्षों से चल रहे service negotiation से कुछ हासिल नहीं हुआ। मेरा मानना है कि पहले 5 बोर्ड मेम्बर्स जो अपना-अपना domain knowledge लेकर रेलवे बोर्ड में आते थे, उस सिस्टम को फिर बहाल किया जाए। अभी भी coaches and wagons में manual coupling हो रही है, जिससे मौत की आशंकाएं रहती हैं। क्या हम परिपाटी को खत्म नहीं कर सकते? खेर, मैं शिकायत भी नहीं कर सकता। सीवेज में मरने वालों के लिए आज तक आंकड़ों को जोड़ने के सिवाय हमने कुछ नहीं किया। महोदय, स्टाफ को लेकर भी चिंता है, रेलवे बहुत बड़ा एम्प्लॉयर भी था। Railways is one of the biggest employers. वर्ष 2023 में संभवतः जनवरी के महीने में यहां बताया गया कि 3,12,000 non-gazetted पद खाली हैं, उसके लिए हमारी क्या चिंता हुई?

**उपसभाध्यक्ष (श्री घनश्याम तिवाड़ी):** कृपया अपनी बात समाप्त करें।

**श्री मनोज कुमार झा:** महोदय, कृपया तीस सेकंड का समय और दे दीजिए।

**उपसभाध्यक्ष (श्री घनश्याम तिवाड़ी):** जी।

**श्री मनोज कुमार झा:** महोदय, भारतीय रेल के भविष्य का सवाल है। हमारा भी भविष्य जुड़ा हुआ है। सेफटी को लेकर मेरे कई साथी बोल चुके हैं, मैं उस पर सिर्फ इतनी टिप्पणी करना चाहता हूँ कि जब कवच की चर्चा हुई, हमने बहुत सारे विजुअल्स देखे, बहुत तरह की बातें सुनीं। उसके बावजूद, अगर इस प्रकार की दुर्घटनाएं होती हैं, तो बहुत दुखद है। उसके लिए एक accountability mechanism होना चाहिए। अक्सर हम देखते हैं कि नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर

भगदड़ हुई, तो खबरें आई कि सीसीटीवी ऑफ कर दिये गये। हमें चिंता इस बात की होती है कि लोग जान न जाएं, बगैर इसके कि किस प्रकार हम इन चीजों को करें।

अंत में, मैं आपसे आग्रह करूंगा कि भारतीय रेल इस देश के मन में रची-बसी है। उसको इतना आसमानी न बना दिया जाए कि हमें अपने हाथ से दूर जाती दिखे। वंदे भारत ट्रेन से कोई विरोध नहीं है, आप बहुत वंदे भारत ट्रेन चलाइए, लेकिन जो आपकी पुरानी ट्रेनें थीं, जिनमें आज भी 80 प्रतिशत आबादी सफर करती है, उन ट्रेनों की क्या हालत है? उस पर भी विचार करें, शुक्रिया, जय-हिन्द!

**उपसभाध्यक्ष (श्री घनश्याम तिवाड़ी):** श्री शुभाशीष खुंटिया।

SHRI SUBHASISH KHUNTIA (Odisha): Mr. Vice-Chairman, Sir, I rise today to express deep frustration over the Railway Budget and continued neglect of Odisha.

**उपसभाध्यक्ष (श्री घनश्याम तिवाड़ी):** माननीय सदस्य, रेलवे बजट पर चर्चा नहीं हो रही है। विधेयक पर चर्चा हो रही है। आप बोलिए।

SHRI SUBHASISH KHUNTIA: Despite being a major revenue contributor through freight-earning from coal and minerals, our State faces step-motherly treatment while others are favoured. This discriminatory approach not only denies Odisha its due but also worsens the plight of the middle class and unprivileged people who suffer due to inadequate railway infrastructure. The Centre's apathy towards our legitimate demands must end. "डबल इंजन सरकार है, मगर ओडिशा की बोगी खाली है। वादों के डिब्बे तो भर गए, मगर हकीकत में बदहाली ही बदहाली है।" क्या खाली है, उसके बारे में अभी बताएंगे। आप इंतजार कीजिए।

Odisha is a major contributor to Indian Railways in terms of freight revenue, especially due to its rich mineral resources. However, the State continues to face significant neglect in terms of railway infrastructure investment. Odisha contributes Rs. 25,000 crores annually to Indian Railways, mainly through coal and iron ore transportation. Yet, its budget allocation remains disproportionately low. Odisha received Rs. 10,599 crore, far below its revenue contribution, whereas States like Uttar Pradesh and Maharashtra received higher allocations of Rs. 17,507 crore and Rs. 16,437 respectively, despite contributing less in freight revenue. The East Coast Dedicated Freight Corridor, Kharagpur-Vijayawada, vital for Odisha's ports like Paradip, Dhamra and Gopalpur, remains stuck with no approval, funding or timeline. Meanwhile, the Eastern and Western Corridors are near completion. This neglect raises serious concerns about economic justice and regional imbalance. We demand immediate approval and funding. Odisha's economy cannot be sidelined.

**उपसभाध्यक्ष (श्री घनश्याम तिवाड़ी):** माननीय मनोज कुमार झा जी, आसन और बोलने वाले सदस्य के बीच में से नहीं निकलते हैं।

SHRI SUBHASISH KHUNTIA: On Waltair Division bifurcation and South Coast Railway formation, the Railway Minister, who is a Rajya Sabha MP from Odisha, has repeatedly stated that not an inch of Odisha is going to Andhra Pradesh. Does he think that people of Odisha do not understand this? Is this a fight between two nations that he is making such statements? By saying that not an inch of Odisha will be lost, he is indirectly endorsing State centric railway zones. Sir, why was the Waltair Division bifurcated in the first place when even the Andhra Pradesh Reorganisation Act does not mandate it? The Act merely mentions the need to examine possibilities, not an outright bifurcation. What about Odisha's regions of Balasore, Mayurbhanj, Sundargarh and Jharsuguda which remain under South Eastern Railway? How does the Minister justify his claim that not an inch of Odisha is being given away? Our leader, hon. Naveen *babu*, has been saying since 2018 to reorganize the other part of Odisha in ECoR, but you did not do it. And when it came to save your Government, you are giving everything to Andhra Pradesh. Then, Sir, Odisha has lost its loco shed and wagon inspection point, which are no longer part of ECoR.

Another cruel decision of this Government has been the discontinuation of fare concessions for senior citizens and sportspersons. The excuse given is that it costs the Railways crores of rupees in subsidies. Was this scheme not in place for decades? If those subsidies were sustainable then, why are they suddenly a burden now? Has the Railways increased earnings by stopping these concessions? No! Instead, it has added to the misery of our elderly and those who bring pride to the nation.

Sir, the tragic Balasore train accident on June 2, 2023, which claimed around 300 lives and injured over 1200, exposed serious safety lapses in the railway system. Despite multiple such accidents in recent years, disaster response remains slow and uncoordinated. Managing relief during large scale railway accidents is a major challenge, highlighting the urgent need for a dedicated railway disaster relief fund. Establishing State-specific or railway zone-specific funds would ensure swift assistance and better preparedness for future emergencies.

Sir, Puri is an international tourist destination. To develop it into a well-connected tourist circuit, several railway initiatives must be prioritized. The Bhubaneswar-New Delhi Rajdhani Express should be extended to Puri, just 40

kilometres away, to benefit travellers and improve direct connectivity. Puri-Konark-Chilika Railway line is a long-pending railway project which should be expedited to enhance connectivity, boost tourism and provide better access to key destinations like the Sun Temple and Chilika Lake.

A metro connection between Bhubaneswar and Puri can significantly improve passenger convenience, reducing congestion and providing a faster mode of transport. Another issue is Sakhi Gopal Railway Overbridge. It is an urgent requirement to ensure better safety and traffic management in the region, easing movement for both locals and tourists. Another point is about a Railway Super Speciality Hospital in Puri. Establishing a world-class railway hospital in Puri would cater to the growing medical needs of residents and tourists, ensuring quality healthcare facilities in this major pilgrimage and tourist hub.

**उपसभाध्यक्ष (श्री घनश्याम तिवाड़ी):** कृपया समाप्त कीजिए।

**श्री शुभाशीष खुंटिया:** महोदय, मैं फाइनली यह कहना चाहूंगा:

रेल बजट आया, सपने दिखाए  
फिर भी ओडिशा पीछे रह जाए।  
हम देते हैं खनिज, हम भरते हैं खजाना,  
फिर बजट में क्यों बहाना?

महोदय, जय जगन्नाथ, वंदे उत्कल जननी।

**उपसभाध्यक्ष (श्री घनश्याम तिवाड़ी):** आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI HARIS BEERAN (Kerala): Sir, today is a very auspicious day for me and my party since this is the 77<sup>th</sup> year of the formation of the party. On 10<sup>th</sup> March 1948, my party was formed in Madras by Quaid e millath Muhammed Ismail sahib. Coincidentally, my leader, Mr. E. Ahamed, was the Minister of State for the Railways in the UPA II Government. I have my reservations against the present Bill. This Bill was actually brought about by deleting the provisions of the Railway Board Act. It has integrated the Railway Board Act into the Railway Act of 1989. I want to know from the hon. Minister, when this exercise was done, whether there was any consultation with the stakeholders, like, the employees and other beneficiaries of the Railways. If there was no consultation, then, certainly, this particular Bill has to be referred to a committee and the committee has to give its recommendations before this is passed

by this House. Railways is a Ministry where public interest is paramount because millions of Indians use this Ministry. As far as passenger welfare amenities are concerned, this was a golden opportunity for the Ministry and the hon. Minister to incorporate statutory benefits for passenger amenities. There are a lot of passenger amenities which have been discontinued during COVID like discontinuation of fare concessions for senior citizens, persons with disabilities, students, economically weaker sections, etc. These have not been restored. There could have been a statutory benefit which could have been granted to this category of public. That particular opportunity was lost. There are a lot of regional inequalities while a project is implemented by the Railways. There cannot be any regional disparity. I come from Kerala. There are around 300 acres of land in Kanjikode, Palakkad, for a coach factory. But there is no coach factory. No development is happening in those 300 acres. There are hundreds of acres in Ernakulam where you have the potential to develop a big station over there. There is this regional imbalance or regional disparity as far as development in railways is concerned. We are talking about Railway Board because it has been integrated in this Act. There has to be transparency in appointments of the Members of the Railway Board which is also lacking in this particular Act. You have to have regional appointments. You have to have appointments following reservation system. We do not know what kind of transparency is there in the appointments to the Railway Board. Railway board is the paramount decision-making body of the Railways. When you talk about public interest, safety is much talked about subject. As far as safety is concerned, ... (*Time-bell rings.*)... There has been a lot of talk about Kavach being introduced. But its lackluster implementation is resulting in lots of accidents. I do not have the time to mention the figures of accidents. These also have to be statutorily incorporated into this Act. There are a lot of omissions in the Act. I request the hon. Minister to consider it and put these omissions into the new Act, so that the new Act becomes foolproof. Thank you, Sir.

**श्रीमती गीता उर्फ़ चंद्रप्रभा (उत्तर प्रदेश):** आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदय, आपका बहुत-बहुत आभार कि आपने रेल संशोधन विधेयक पर मुझे बोलने का अवसर दिया। यह विधेयक भारतीय रेलवे की स्वायत्तता और दक्षता बढ़ाने के लिए महत्वपूर्ण सुधारों की दिशा में एक आवश्यक कदम है। यदि हम देश के रेल तथा रेलवे अधिनियम की बात करें, तो भारत में पहली यात्री रेल सेवा वर्ष 1853 में शुरू हुई थी और 1890 में रेलवे अधिनियम बनाया गया था। रेलवे शुरुआत में लोक निर्माण विभाग का एक अंग था। वर्ष 1905 में इसे लोक निर्माण विभाग से अलग करके नया रेलवे बोर्ड बनाया गया। महोदय, वर्ष 1989 में जब नया रेलवे अधिनियम तथा 1905 में रेलवे बोर्ड कानून को बनाया गया, उसी समय इन दोनों कानूनों को एकीकृत किया जाना चाहिए था। इस विधेयक का

मुख्य उद्देश्य रेलवे अधिनियम, 1989 में भारतीय रेलवे बोर्ड अधिनियम 1905 को एकीकृत करना है। इस विधेयक के पारित होने से रेलवे की क्षमता और विकास में वृद्धि होगी। रेलवे बोर्ड एक्ट, 1905 के तहत रेलवे के संबंध में केंद्र सरकार की शक्तियां और कार्य रेलवे बोर्ड में निहित हैं। इस विधेयक के माध्यम से 1905 के इस प्रावधान को खत्म करते हुए अन्य प्रावधानों को रेलवे एक्ट, 1989 में शामिल किया जा रहा है। महोदय, इससे दो कानूनों का संदर्भ लेने की आवश्यकता कम हो सकेगी। इस विधेयक में रेलवे के कामकाज को बेहतर बनाने के लिए और भी प्रावधान किए गए हैं। विधेयक में रेलवे के लिए एक स्वतंत्र विनियामक की स्थापना करने का प्रावधान किया गया है। देश में रेल सेवा के संचालन के लिए रेलवे जोन का महत्वपूर्ण योगदान है। इस विधेयक में रेलवे जोन को और अधिक अधिकार तथा स्वायत्तता देने का प्रावधान किया गया है। विधेयक में यात्री किराए को तर्क संगत बनाने हेतु तथा निजी भागीदारी के माध्यम से राजस्व को बढ़ाने पर भी जोर दिया गया है।

महोदय, यदि इस विधेयक के मुख्य उद्देश्यों की बात करें, तो विधेयक का सर्वप्रथम उद्देश्य रेलवे बोर्ड को कानूनी स्वीकृति प्रदान करने के लिए रेलवे अधिनियम 1989 में संशोधन करना है, जो अपनी स्थापना के बाद से ही संवैधानिक समर्थन के बिना कार्य कर रहा है। विधेयक में किए गए प्रावधान निश्चित रूप से रेलवे के क्षेत्र में शक्तियों को विकेंद्रित करेंगे। शक्तियों के विकेंद्रीकरण के परिणामस्वरूप रेलवे क्षेत्र के बजट, बुनियादी ढांचे और भर्तियों को स्वतंत्र रूप से करने हेतु और अधिक स्वायत्तता प्रदान होगी। विधेयक के माध्यम से टैरिफ को विनियमित करने, सुरक्षा सुनिश्चित करने तथा निजी क्षेत्र की भागीदारी सुविधाजनक बनाने के लिए एक स्वायत्त निकाय की शुरुआत की गई है। इस निकाय की सिफारिश रेलवे पुनर्गठन पर 2005 में बनी समिति द्वारा अपनी रिपोर्ट में दी गई है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, इस विधेयक में नए भारत की नई रेल की दिशा में एक महत्वपूर्ण कदम उठाया गया है। रेलवे के नियमों में एक नई धारा 24ए को जोड़ा गया है। यह नई धारा सुपरफास्ट ट्रेनों के संचालन और बुनियादी ढांचे के विकास में महत्वपूर्ण योगदान निभाएगी। विधेयक के लिए किए गए प्रावधान रेलवे क्षेत्र में बेहतर शासन व्यवस्था को सुनिश्चित करेंगे। महोदय, विकेंद्रीकरण और रेलवे जोन्स की स्वायत्तता के परिणामस्वरूप परियोजनाओं का तेजी से क्रियान्वयन, संसाधनों का बेहतर उपयोग एवं बेहतर सेवा वितरण हो सकेगा।

महोदय, मैं देश में रेल सेवाओं के उत्थान की दिशा में लाए गए इस विधेयक का समर्थन करती हूं, धन्यवाद।

**उपसभाध्यक्ष (श्री घनश्याम तिवाड़ी):** धन्यवाद, गीता जी। डा. सरफराज अहमद जी को कोई विशेष काम है, इसलिए वे पहले बोलना चाहते हैं। मैं सदन की अनुमति से उनको बोलने की अनुमति देता हूं। डा. सरफराज अहमद।

**डा. सरफराज अहमद (झारखंड):** महोदय, अश्विनी जी, जो भारत सरकार के, हम सबके रेल मंत्री हैं, एक अच्छे व्यक्ति हैं और इन्होंने बहुत संक्षेप में रेल के इतिहास के बारे में हम लोगों को बताया। इन्होंने एक बात कही कि जब हम शुरुआत करते हैं, जैसे हम मुम्बई से असम जा रहे हैं, तो बीच में बहुत सारे स्टेट्स पड़ते हैं, उनको भी हिस्सा देना है। महोदय, मैं झारखंड से हूं और मैं

सबसे ज्यादा नहीं कहूँगा, लेकिन इस देश को अधिक से अधिक जो revenue है, वह झारखंड देता है। कोल के माध्यम से, आयरन ओर है, कितने माइंस और मिनरल्स हैं, लेकिन क्या झारखंड को उसका हिस्सा मिल रहा है? आप दोहरी नजर से देख रहे हैं। हमारे बहुत सारे, कितने हजार करोड़ पैसे आपके अधीन हैं और उनकी चर्चा होती रहती है।

चूँकि हम रेलवे के Amendment Bill, 2024 के ऊपर discuss कर रहे हैं, मैं कहना चाहूँगा कि नई ट्रेन का एक भी हिस्सा हमें नहीं मिला है। हम लोग चीजों की outsourcing कर रहे हैं। इसका मूल्यांकन भी होना चाहिए कि outsourcing से कुछ लाभ हो रहा है या नहीं हो रहा है। आपको इसको देखना चाहिए।

महोदय, हम प्रीमियम ट्रेन चला रहे हैं। अच्छी बात है, नई ट्रेन्स खुल रही हैं, लोगों को facility मिल रही है, लेकिन उन प्रीमियम ट्रेन्स में एक बोगी गरीबों के लिए होनी चाहिए, चूँकि प्रीमियम ट्रेन का किराया इतना ज्यादा है कि हिंदुस्तान की जो आम जनता है, -- हम एक Welfare State में हैं -- वह afford नहीं कर पाती है। इसलिए अगर हम उसमें एक कोच गरीबों के लिए लगा दें, तो वे भी उसका लाभ ले सकते हैं, फायदा ले सकते हैं।

महोदय, हमारे यहाँ झारखंड में जितने अंडरपास बने हैं, सबके अंदर water logging हो रहा है। मैंने यह बात स्टैंडिंग कमेटी में भी रखी थी। आखिर अंडरपास में water logging क्यों होता है? अगर नीति में कुछ problem है, failure है, तो उसकी जाँच होनी चाहिए। चूँकि दुनिया का one of the biggest infrastructures भारत की रेल है, हमें इस बात का फ़ख होना चाहिए।

महोदय, मैं दो-तीन बातें आपके सामने रखना चाहूँगा। चूँकि आपने मुझे समय बहुत कम दिया है, मैं इनको अपने क्षेत्र और जिले की ओर ले चलता हूँ। हमारे यहाँ एक ट्रेन हफ्ते में दो दिन चलती है, जो मधुपुर से नई दिल्ली आती है या दिल्ली आती है, मुझे पता नहीं। यह दो दिन है, दो दिन मधुपुर से, दो दिन जसीडीह से। आपका कोई extra खर्च नहीं होगा, अगर आप उस ट्रेन को गिरीडीह से खोलेंगे। आपको एक घंटे का वक्त और लग जाएगा, लेकिन गिरीडीह और देवघर जिले के लोगों को उसका लाभ हो जाएगा। उस ट्रेन पर आपका कोई extra खर्च भी नहीं होगा, केवल एक घंटे का अंतर पड़ेगा। आप वहाँ से स्टार्ट करेंगे, तो इससे वहाँ के लोगों को लाभ हो जाएगा।

आपकी एक ट्रेन, वंदे भारत चली है, वह हावड़ा से गया जाती है। हावड़ा से गया के रूट में अनेक फास्ट, सुपरफास्ट, राजधानी सब हैं। आपने एक नई लाइन बनाई है, जो रूट मधुपुर से होते हुए, देवघर जिला, गिरीडीह जिला को पार करते हुए, कोडरमा जिला होकर गया जाती है। अगर हफ्ते में दो-तीन दिन, ट्रायल के तौर पर भी, उस वंदे भारत को आप उस नए रूट से ले जाएँगे, तो हमारी बहुत बड़ी आबादी उस वंदे भारत को री-रूट करने से कवर कर जाएगी, जो आसनसोल, मधुपुर, गिरीडीह होते हुए कोडरमा हो कर गया पहुँच जाएगी। फिर उसी रूट से आप उसको लौटा दीजिए, क्योंकि कोई फास्ट ट्रेन, सुपरफास्ट ट्रेन उस रूट में नहीं चल रही है, सिवाय एक पैसेंजर ट्रेन के, जो आती जाती है।

मुझे विश्वास है कि हमारे झारखंड में जो सुविधाएँ नहीं हैं और झारखंड की जो हिस्सेदारी होनी चाहिए, जो उसका बैकलॉग है, माननीय मंत्री जी निश्चित रूप से उसको देखेंगे और उसके साथ इंसाफ करेंगे।

अंत में, मैं यही कहूँगा, इनके लिए एक शेर है:

वो जिधर देख रहे हैं, सब उधर देख रहे हैं,  
और हम झारखंड के लोग देखने वालों की नजर देख रहे हैं।

आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

**उपसभाध्यक्ष (श्री घनश्याम तिवाड़ी):** श्री प्रकाश चिक बाराईक।

**श्री प्रकाश चिक बाराईक (पश्चिमी बंगाल):** उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं इस सम्मानित सदन में रेलवे अमेंडमेंट बिल, 2024 के ऊपर अपनी पार्टी ऑल इंडिया तृणमूल कांग्रेस की ओर से अपना वक्तव्य देने के लिए खड़ा हूँ।

महोदय, एक विशेष मुद्दा सेफ्टी एवं सिक्योरिटी का है। अगर देखा जाए, तो पूरा भारतवर्ष 140 करोड़ की आबादी का देश है और रेल हम सब के लिए एक लाइफ लाइन है एवं उसे सेफ्टी एवं सिक्योरिटी देने की जिम्मेदारी रेलवे की है। मैं ज्यादा दूर नहीं जाऊँगा, अपने क्षेत्र की बात पर जाऊँगा। मेरे अपने क्षेत्र में, 17 जून, 2024 को न्यू जलपाईगुड़ी के पास रंगापानी रेलवे स्टेशन पर एक ट्रेन एक्सीडेंट की घटना हुई, जिसमें 9 लोगों की मृत्यु हो गई और 41 लोग घायल हो गए। उसका इन्वेस्टिगेशन करके देखा गया, तो जांच में यह पाया गया कि वहाँ कवच Anti-Collision System नहीं लगा हुआ था। यह negligence रेलवे की थी एवं इतने यात्रियों के देहांत की responsibility रेलवे की थी। उसी दिन राज्य की माननीया मुख्य मंत्री जी नॉर्थ बंगाल मेडिकल कॉलेज गई एवं उनकी चिकित्सा की व्यवस्था कराई। महोदय, मैं बोलना चाहता हूँ कि गरीब से लेकर अमीर, जितने भी मिडिल क्लास के लोग हैं, हम लोग रेलवे से यात्रा करते हैं, क्योंकि यह हमारे लिए लाइफ लाइन है। इसमें सेफ्टी एवं सिक्योरिटी देने की व्यवस्था रेलवे को करनी पड़ेगी।

महोदय, मैंने दिनांक 03.12.2024 को राज्य सभा में शून्य काल में पश्चिम बंगाल के अलीपुरद्वार जिला के कामाख्यागुड़ी एवं बीरपारा के लिए ROB के बारे में अपना वक्तव्य रखा था कि यहाँ ROB बनाना पड़ेगा। मैंने रेल मंत्री जी को अपना लेटर भी दिया था क्योंकि अगर दोनों जगहों पर देखा जाए, तो एक तरफ कॉलेज, स्कूल, मार्केट आदि हैं, ... (व्यवधान) ... बहुत सारे यात्रियों को समस्या होती है। ... (व्यवधान) ... वहाँ हॉस्पिटल है, ग्रामीण अस्पताल है। इन दोनों जगहों पर ROB की समस्या है, लेकिन अभी तक इसका स्टेटस क्या है, यह हम लोग नहीं जान रहे हैं। दलगांव में dolomite की समस्या है, pollution की समस्या है। मैंने अपने वक्तव्य में रेल मिनिस्टर को dolomite siding की बात बतायी थी एवं लेटर भी दिया था, लेकिन इसका स्टेटस क्या है, यह मैं आपके माध्यम से जानना चाहता हूँ। ... (व्यवधान) ...

महोदय, भारतीय रेल द्वारा प्रीमियम तत्काल को अंतिम समय में टिकट बुकिंग के लिए शुरू किया गया था, लेकिन उसके उच्च किराए एवं सख्त नियम के चलते गरीब एवं मध्यम वर्ग के यात्रियों पर गंभीर प्रभाव पड़ता है। प्रीमियम तत्काल किराया, सामान्य एवं तत्काल किराए से अत्यंत महंगा होता है और लोगों को उसका टिकट कटाने के लिए कुछ ही समय मिलता है एवं सेकंड-सेकंड में उसका रेट बढ़ाया जाता है। गरीब एवं विशेष रूप से दैनिक मजदूर, छोटे व्यापारी

और प्रवासी मजदूर इस बढ़ते किराए को वहन नहीं कर सकते। कई मामले तो ऐसे हैं कि प्रीमियम तत्काल का किराया हवाई जहाज के टिकट से भी ज्यादा हो जाता है। वरिष्ठ नागरिक एवं दिव्यांग यात्रियों और छात्रों के लिए कोई छूट नहीं दी जाती, जिसके चलते अंतिम समय में ट्रेन से यात्रा करना बहुत ही कठिन हो जाता है। प्रीमियम तत्काल का उच्च किराया एवं सख्त नियम के कारण गरीब लोगों के लिए रेल यात्रा बेहद कठिन होती जा रही है। सरकार को प्रीमियम तत्काल का किराया कम करना चाहिए एवं इसमें सुधार करना चाहिए और इसमें सुधार करके इसकी सुव्यवस्था करनी चाहिए। ... (समय की घंटी)...

**उपसभाध्यक्ष (श्री घनश्याम तिवाड़ी):** अब आप बैठ जाएँ।

**श्री प्रकाश चिक बाराईक:** महोदय, मैं आपके माध्यम से बोलना चाहता हूं कि...

**उपसभाध्यक्ष (श्री घनश्याम तिवाड़ी):** आपका समय समाप्त हुआ, माननीय सदस्य।

**श्री प्रकाश चिक बाराईक:** इस अमेंडमेंट बिल को आप सेलेक्ट कमेटी में भेजिए, धन्यवाद।

**THE VICE-CHAIRMAN (SHRI GHANSHYAM TIWARI):** Shri Sandosh Kumar P.

**SHRI SANDOSH KUMAR P (Kerala):** Sir, with this brief intervention, my main intention is to request the hon. Minister and other officers concerned to concentrate more on rail instead of reel. During the ten years of NDA regime, there were 678 railway accidents. In all these years, at least, 68 accidents happened during this period. After April, 2024 till March, there were 29 accidents. The railway accidents are increasing day by day. One of the major reasons is that, at least, 15 per cent of security-related posts are lying vacant in Indian Railways. Through you, I request the hon. Railway Minister to take necessary steps to fill up these vacancies. While talking about this particular Bill related to the reconstitution of the Board, there must be a provision to remove the members also. There is nothing as such in this Bill. It is a very short Bill which is having just four clauses, but resignation and removal clauses must be there in this Bill. Sir, as you know, senior citizens of our country were enjoying a lot of benefits and I take this opportunity to request, through you, to restore those benefits enjoyed by the senior citizens of our country. Moreover, ladies' coaches in railways must be doubled, at least, because safety has become a nightmare in Indian Railways nowadays. According to the Economic Survey, there is an 8 per cent growth in passenger traffic during the last one year. This is going to increase because our common men have no other option left out but to avail railway only. So we should give more importance to railway safety. Moreover, almost all our Members were talking

about Vande Bharat. Of course, Railways have many initiatives. Once upon a time, Rajdhani was a luxury. Then, many new initiatives were introduced. Now it is the time of *Vande Bharat*. But in the name of *Vande Bharat*, almost all other commonmen-friendly trains are getting stopped or getting delayed. This must be stopped. The fare of *Vande Bharat* is very high and is not affordable for a common man, but others are also passengers. They have to wait for hours and hours. At least, in Kerala, this is the situation. I think the same situation is prevailing in most of the parts of the country. *Vande Bharat*, of course, is a welcome step. Indian Railways was always ready to adopt new technology and new methods, but at the same time, common man's safety and safe journey must be ensured. The Vande Bharat should not run at the cost of common man's journey. This is my request. I request the hon. Minister to send this Bill to a select committee.

**उपसभाध्यक्ष (श्री घनश्याम तिवाड़ी):** माननीय श्री एच. डी. देवेगौड़ा जी।

SHRI H.D. DEVEGOWDA (KARNATAKA): Sir, I will speak only for a few minutes. With your kind permission, I will speak while sitting.

**उपसभाध्यक्ष (श्री घनश्याम तिवाड़ी):** यह ठीक रहेगा।

SHRI H.D. DEVEGOWDA: Sir, I wholeheartedly welcome this Amendment Bill brought by the hon. Railway Minister. If I congratulate the Railway Minister, some friends should not be mistaken. There is nothing to gain. I was also, fortunately or unfortunately, the Prime Minister of this country for 320 days. During my period, what I have done, how the system was, all these things, I am not going to say today. I think, the functioning or the working of the Railway Department will be taken up next week. At that time, I will speak with the permission of the Chairman. This is a very important Bill as per my little experience. My friend is sitting on the other side. There was a railway line from Mysore to Harihar.

When Karnataka was Princely State, Maharaja was ruling, at that time, it was a Meter Gauge line. Sir, we had travelled in those days. Sir, today, how much Railway's expansion has been done! Several Railway Ministers have done their best. I don't want to say, 'nobody has done anything'. But, during these last 10 years, something unimaginable -- I will say this -- has been done. I will give all facts and figures when I am going to speak on the Working of the Ministry of Railways next week. Sir, I have gone through the Statement of Objects and Reasons of this Bill. I have gone through all these things. I don't want to go on and explain everything --

accidents and all these things. So many Members have spoken about these. I was discussing with the hon. Railway Minister about a railway line that once ran from Mysore to Harihar, continuing from Bombay to Chennai, following the same route existing during Maharaja's period, passing through Harihar, Davangere, Sringeri, Belur and finally reaching Chennai. It is something unimaginable. I am not going to say. You may say, 'Mr. Gowda, there will be acquisition problem. Some plantation will come.' I don't want to say now. I welcome this Bill, and I will speak on the Working of the Ministry of Railways. I have got so many things in my mind. You have done wonderful work. Whatever people may say, you are one of the honest, honest, honest Railway Ministers. You have been selected by the present hon. Prime Minister, Narendra Modiji as Railway Minister which I must congratulate. I must again express my thanks for having brought this Amendment Bill for the better functioning of the Railways. With these words, I will conclude. I once again express my sincere thanks to you and to the hon. Chairman. Thank you very much.

**उपसभाध्यक्ष (श्री घनश्याम तिवाड़ी):** आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। डा. सिकंदर कुमार।

**डा. सिकंदर कुमार (हिमाचल प्रदेश):** सर, आपने मुझे रेलवे अमेंडमेंट बिल, 2024 पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए आपका धन्यवाद।

मान्यवर, माननीय रेलवे मिनिस्टर, श्री अश्विनी वैष्णव जी द्वारा जो अमेंडमेंट बिल, 2024 पेश किया गया है, उसका मैं समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूँ। मैं इसका समर्थन इसलिए करता हूँ, क्योंकि इस बिल में अमेंडमेंट की वजह से इंडियन रेलवे बोर्ड एक्ट, 1905 के प्रावधानों को मौजूदा रेलवे एक्ट, 1989 में एकीकृत किया गया है, इसमें समाहित किया गया है, जिसके अंतर्गत अलग-अलग सैक्षण्स को इसमें समाहित किया गया है, जिसके परिणामस्वरूप रेलवे बोर्ड के कंपोजीशन, पॉर्वर्स, प्रोसीजर्स को सेक्षन 2 (a) के अंतर्गत पारिभाषित किया गया है, जिसके कारण रेलवे बोर्ड को और autonomy व independence दी गई है और इसके अंतर्गत रेलवे क्षेत्र में ज्यादा transparency आएगी, modern technology के साथ-साथ रेलवे का विस्तारीकरण व रेलवे कर्मचारी तथा रेल में यात्रा करने वाले यात्रियों को भी इस अमेंडमेंट से लाभ होगा।

उपसभाध्यक्ष महोदय, हमारे देश के यशस्वी प्रधान मंत्री आदरणीय मोदी जी ने वर्ष 2047 तक इस देश को विकसित राष्ट्र बनाने का संकल्प लिया है, और हम विकसित राष्ट्र की ओर लगातार आगे बढ़ भी रहे हैं। जिस तरह से माननीय प्रधानमंत्री जी ने इस देश को 2047 तक विकसित राष्ट्र बनाने का संकल्प लिया है, उसी तरह रेलवे मिनिस्टर ने भी 2030 तक रेलवे क्षेत्र को विकसित रेलवे बनाने का संकल्प लिया है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं पहाड़ी राज्य हिमाचल प्रदेश से आता हूँ, जो एक छोटा सा प्रदेश है। आप कल्पना नहीं करेंगे कि 2014 से पहले, जब भारत स्वतंत्र हुआ था, तो दो रेल लाइनें थीं—एक जोगिंदर नगर से पठानकोट और दूसरी कालका से शिमला, बस वही चलती थीं। इसके अलावा इतने लंबे समय में हिमाचल प्रदेश के लिए कोई और ट्रेन नहीं चली। लेकिन मैं आदरणीय

मोदी जी और तत्कालीन अटल सरकार का आभार प्रकट करना चाहता हूं कि उन्होंने एक रेल जो नांगल डैम के नाम से प्रसिद्ध थी, जो पंजाब के नांगल तक आती थी, लेकिन हमारा क्षेत्र नांगल से ऊना तक 15 किलोमीटर का था, वहां तक भी कोई ट्रैक नहीं बना था, लेकिन अटल जी और माननीय मोदी जी के प्रयासों से 2014 के बाद वहां ट्रैक भी बना और अब वहां से 13 ट्रेनें हिमाचल प्रदेश से देश भर के विभिन्न क्षेत्रों के लिए चलती हैं। हिमाचलवासियों की खुशी का ठिकाना नहीं रहा, जब पूरे देश में सबसे पहले चार वंदे भारत ट्रेनें चलाई गई उनमें से एक हिमाचल प्रदेश के लिए मोदी सरकार ने चलाई। मैं इसके लिए भी मोदी जी और रेलवे मिनिस्टर जी का बहुत-बहुत आभार प्रकट करता हूं।

उपसभाध्यक्ष महोदय, अभी हमारे कुछ विपक्षी मित्र कह रहे थे कि रेलवे में सुविधाएं नहीं हैं, कोचेज ठीक नहीं हैं, गरीबों के लिए सुविधाएं नहीं हैं। लेकिन मैं बताऊं कि 1990 में जब हम नांगल डैम से दिल्ली के लिए आते थे, तो 14-15 घंटे उस ट्रेन में लगते थे। सुविधाओं के नाम पर तो मैं कुछ बोलना नहीं चाहता, लेकिन कल ही जब मैं दिल्ली आया, तो उसी वंदे भारत ट्रेन में सिर्फ साढ़े चार घंटे लगे। हमारी अपनी गाड़ी से भी हमें 9-10 घंटे लगते हैं, लेकिन वंदे भारत में सिर्फ साढ़े चार घंटे में हम दिल्ली पहुंचते हैं। इसके लिए भी मैं मोदी सरकार का बहुत-बहुत आभार प्रकट करता हूं।

जहां तक रेलवे बजट की बात है, जिसके बारे में हमारे विपक्षी मित्र कह रहे थे, मैं बताना चाहता हूं कि 2013-14 में रेलवे का बजट Rs. 28174 करोड़ था, और आज 2025-26 में यह बढ़कर 2.52 लाख करोड़ हो गया है, यानी इसमें 9 गुना वृद्धि हुई है। इसके लिए भी मैं मोदी जी और रेलवे मिनिस्टर जी को बधाई देता हूं।

यूपीए-1 और यूपीए-2 के दौरान हिमाचल प्रदेश को रेल बजट में सालाना 108 करोड़ मिलता था, और अब 2025-26 में यह बढ़कर 2,716 करोड़ हो गया है, यानी मोदी सरकार के कार्यकाल में 25 गुना वृद्धि हुई है।

वर्ष 2009 से 2014 के बीच हिमाचल प्रदेश में कोई नया रेलवे ट्रैक नहीं बिछाया गया। वहां कोई ट्रैक नहीं चलाया गया, लेकिन मोदी सरकार के दौरान, जिस नंगल डैम की बात मैं कर रहा था वहां से ऊना के लिए 16.5 किलोमीटर चलाया गया और उसके बाद ऊना से दौलतपुर के लिए आगे 20 किलोमीटर चलाया गया, तो उसके लिए भी मैं आभार प्रकट करना चाहता हूं। हिमाचल प्रदेश में 100 परसेंट रेलवे का विद्युतीकरण हुआ है, उसके लिए मैं रेल मंत्री जी का आभार प्रकट करता हूं। अभी चार नई परियोजनाओं पर काम जारी है। 255 किलोमीटर की नई परियोजनाओं पर लगातार काम चल रहा है। हमारे भानुपली-बिलासपुर रेल लाइन, जिसका सुरक्षा की दृष्टि से भी बहुत महत्वपूर्ण योगदान है, उस ट्रैक पर बहुत तेजी से काम चल रहा है और उसके लिए अलग से 13,168 करोड़ रुपये के बजट का प्रावधान किया गया है, उसके लिए भी मैं रेलवे मिनिस्टर का बहुत-बहुत आभार प्रकट करना चाहता हूं। जहां तक देश भर में 1300 अमृत भारत स्टेशन्स बन रहे हैं और हमारे हिमाचल प्रदेश में चार अमृत भारत स्टेशन्स बन रहे हैं, उसके लिए भी मैं रेलवे मिनिस्टर का बहुत-बहुत आभार प्रकट करता हूं।

मान्यवर, जहां यह बिल नए भारत के लिए रेलवे को सशक्त बनाता है, वहीं दूसरी ओर रेलवे क्षेत्र के काम-काज व स्वतंत्रता को भी बढ़ाने का प्रयास करता है। यह विधेयक माननीय प्रधान मंत्री मोदी जी की railway modernization की दिशा में एक और कदम है, जिसके अंतर्गत

अमृत भारत स्टेशन योजना के अंतर्गत 1,321 रेलवे स्टेशन्स का पुर्नविकास, रीडेवलेपमेंट और रेलवे का इलेक्ट्रिफिकेशन करने पर ध्यान केन्द्रित किया गया है। इस विधेयक के माध्यम से जहां वन्दे भारत ट्रेन की देश में संख्या बढ़ाने में मदद मिलेगी, वहीं मेट्रो रेल नेटवर्क बढ़ाने में भी यह बिल सहायक होगा और कवच (ट्रेन प्रोटोकशन सिस्टम) के कार्यान्वयन, implementation को भी यह बिल सुगम बनाएगा।

उपसभाध्यक्ष महोदय, यह बिल रेलवे बोर्ड को और सशक्त बनाने और हमारे प्रधान मंत्री माननीय मोदी जी की Minimum Government and Maximum Governance की ओर भी एक महत्वपूर्ण कदम है, जिसके अंतर्गत बोर्ड के कामकाज और निर्णय लेने की क्षमताओं में सुधार करना है। मान्यवर, Over the past decade, under the leadership of Prime Minister, Narendra Modi the present Government has constructed 31,000 kilometers of railway tracks and is now adding over 5,000 kilometers of new tracks annually to increase capacity for both passenger and cargo transportation. By 2030, the Government aims to significantly increase passenger carrying capacity, reducing waiting list and enhancing ticket availability. The expansion of the Kavach (train protection system), the re-development of over 13,000 railway stations to world-class standard and the introduction of new-age trains like Vande Bharat and Vande Bharat Sleeper Trains are all part of this Transformative Vision of our Prime Minister, Narendra Modi. Sir, one of the most notable achievements has been the reduction of consequential train accidents. During the period 2004 to 2014, it was 1,711, average 171 per annum, which has declined to 678 during the period 2014 to 2024, average 68 per annum, which translates to a staggering three-fourth decrease in train collisions and fatalities since the Modi Government took office. While the UPA reported over 2,453 deaths and 4,486 injuries during its tenure, during the tenure of Modi Government, this figure has been dropped to approximately 781 deaths and 1,543 injuries since 2014. The remarkable improvement reflects a robust focus on safety and infrastructure development within the Indian Railways.

मान्यवर, हमारे देश में 2011 में, जहाँ 29.9 परसेंट रेलवे इलेक्ट्रिफिकेशन हुआ, वहीं पर 2024 में 93.83 परसेंट रेलवे इलेक्ट्रिफिकेशन पूर्ण हुआ है। मैं इसके लिए भी रेलवे मंत्री जी को बहुत-बहुत बधाई देता हूं। अगर इलेक्ट्रिफाइड रेल नेटवर्क की दूसरे देशों से तुलना की जाए, तो रशिया में 54 परसेंट, चाइना में 71.9 परसेंट, यू.के. में 38 परसेंट और भारत में 95 परसेंट इलेक्ट्रिफिकेशन का कार्य रेलवे क्षेत्र में पूर्ण हुआ है। मैं इसके लिए प्रधान मंत्री जी और रेल मंत्री जी को बहुत-बहुत बधाई देता हूं।

मान्यवर, मैं अंत में यह कहना चाहता हूं कि रेलवे (अमेंडमेंट) बिल, 2024 के माध्यम से देश में रेलवे के विस्तारीकरण को बल मिलेगा, रेल यात्रियों को मॉडर्न टेक्नोलॉजी से युक्त ट्रेन्स में ज्यादा से ज्यादा सुविधाएं मिलेंगी और रेलवे बोर्ड और रेल कर्मचारियों के कामकाज में दक्षता आएगी, इसलिए मैं इस अमेंडमेंट बिल का पुनः समर्थन करते हुए अपनी वाणी को विराम देता हूं।

उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे इस बिल पर अपनी बात रखने का अवसर दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

**उपसभाध्यक्ष (श्री घनश्याम तिवाड़ी):** डा. सिकंदर कुमार, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। माननीय श्री प्रफुल्ल पटेल जी, आप अपना भाषण आरंभ कीजिए।

**श्री प्रफुल्ल पटेल (महाराष्ट्र):** उपसभाध्यक्ष महोदय, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। आपने मुझे रेलवे (अमेंडमेंट) बिल, 2024 के संशोधन पर बोलने का अवसर दिया है और हमारे साथियों ने समय भी अधिक दिया है, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद। महोदय, मैं रेल मंत्री जी को, खास तौर से प्रधान मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं कि उन्होंने हमारे रेल प्रशासन को एक नई दिशा और एक नई गति दी है। भारत में रेलवे का जो महत्व शायद आज से सौ साल पहले था, पचास साल पहले था, उतना ही आज भी, 2025 में भी हमारे आम नागरिक के लिए है। जैसे रग-रग में खून बहता है, वैसे ही रेल की पटरी का जो जाल बिछा हुआ है, वह एक प्रकार से हमारे भारत के लिए एक जीता-जागता उदाहरण है, जिसकी वजह से आज देश का हर व्यक्ति यातायात कर सकता है, क्योंकि हर व्यक्ति हवाई जहाज में नहीं बैठ सकता है, हर व्यक्ति और कोई माध्यम, जैसे खुद की गाड़ी नहीं खरीद सकता है।

महोदय, इसके साथ ही बाकी सीमाओं को पार करने के लिए भी रेल एक माध्यम है। महोदय, हमें बधाई तो इस बात के लिए भी देनी चाहिए कि हमारी आबादी 140 करोड़ है, यह कोई छोटी आबादी नहीं है, हमारे देश की भौगोलिक परिस्थिति भी कोई छोटी नहीं है - यह छोटी ही नहीं है, बल्कि इसकी अलग-अलग स्थितियाँ भी हैं। हमारे देश में बड़े-बड़े पहाड़ हैं, रेगिस्तान हैं, जंगल हैं, समुद्र तट हैं, इन सारी चीजों को देखने के बाद आज हम यह महसूस करते हैं कि रेलवे हम सभी लोगों के लिए एक बहुत महत्वपूर्ण माध्यम है। महोदय, हम भी कई बार लोक सभा में रहे हैं, लेकिन चाहे वह लोक सभा का सदस्य हो या राज्य सभा का सदस्य हो, जब भी रेलवे की चर्चा होती है, तो सभी का कहीं न कहीं उससे लगाव होता है, जुड़ाव होता है, क्योंकि हर क्षेत्र में, हम जहाँ से भी आते हैं, जिस शहर या प्रांत से भी आते हैं, वहाँ पर एक रेलवे लाइन क्या कमाल कर सकती है, वह यह बात अच्छी तरह जानता है। चाहे उस क्षेत्र का औद्योगिक विकास हो, चाहे वहाँ का अन्य प्रकार का विकास हो, जो कमाल रेलवे कर सकती है, वह किसी और माध्यम से नहीं हो सकता है। मैं रेल मंत्री जी को यह विधेयक लाने के लिए बधाई दूंगा, क्योंकि उन्होंने 1905 और 1989 के दो विधेयकों को आज के समय की आधुनिक जरूरत के साथ जोड़ने का काम किया है। एक बात यह भी है कि आगे के भविष्य के लिए रेल की जो दिशा निर्धारित करनी है, उसके लिए हमें कैसा प्रशासनिक ढाँचा बनाना चाहिए, उस पर भी विचार करना बहुत जरूरी है।

**4.00 P.M.**

हमारे यहाँ करीब दर्जन भर अलग-अलग जोन्स हैं, विभागीय मंडल हैं, जहाँ से अलग-अलग प्रकार से उस विभाग, उस जोन का काम होता है। Apex, जो रेलवे बोर्ड है, वहाँ की जो पूरी यंत्रणा है और हमें आज के आधुनिक समय की जरूरत के अनुसार किस तरह से इसका प्रशासन

और मैनेजमेंट करना, यह भी एक बहुत बड़ी चुनौती है। यह नया युग है और डिजिटाइजेशन का युग है। मैं समझता हूं कि यहां पर बैठे हुए एक भी संसद सदस्य को आज यह शिकायत नहीं आ रही होगी कि उनको टिकट बुक करने में कोई दिक्कत हुई या कोई ट्रेन लेट है, तो उसके बारे में हमें सूचना नहीं मिली या टिकट बर्थ नंबर वगैरह अन्य जानकारी नहीं मिली। ये जानकारी फोन पर उपलब्ध हो जाती हैं। रेलगाड़ी कौन से स्टेशन पर है, वह किसी स्टेशन पर, किस समय पहुंचेगी, इस जानकारी के लिए एक जमाने में फोन करके थक जाते थे। ये सब बातें अब पुरानी हो गई हैं और यही एक आधुनिक रेल नेटवर्क के लिए जरूरी है। आज हम देखते हैं कि प्रधान मंत्री जी बार-बार emphasize करते हैं कि रेलवे के बारे में हम लोगों को और ध्यान देना चाहिए। मैं उनके जज्बे से भी बहुत प्रभावित होता हूं कि जब वे वंदे भारत ट्रेन्स की बात करते हैं, जितनी नई-नई ट्रेन्स शुरू होती हैं, वे उनके साथ जुड़ने की कोशिश करते हैं। उन्होंने ट्रेन्स में बैठकर भी सफर किया है, चाहे वह मेट्रो में किया हो या भारतीय रेल में किया हो।

**[उपसभाध्यक्ष (श्री विक्रमजीत सिंह साहनी) पीठासीन हुए]**

इसका मतलब एक ही है कि इसका महत्व प्रधान मंत्री जी और यह सरकार बहुत अच्छी तरह से समझ रही है और उसको पूरी तरह से सशक्त बनाने के लिए काम कर रही है।

आज वंदे भारत ट्रेन के बारे में कई लोगों ने अच्छी बातें कही और एक-दो टिप्पणियां इधर-उधर की भी आईं। मैं मुम्बई, महाराष्ट्र से हूं और मैं मुम्बई में पूरी जिंदगी रहा हूं, इसलिए मुझे मालूम है कि मुम्बई में आज सब-अर्बन रेलवे से कितने ज्यादा लोग सफर करते हैं। मुम्बई में सब-अर्बन रेलवे न हो, तो मुम्बई वह मुम्बई नहीं रहेगी। इसी तरह से आज दिल्ली में मेट्रो का एक बहुत बड़ा जाल बिछा हुआ है। कोलकाता में एकचुअली मेट्रो के बाद ही काफी कुछ बदला है। रेल के नेटवर्क, उसके प्रभाव और महत्व पर आज सरकार पूरा emphasis दे रही है। मैं रेल मंत्री जी को अभी पूछ रहा था कि क्या आज संसाधन की वजह से कहीं रेलवे का काम रुक तो नहीं रहा है? ठीक है, बड़े प्रोजेक्ट होते हैं उनके लिए एक नियोजन करना पड़ता है। सभी प्रोजेक्ट्स एक दिन में पूरे नहीं हो सकते हैं, एक वर्ष में पूरे नहीं हो सकते हैं। एक सामान्य तौर पर जिस तरह से रेलवे के लिए एक दिशा में काम करने की जो जरूरत है, वह सब कुछ आज सरकार अच्छी तरह से प्रोवाइड कर रही है। इसी वजह से आज रेलवे का एक आधुनिक नेटवर्क है। आज चिनाब का जो ब्रिज है, वह ब्रिज एक इंजीनियरिंग मार्वेल ही नहीं है, बल्कि रेलवे को उसके लिए बधाई देनी होगी कि उससे रेलवे ने देश के ऐसे हिस्से को जोड़ने का काम किया है, जिसको अदरवाइज हम लोग अपने से बहुत दूर समझते थे, अलग समझते थे। ...**(व्यवधान)**...

**श्री जयराम रमेश:** वह शुरू कब हुआ था? ...**(व्यवधान)**...

**श्री प्रफुल्ल पटेल:** अगर आप होते, तो वह अभी तक पर्यावरण मंत्रालय में रुका हुआ होता। ...**(व्यवधान)**... आप वह छोड़ दीजिए। ऐसी कई चीजों का उदाहरण मेरे पास हैं। जयराम जी, आप मेरे दोस्त हो। ...**(व्यवधान)**...

**श्री जयराम रमेश:** मेरे पास भी हैं। ...**(व्यवधान)**...

**श्री प्रफुल्ल पटेल:** हम एक-दूसरे के दोस्त हैं। अब छोड़ दीजिए। हमने बहुत साल काम किया है। ...**(व्यवधान)**... मैं आपकी कार्यशैली से बहुत प्रभावित हूं। आज जो यहां काम हो रहा है, इसके लिए हम जितनी बधाई दें, उतनी कम है।

नॉर्थ-ईस्ट को देखें, तो एक जमाना था कि पूर्वोत्तर में कभी इतना रेल नेटवर्क नहीं होता था। अभी भी वहां बहुत काम करने की जरूरत है। मैं तो रेल मंत्री जी को कहूँगा कि इसके बारे में और ज्यादा अधिक ध्यान दिया जाए और देखा जाए कि हम पूर्वोत्तर में और भी ज्यादा क्या काम कर सकते हैं। वहां ऐरए कनेक्टिविटी से कितने लोग जा सकते हैं? हम भी विमान सेवा के मंत्री रहे हैं, हमारे छोटे भाई यहां बैठे हुए हैं। हमें जो भी कुछ करना है, वह तो जरूर करना है, लेकिन उसमें एक मर्यादा तक जा सकते हैं, लेकिन रेलवे ज्यादा लोगों को पहुंचा सकती है।

आज आप even freight corridor देखिए, जो बड़े-बड़े freight corridors बन रहे हैं, कुछ बन गए हैं, उनसे आज हम लोगों के यातायात में और खास कर freight में कितनी सुविधा हो रही है। आज भारत की अर्थव्यवस्था इतनी बड़ी हो गई है, economic activity, industrial activity, export-import और खास कर commodities, इन सारी चीजों को move मूव करने के लिए रेलवे के अलावा और कोई चारा नहीं है। जिस तरह से आज इसके बारे में बहुत ज्यादा ध्यान दिया जा रहा है और रेलवे ने आज सारे पोर्ट्स को जोड़ दिया है, उनसे हमारा जो freight corridor है, उसके माध्यम से उसमें इतना ज्यादा movement possible हो रहा है कि उसका भारत की अर्थव्यवस्था को सही में फायदा हो रहा है। भारत में employment के बारे में भी उसका बहुत बड़ा फायदा हमको नजर आ रहा है। उपसभाध्यक्ष महोदय, जब हम इन सारी चीजों को मिला-जुला कर देखते हैं, तो हमको रेलवे के मामले में उसका फायदा दिखाई देता है। यहाँ पर अलग-अलग विचार हो सकते हैं, अलग-अलग बातें हो सकती हैं, अलग-अलग सुझाव हो सकते हैं, लेकिन इसमें कहीं मतभेद नहीं हो सकता है। रेलवे के प्रशासन के साथ हमको सहयोग करना होगा।

आज कुछ लोग कुछ टीका कर रहे थे। कोई एक्सीडेंट की बात कर रहा है, कोई कुछ कर रहा है, मैं कहूँगा कि ये पहले भी हुए हैं। मैं यह नहीं कहूँगा कि ऐसा होना चाहिए। यह कोई चाह कर नहीं होता है। कहीं human factor आता है। रेलवे मंत्री जी आज आईटी के भी मंत्री हैं। वे समझ रहे हैं, वे निश्चित इस बात से अवगत होंगे और वे कोशिश कर ही रहे हैं कि आज की आधुनिक technologies को use करके ये सब चीजें कैसे कम से कम हों, avoid हों। इसके लिए उस दिशा में जरूर काम हो रहा है। ...**(समय की घंटी)**...

सर, आखिरी में, मैं सेफटी के बारे में बोलना चाहता हूं, क्योंकि राममोहन जी भी यहाँ बैठे हैं। We have been the Ministers and he is today the Minister in charge of Railway Safety also. He must remember that. So, we have also been the Ministers of Railway Safety.

**पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्री (श्री हरदीप सिंह पुरी):** बीच में मैं भी रहा हूं।

**श्री प्रफुल्ल पटेल:** हाँ, आप भी रहे हैं। रेलवे सेफटी के बारे में कभी बीच-बीच में यह विषय आता है, इसलिए मैं कह रहा हूं कि हमने भी इस पर ध्यान दिया है। The Commissioner of Railway

Safety comes under the Ministry of Civil Aviation. इसलिए हम लोगों ने भी उसके बारे में जब कभी ऐसा मौका आया, अध्ययन किया है। इसमें मैं यह जरूर कहना चाहूँगा कि 99.9 परसेंट ऐसा कोई system failure नहीं होता है, कभी human failure हुआ है, कहीं human error हुआ है। वह भी धीरे-धीरे minimize हुआ है। जैसा मैंने कहा, with the age of digitisation and new technology, यह सब कम होगा।

इसलिए अंत में, मैं यही कहूँगा कि भविष्य के भारतीय रेल नेटवर्क को किस तरह से बनाना होगा, ताकि हमारी रेलवे इस देश की प्रगति में आगे के जमाने में कैसे बहुत बड़ी हिस्सेदार बने, इसके लिए मंत्री जी जो यह विधेयक लाए हैं, मैं उसका पूरी तरह से समर्थन करता हूँ। खास कर प्रधान मंत्री जी, जिन्होंने भारतीय रेल पर पिछले 11 वर्षों में जो अधिक फोकस दिया है और आज हमारे देश में रेलवे को सशक्त बनाने का काम किया है, उसके लिए मैं उनको और सरकार को भी बहुत-बहुत बधाई देता हूँ। धन्यवाद।

**उपसभाध्यक्ष (श्री विक्रमजीत सिंह साहनी):** प्रफुल्ल जी, धन्यवाद। श्रीमती धर्मशीला गुप्ता जी।

**श्रीमती धर्मशीला गुप्ता (बिहार):** आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदय, आपका आभार कि आपने मुझे अवसर दिया।

माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, आज हम रेलवे संशोधन विधेयक, 2024 पर चर्चा कर रहे हैं, जो हमारे देश की रेलवे व्यवस्था को सरल, आधुनिक और अधिक प्रभावी बनाने के लिए एक ऐतिहासिक कदम है। यह विधेयक भारतीय रेलवे के 1905 के पुराने कानून को 1989 के रेलवे अधिनियम में विलय करने का प्रस्ताव करता है, जिससे रेलवे से जुड़े अनावश्यक नियमों को हटाया जा सके और संचालन को अधिक सुचारू बनाया जा सके। मैं आदरणीय प्रधान मंत्री जी और आदरणीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहती हूँ और बधाई देना चाहती हूँ कि आपके नेतृत्व में आदरणीय मोदी सरकार ने रेलवे के बुनियादी ढाँचे को मजबूत करने के लिए ऐतिहासिक कदम उठाए हैं। वर्ष 2024-25 के लिए रेलवे को 2,52,000 करोड़ का बजटीय आवंटन दिया गया है, जो 2013-14 के मात्र 28,174 करोड़ की तुलना में लगभग 9 गुना अधिक है। यह बजट, यह दिखाता है कि माननीय प्रधान मंत्री, आदरणीय नरेंद्र मोदी जी के नेतृत्व में, सरकार द्वारा रेलवे को उच्च प्राथमिकता दी जा रही है।

भारतीय रेलवे देश की जीवन रेखा है, जो हर दिन लाखों यात्रियों और व्यापारियों को उनके गन्तव्य तक पहुँचाती है। यह केवल परिवहन प्रणाली ही नहीं है, बल्कि देश की अर्थव्यवस्था, रोजगार और राष्ट्रीय एकता का प्रमुख आधार है। महोदय, इस विधेयक के तहत रेलवे बोर्ड के कार्यों को और अधिक स्वतंत्र तथा प्रभावी बनाया जाएगा। 'अमृत भारत स्टेशन योजना' के तहत 1,321 रेलवे स्टेशनों का पुनर्विकास किया जा रहा है, जिससे यात्रियों को विश्वस्तरीय सुविधाएं मिलेंगी। इसके साथ ही पूरे भारतीय रेलवे नेटवर्क का 100 प्रतिशत विद्युतीकरण किया जा रहा है, जिससे ईंधन पर खर्च कम होगा और पर्यावरण को लाभ होगा।

महोदय, मैं अब रेलवे सुरक्षा की बात करती हूँ। लगभग 11 साल पहले रेलवे में कोई सुरक्षा नहीं थी, महिलाएं भी यात्रा के दौरान और सुरक्षित हुआ करती थीं, लेकिन आज माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में कवच स्वदेशी सुरक्षा प्रणाली लागू की जा रही है, जिससे ट्रेन हादसों में कमी

आएगी और रेलवे ट्रैकों को अधिक मजबूत बनाया जा रहा है और उनको आधुनिक तकनीक से अपग्रेड किया जा रहा है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, इस विधेयक के तहत रेलवे बोर्ड के कार्यों को और अधिक स्वतंत्र तथा प्रभावी बनाया जाएगा। सेमी हाई स्पीड और बुलेट ट्रेन परियोजनाओं को तेजी से आगे बढ़ाया जा रहा है तथा रेलवे सुरक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जा रही है। यह विधेयक केवल संगठनात्मक और प्रशासनिक सुधार तक ही सीमित नहीं है, बल्कि रेलवे कर्मचारियों के अधिकारों और सेवा शर्तों की सुरक्षा भी सुनिश्चित करता है। रेलवे के कर्मचारी हमारी रेलवे के नेटवर्क की रीढ़ हैं और उनकी नौकरियों की सुरक्षा तथा बेहतर कार्य-वातावरण सुनिश्चित करना हमारी सरकार की प्राथमिकता है। यह विधेयक रेलवे कर्मचारियों की स्थिरता और निरंतरता बनाए रखने के लिए आवश्यक कानूनी ढांचे को मजबूत करता है।

महोदय, मोदी जी की गारंटी के तहत प्रधान मंत्री मोदी जी का सपना है कि भारत में रेलवे दुनिया के सबसे आधुनिक नेटवर्कों में शामिल हो। वंदे भारत ट्रेनों की शुरुआत, कवच सुरक्षा प्रणाली का क्रियान्वयन और मेट्रो नेटवर्क का विस्तार, इस दिशा में उठाए गए सराहनीय कदम हैं। यह विधेयक रेलवे बोर्ड को अधिक अधिकार देकर तेजी से निर्णय लेने और कार्य करने में सक्षम बनाएगा, जिससे रेलवे का विकास और तीव्र गति से तेजी पकड़ेगा।

महोदय, मोदी सरकार की नीति है - न्यूनतम सरकार, अधिकतम शासन। यह विधेयक रेलवे बोर्ड को मजबूत करेगा, जिससे वह अनावश्यक प्रक्रियाओं में समय गंवाए बिना तेजी से फैसले ले सकेगा।

इससे रेलवे परियोजनाएं जल्द पूरी होंगी और जनता को बेहतर सेवाएं मिलेंगी। यह विधेयक रेलवे के अधिकारियों और कर्मचारियों की सेवा शर्तों को सुरक्षित रखता है, जिससे रेलवे में स्थिरता और निरंतरता बनी रहेगी। जब प्रशासन स्थिर होगा, तो रेलवे के आधुनिकीकरण की योजनाएँ बिना किसी रुकावट के पूरी की जा सकती हैं। आज रेलवे स्टेशनों पर दिव्यांग, महिलाओं और बुजुर्गों के लिए टिकट काउंटर की विशेष व्यवस्था की गई है। आज हमारी बहनें यात्रा के समय अपने आप को सुरक्षित महसूस करती हैं, जो 11 साल पहले नहीं थीं। उस समय हमारी बहनें बिल्कुल असुरक्षित महसूस करती थीं।

महोदय, यह विधेयक भारत की रेलवे को 21वीं सदी के लिए तैयार करने का महत्वपूर्ण प्रयास है। मोदी सरकार ने रेलवे के बुनियादी ढांचे में ऐतिहासिक सुधार किया है, जो देश की अर्थव्यवस्था, रोजगार और आम जनता की सुविधा के लिए बेहद लाभकारी सिद्ध होगा। आज 140 करोड़ देशवासी रेल सुविधा के कारण एक जगह से दूसरी जगह एकदम आसानी से और सुरक्षापूर्वक जा सकते हैं। इसलिए मैं इस सदन से अनुरोध करती हूँ कि सभी माननीय सदस्य इस विधेयक का समर्थन करें और भारत की रेलवे को नई ऊँचाइयों तक पहुंचाने में अपना योगदान दें।

महोदय, यात्रियों की सुविधा और सुरक्षा में बहुत सुधार हुआ है। रेलवे स्टेशनों को वर्ल्ड क्लास सुविधाओं से लैस किया जा रहा है, जिससे यात्रियों को साफ-सुथरा, आधुनिक और आरामदायक वातावरण मिलेगा। आज आदरणीय प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी और आदरणीय रेल मंत्री जी के नेतृत्व में हमारा भारतीय रेल विश्व के मानचित्र पर अपना प्रथम स्थान रखने वाला है। मैं इस विधेयक का समर्थन करती हूँ, बहुत-बहुत धन्यवाद।

**उपसभाध्यक्ष (श्री विक्रमजीत सिंह साहनी):** धन्यवाद। माननीय पूर्व प्रधान मंत्री देवेगौड़ा जी ने बहुत words of wisdom दिए, प्रफुल्ल पटेल जी ने 'वंदे भारत' को revolutionary step बताया और धर्मशीला गुप्ता जी ने भारतीय रेल को जीवन रेखा बताया। आज बहुत ही अच्छा लग रहा है कि सुखद माहौल में इस रेलवे अमेंडमेंट बिल पर अच्छी चर्चा हो रही है। आइए, हम इस सदन की गरिमा का ध्यान रखते हुए ऐसे ही positive contribution दें। डा. फौजिया खान।

**DR. FAUZIA KHAN (Maharashtra):** Sir, this Bill merges the Indian Railway Board Act, 1905 with the Railways Act, 1989. It is a short Bill. However, when the aim of the Bill was to unify and streamline railway governance, a much more comprehensive legal framework and a much more reform-oriented approach was needed in an important Bill like this. A key constant demand has been ignored. There is a need for greater decentralisation in the railway administration. The 2014 Sreedharan Committee and the 2015 Bibek Debroy Committee both recommended this. On the contrary, section 282 delegates all powers concerning the operation and management of the Railways to the Railway Board. The Bibek Debroy Committee has also suggested that the Board should function like a corporate board to determine policy. It proposed establishing an independent regulator to oversee tariff, safety, infrastructure, access and service standards.

However, the recommendations remained unincorporated. And the Railway Development Authority, approved way back in 2017, is yet to be established. Reluctance to change here is evident. The lack of zonal autonomy is exemplified by the neglect of regions like Marathwada in Maharashtra from where I come, demonstrating continued disparity in railway development. Our trains in Marathwada and railway stations are dirty, smelly and worn-out. They are full of rats, cockroaches and mosquitoes. There are thefts. There are dacoities and looting. There is the lack of RPF personnel. There is no facility for disabled. I can go on and on. Despite our long-standing demand to make the Nanded Zone in Marathwada an independent zone due to constant neglect by the south central railways, no action has so far been taken. Many underserved regions also suffer in this way. The Bill should have provided a framework for equitable development. The Bill fails to introduce any new reform to the structure of the Railway Board, reflecting a missed opportunity. It should have focused on modernising it by including experts in transport economics, urban planning and digital transformation. I urge the Government to integrate technical experts and industry professionals to the Board instead of limiting it to career bureaucrats. Additionally, the Bill reduces the role of State Governments in railway-related decision making.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI VIKRAMJIT SINGH SAHNEY): Please conclude.

DR. FAUZIA KHAN: State authorities will have limited inputs on expansion, land acquisition and regional projects. This contradicts the principle of cooperative federalism. I would only say at the end that we need a complete transformation. It cannot be a patch-up work. I will end with a quote. 'There are no traffic jams along the extra mile.' I urge the Minister, let us go the extra mile.

**श्री घनश्याम तिवाड़ी** (राजस्थान): माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, आज इस बिल पर चर्चा चल रही है। मैं अपनी बात यहां से शुरू करना चाहता हूँ कि इस प्रकार के कई बिल सदन में आ गए और वे क्यों आ रहे हैं? इस बिल पर चर्चा की शुरुआत केवल यहां से करना कि रेल का बजट था, वह अलग से आता था, अब रेल का बजट इसमें शामिल कर दिया गया है, यह रेल के बजट पर चर्चा नहीं है और यह इस बिल का लक्ष्य नहीं है। कांग्रेस पार्टी के तन्हा साहब ने इस पर चर्चा की शुरुआत करते हुए यह नहीं देखा कि रेलवे बजट पर, रेलवे पर चर्चा होगी। आज रेलवे पर चर्चा हो रही है, रेल के बजट के बारे में हमको पता है। जब सारी बातें हमें पता हैं, तो फिर इस पर क्यों चिंता करनी है?

सर, मैं जब चेयर पर था, तो मुझे एक बात को सुनकर बड़ा दुःख हुआ। उन्होंने सबके उदाहरण दिए। उन्होंने माननीय जगजीवन राम जी का भी उदाहरण दिया। उन्होंने माननीय जगजीवन राम जी के समय में हुई दुर्घटनाओं का उदाहरण दिया। बाबू जगजीवन राम जी जब रेल मंत्री थे, तो उस समय की कुछ प्रोसीडिंग्स मैंने भी पढ़ी हैं। स्वर्गीय अटल बिहारी वाजपेयी जी उस समय राज्य सभा के सदस्य थे। उस समय रेल दुर्घटनाएं बहुत हुई थीं। जब रेल दुर्घटनाओं के बारे में चर्चा हो रही थी, तो अटल बिहारी वाजपेयी जी ने अपना भाषण देना शुरू किया। उन्होंने अपने भाषण की शुरुआत इस बात से की कि बाबूजी, आप इतने सफल मंत्री हैं कि आप जिस डिपार्टमेंट में जाते हैं, वह ठीक हो जाता है, लेकिन इस डिपार्टमेंट में क्या हो गया? इस पर जगजीवन राम जी ने पूछा कि क्या हुआ, तो वाजपेयी जी ने कहा कि जब रेल में आदमी बैठता है, तो वह जग को भूल जाता है, जीवन को भूल जाता है और केवल राम को याद करता है, यानी जग, जीवन, राम। सर, वे सारी स्थितियां कांग्रेस पार्टी के राज में थीं। उन सारी स्थितियों को आज हमारे मंत्री जी ने बदल दी हैं। मैंने पहले भी एक बार कहा कि जब समुद्र मंथन हो रहा था, तो उसमें से कई चीजें बाहर निकलीं।

आदमियों की चिकित्सा करने के लिए धन्वंतरि निकले और देवताओं की चिकित्सा करने के लिए अश्विनी कुमार निकले। हमारे मंत्री जी का नाम भी अश्विनी वैष्णव है, और यह जिस विभाग में जाते हैं, उसका इलाज कर देते हैं। जब इनके पास डाक विभाग (पोस्ट ऑफिस) आया, तो इन्होंने उसका सही इलाज कर दिया—जो पोस्ट ऑफिस बंद होने वाला था, वह अब अच्छे से चल रहा है। फिर इनके पास आईटी विभाग आया, उसका भी कानून आ गया। जब इनके पास रेलवे आया, तब यह सवाल उठा कि 1905 से 1989 तक इतना बोझ क्यों ढोया जा रहा था। साहब,

किसने कहा कि इसे ढोइए? इसमें तो संशोधन तक नहीं किया जा सकता था! जब संशोधन होकर आपके पास आ गया, तब जाकर रेलवे की गति और शक्ति बढ़ी।

अभी आदरणीय सदस्य मच्छरों की चर्चा कर रहे थे कि रेलवे स्टेशन में मच्छर हैं, पर मैं रेलवे की स्थिति पर बात कर रहा हूं। साहब, जब मैं पहले रेलवे स्टेशन पर प्रवेश करता था, तो उसकी एक विशेष सुगंध होती थी। आज जब हम रेलवे में यात्रा करते हैं और टॉयलेट व अन्य सुविधाओं को देखते हैं, तो लगता है कि हम किस भारत में यात्रा कर रहे हैं-लोग कहते हैं, "वंदे भारत में यात्रा कर रहे हैं!" यह सारा परिवर्तन कैसे आया? यह परिवर्तन युगदृष्टा के कारण संभव हुआ है।

एक राजनीतिज्ञ केवल पाँच साल के चुनाव को देखता है, लेकिन एक स्टेट्समैन-एक युगदृष्टा-अगले 25-50 सालों की सोचता है। नरेन्द्र मोदी ऐसे ही युगदृष्टा हैं। उन्हीं के कारण यह बदलाव आया है-बैंकिंग में, भारतीय न्यायशास्त्र में, सीआरपीसी में, साक्ष्य अधिनियम में और आयकर में परिवर्तन हो गया है। पहले हम गुलामी के कानूनों का बोझ ढो रहे थे। अब मोदी जी के नेतृत्व में अमृतकाल आया है, जिसमें नए विकसित भारत के लिए नए कानून बनाए जा रहे हैं। इस कानून को भी इसी परिप्रेक्ष्य में देखना चाहिए।

माननीय उपसभापति महोदय, जब हम रेलवे की चर्चा करते हैं, तो ध्यान देना चाहिए कि रेलवे को स्वतंत्रता नहीं थी। यह विधेयक रेलवे बोर्ड को अधिक स्वायत्तता देने के लिए लाया गया है। इसलिए इसमें सेक्शन 2A जोड़ा गया है। यह बात सुप्रीम कोर्ट के वकीलों को भले न दिखे, लेकिन बिना वकील के भी मुझे स्पष्ट दिख रहा है कि यह बदलाव रेलवे को अधिक सहायता, प्रशासनिक दक्षता और नौकरशाही की जटिलताओं को कम करने में सहायक होगा।

आज रेलवे में इतना बड़ा महाकुंभ हुआ है। अभी चर्चा हो रही थी, और हमारे माननीय सदस्य चले गए। विश्व के इतिहास में, जब दुनिया को कुछ पता ही नहीं था, तब अंग्रेज लोग सजा देते थे उन वैज्ञानिकों को, जो कहते थे कि पृथ्वी घूम रही है। एक वैज्ञानिक को फांसी पर चढ़ा दिया गया। हमारे खगोलविदों ने हज़ारों वर्ष पहले ही यह गणना कर ली थी कि जब माघ महीने में सूर्य मकर राशि में आएगा, तब महाकुंभ होगा। अब वह महाकुंभ हो रहा है।

एक बार जब वायसराय महाकुंभ देखने गए, तो मदन मोहन मालवीय जी उनके साथ थे। वायसराय ने पूछा, "इसमें आने-जाने में कितना खर्च होता है?" मालवीय जी ने उत्तर दिया, "सिर्फ दो पैसे।" वायसराय ने हैरानी से पूछा, "दो पैसे कैसे?" मालवीय जी ने बताया कि हमारे जैसे पंडित पंचांग देखकर पहले ही यह लिख देते हैं:

माघ मकरगत रवि जब होई।  
तीरथपतिहिं आव सब कोई॥

इसके आधार पर लाखों लोग बिना किसी के बुलाए संगम में स्नान करते हैं। उस समय से महाकुंभ की परंपरा चली आ रही है और भारतीय रेलवे ने इसमें चार चाँद लगाने का काम किया

है। रेलवे ने 13,000 गाड़ियाँ चलाई और पूरी दुनिया ने इस प्रयास को देखा। लेकिन यहाँ कुछ लोग केवल कमियाँ निकालने में लगे रहते हैं। सारी दुनिया में अगर किसी ने इतना अच्छा काम किया है तो वह भारतीय रेलवे ने किया है। मैं अश्विनी वैष्णव जी को इस अद्भुत कार्य के लिए धन्यवाद देना चाहता हूँ। रात-रात जागकर घर में वॉर रूम लगाकर काम किया। देवेगौड़ा जी ने धन्यवाद दिया, मैं भी धन्यवाद देना चाहता हूँ। आप देखिए कि रेलवे इलैक्ट्रिफिकेशन के बारे में चर्चा कर रहे थे कि चीन ने यह किया, चीन ने वह किया। मैं बताना चाहता हूँ कि चीन की इलैक्ट्रिफिकेशन भारत से कम है। हमने ब्रॉड गेज लाइन को 98 प्रतिशत तक कर दिया है और 2030 तक सारे भारत की लाइन्स इलैक्ट्रिकल हो जाएंगी, बिजली पर आधारित हो जाएंगी, जिससे प्रदूषण बहुत कम होगा। इस प्रकार की हरित क्रांति के आधार पर रेलवे का विस्तार किया जा रहा है। रेलवे का बजट नौ गुना बढ़ गया है। उसका दो लाख तीस हजार करोड़ रुपये से ज्यादा का बजट हो गया है। आज दो कॉरिडोर्स बन गए हैं- ईस्टर्न कॉरिडोर बन गया, वेस्टर्न कॉरिडोर बन गया है। अमृत स्टेशन्स बन रहे हैं, सारा खाका चेंज हो रहा है। पहले रेलवे के बाथरूम्स में जाते समय घबराते थे, अब वहाँ के टॉयलेट्स बदलकर आज के जमाने के हो गए हैं। आज जमाना बदल रहा है, इनकी सोच नहीं बदल रही है, लेकिन सरकार की सोच बदली हुई है। अब डिजिटल जमाना हो गया है। अब आप यहाँ देख लीजिए कि कागज की जगह टैबलेट्स लगा दिए गए हैं और हम सब इसमें देखकर काम कर रहे हैं। जब सारा डिजिटल हो रहा है और उससे सारा काम हो रहा है, तो रेलवे को भी उससे जोड़ना पड़ेगा। रेलवे को भारत की धर्मनियां बता रहे थे। मैं कहना चाहता हूँ कि यह वास्तव में है। उस रेल को इतना अधिक आकर्षित और बढ़िया बनाने का काम जिस ढंग से मोदी जी के नेतृत्व में अश्विनी वैष्णव जी कर रहे हैं, वह एक परंपरा से हटकर, लीक से हटकर अद्भुत काम है। यह केवल इस काम में नहीं हुआ है, बल्कि सरकार का युग परिवर्तन का, युग दृष्टा का और युग चेतन का जो दृष्टिकोण है, उसको इतिहास याद करेगा।

मान्यवर, लोग कहते हैं कि चन्द्रगुप्त मौर्य का काल स्वर्ण काल था, उसी प्रकार लोग यह भी कहेंगे कि भारतीय लोकतंत्र में मोदी युग भी एक स्वर्ण काल का युग था, जिसने सारे कानूनों को चेंज कर दिया, सारे नियमों को चेंज किया, सारी प्रवृत्तियों को चेंज किया और उसके बाद जाकर देश के विकास के काम किए। आज सारे माननीय सदस्य कहते हैं और मैं भी वास्तव में कह रहा हूँ कि कभी कल्पना नहीं की थी। मेरे जो सहायक हैं, मैं उनसे कहता हूँ कि रेलवे में टिकट बुक कीजिए। मैं रेल से ही जाता हूँ। इसके दो कारण हैं। पहला, हवाई जहाज में टिकट लिमिटेड होती है और रेलवे में अनलिमिटेड है। मैं यह कहता हूँ कि वन्दे भारत से बुक कीजिए। उसके बाद पीएनआर नंबर, सीट नंबर सब आ जाता है और जब मैं कहता हूँ कि यह समय पर है, तो वे कहते हैं कि अभी स्टेशन पर पन्द्रह मिनट में गाड़ी आ जाएगी। ऐसी कल्पना नहीं की जा सकती थी। पहले लाइन में खड़े होते थे, धक्के खाते थे, लेकिन अब तो सारे काम खटाखट हो रहे हैं। पहले पांच मिनट, दस मिनट गाड़ी लेट हो जाती थी, लेकिन अब रेलवे समय पर चलने लगी है, जिसकी कल्पना नहीं की जा सकती थी। पहले यह सुनते थे कि आने वाली गाड़ी दो घंटे लेट है, यात्रियों, कृपया क्षमा करना। अब कहते हैं कि गाड़ी समय पर आ रही है, दो मिनट बाकी हैं। उसमें केवल समय के बारे में ही नहीं बताते, बल्कि गाड़ी का कोच कहाँ लगा है, गाड़ी कहाँ रुकेगी, कोच कहाँ रुकता है, यह सारा काम हो रहा है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, अभी कवच की बात कर रहे थे। वे कह रहे थे कि उस समय कवच शुरू हुआ था। मैं पूछना चाहता हूं कि कौन-सा कवच शुरू हुआ था। मैं बताना चाहता हूं कि मोदी जी के आने के बाद कवच शुरू हुआ था। मोदी जी के आने से पहले भारत में कवच नहीं था। उस समय जगह-जगह बम फूटते थे। रेलवे में बम फटने की घटनाएं रोज होती थीं। मैं बताना चाहता हूं कि कवच अब लगा है। सरकार के इस कदम से आतंकवाद को भी कवच लग गया है। रेलवे में चारों तरफ कवच लगने का काम हो रहा है। उसके लिए पैसे का विस्तार हो रहा है। 31,000 किलोमीटर की नई रेल लाइन डाल दी। रोज 15 किलोमीटर नई रेलवे लाइन डालने का काम हो रहा है। प्रतिवर्ष 5 हजार किलोमीटर के हिसाब से काम हो रहा है। आज बहुत सारे स्टेशन्स का निर्माण हो रहा है, बहुत सारी यात्री सुविधाओं का निर्माण हो रहा है और उन सबके लिए यह विधेयक आया है। यह विधेयक भारतीय रेल को विकसित भारत बनाने में बहुत महत्वपूर्ण योगदान देने वाला विधेयक है। आज रेलवे बजट पर बहस हो रही है, तो मैं ज्यादा न कहते हुए केवल यह कहना चाहता हूं कि कर्मचारियों के लिए भी सुविधा की गई है। उनको 78 दिन का बोनस दिया गया है।

उनकी कार्य क्षमता का विकास हो, उसके लिए ऐसी कोई भी चीज़ नहीं छोड़ी है। यात्री से लेकर, कर्मचारी से लेकर, सरकार से लेकर, पटरी से लेकर, सुरक्षा से लेकर, प्रदूषण से लेकर अन्य सभी बातों को व्यवस्थित रूप से इस प्रकार का व्यवस्थित संचालन करने के लिए मैं न केवल माननीय मंत्री जी को धन्यवाद दूंगा, बल्कि गर्व के साथ यह भी कहूंगा कि माननीय नरेन्द्र मोदी जी के 11 साल के कार्यकाल में यह संभव हुआ है। खैर, उनकी तरफ कोई आँख उठाने वाला नहीं है, परंतु उनके मंत्रिमंडल के किसी भी सदस्य के खिलाफ, आज तक छोटा-सा आरोप भी किसी ने, कहीं पर नहीं लगाया है और इसका सामर्थ्य भी नहीं है। महोदय, मोदी जी के नेतृत्व में आदरणीय अश्विनी वैष्णव जी ऐसा युग परिवर्तनकारी बिल लेकर आए हैं, मैं इसके लिए उन्हें धन्यवाद देता हूं।

महोदय, मुझे इस बात की भी अत्यधिक प्रसन्नता होती है कि वैसे तो वे ओडिशा से आते हैं, लेकिन रहने वाले हमारे राजस्थान के हैं। मैं इसके लिए भी उन्हें और ज्यादा धन्यवाद और शुभकामनाएं देकर इस विधेयक का समर्थन करता हूं। उपसभाध्यक्ष महोदय, इस बिल पर अपनी बात रखने का अवसर देने के लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

**उपसभाध्यक्ष (श्री विक्रमजीत सिंह साहनी):** आपका बहुत-बहुत धन्यवाद घनश्याम तिवाड़ी जी। डा. मु. तंबी दुरै, आप अपना भाषण आरंभ कीजिए।

DR. M. THAMBIDURAI (Tamil Nadu): Sir, on behalf of AIADMK Party and my leader, Tamil Nadu's former Chief Minister, Shri Edappadi K. Palaniswami, I participate in The Railways (Amendment) Bill, 2024. Sir, land acquisition delays halt major railways projects in Tamil Nadu. Hon. Minister, in reply to a Question in the other House, in December last year, said that despite a requirement of 3,389 hectares for various projects, only 866 hectares, that is, 20 per cent has been acquired in Tamil Nadu. He said that the execution of important railway infrastructure projects in Tamil Nadu is

held due to delay in land acquisition because of the present ruling of DMK Government. The success of these projects depends upon the support of the Tamil Nadu Government which this present Government is not at all doing. Some of the major projects were delayed due to land acquisition. For instance, for the 71 km. Tindivanam to Tiruvannamalai Project, 273 hectares of land is required, but only 33 hectares of land has been acquired. No land has been acquired for 88 Km. Athipattu to Puttur new line; for 36 km. Morappur to Dharmapuri, it is near my area, land is not acquired. For 41 km. Mannargudi to Pattukkottai--the DMK is always claiming Mannargudi to Pattukkottai, and all of the DMK's family has come over there--they are not able to acquire land and, for 51 km. Thanjavur to Pattukkottai, not able to acquire. It is the failure on the part of the present Tamil Nadu Government headed by the DMK. It failed to provide land to the Railways for completing these projects.

Another dangerous thing in Tamil Nadu that needs to be discussed is of lack of safety. At Jolarpettai Station, one male entered in the ladies compartment, molested and threw away a lady hailing from Andhra Pradesh. That lady was in a very critical condition. There is no fear of law. It is a very serious matter. The Tamil Nadu Government is not co-operating the Railway Department to protect these kinds of incidents. That is why we are facing law and order problem there. The Railway Department also tries to provide facilities and wants to give new railway lines. But, I once again say and put it on record that the present DMK Government is failing in its duties and they could not get their projects completed. But, they are boasting of getting more and more projects. My leader Shri Edappadi K. Palaniswami is always demanding to have projects for Tamil Nadu.

**THE VICE-CHAIRMAN (SHRI VIKRAMJIT SINGH SAHNEY):** Please conclude.

**DR. M. THAMBIDURAI:** The Central Government is ready to give projects to Tamil Nadu, but the present DMK Government is not ready to co-operate to acquire the land. That is the present situation. Thank you very much.

**THE VICE-CHAIRMAN (SHRI VIKRAMJIT SINGH SAHNEY):** Shri Brij Lal.

**श्री बृज लाल (उत्तर प्रदेश):** उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे रेल अधिनियम, 1989, रेल (संशोधन) विधेयक और उसके संशोधन करने वाले विधेयक पर बोलने का अवसर दिया, जिसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं। भारतीय रेलवे एक बहुत बड़ा डिपार्टमेंट है। रेलवे पेचीदा संगठन है। इसमें कई अलग-अलग विभाग हैं। उनको एकजुट होकर काम करना होता है और अच्छे रिजल्ट्स प्राप्त करने होते हैं। महोदय, मैं कुछ विभागों के बारे में बताना चाहूंगा कि

क्योंकि मैंने रेलवे में खुद अच्छी तरह से देखा है। Infrastructure, operations & business development, commercial, electrical, civil engineering, signal, stores, traction, railway rolling stock, safety, accounts, medical, personnel and RPF. ये रेलवे महकमे के main departments हैं। इन विभागों के समन्वित कामकाज के लिए Railway Board जिम्मेदार होता है, जो रेलवे की apex body है। इसका मुखिया Chairman, Railway Board होता है, इसके साथ ही वह Chief Executive Officer भी होता है, जिसके नीचे सदस्य काम करते हैं। इन सदस्यों के अलावा चार अन्य विभाग भी हैं, जिनके head, डायरेक्टर जनरल कहलाते हैं - Director General (RPF), Director General (HR), Director General (Safety) और DG (Railway Health Services). यह एक बहुत बड़ी बॉडी है, जो Railway Board, Chairman की मात्रहती में काम करती है। इसके अलावा इसमें काफी लंबा-चौड़ा field formation है, जिसमें 16 zones हैं। इसका मुखिया General Manager होता है और उसके नीचे विभिन्न विभागों के PHOD और HOD काम करते हैं।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मुझे भी 1996 से 2003 तक, 7 साल पूर्वोत्तर रेलवे में प्रतिनियुक्ति पर काम करने का अवसर मिला। मैं Chief Security Commissioner (RPF) के पद पर तैनात रहा। इसी दौरान मुझे 2001 में Northeast Frontier Railway में भी करीब चार महीने काम करने का अवसर मिला था। महोदय, मैंने रेलवे कार्य प्रणाली को, जिसका मैं न केवल सिक्योरिटी हेड था, बल्कि इसके अलावा अन्य महकमे के काम को भी अच्छी तरह से देखा है। महोदय, Zonal Railway के अलावा, रेलवे में कई production units हैं - CLW, BLW, जो पहले DLW कहलाता था, ICF, Rail Wheel Factory, RCF, MCF Raebareli, RDSO, लखनऊ में हैं, जो research करती है, NF (Construction), CORE, Prayagraj और NAIR Vadodara. महोदय, रेलवे के इन सभी अंगों को हम चार parameters में विभाजित करते हैं। वे हैं - railway infrastructure and development, रेलवे यात्रियों को अच्छी एवं आधुनिक सुविधा, देश को कोने-कोने से जोड़ना, रेलवे से रोजगार सृजन और उद्योगों को सपोर्ट करना। रेलवे के इन सभी विभागों का कामकाज रेलवे अधिनियम, 1989 द्वारा संचालित किया जाता है। रेलवे के कोर ग्रुप, यानी रेलवे बोर्ड के कामकाज के लिए apex body में Chairman, Railway Board हैं। रेलवे बोर्ड का जो कानून है, वह भाप के इंजन के युग का कानून है। वह 1905 का 120 वर्ष पुराना कानून है। महोदय, उस समय जो सरकार थी, जिसने 1989 में अमेंडमेंट किया, तो उसी समय 1905 के एक्ट को बदल देना चाहिए था, लेकिन उस समय की सरकार ने ऐसा नहीं किया। यह उसी समय समाहित हो जाना चाहिए था। अगर यह हो गया होता, तो आज माननीय मंत्री जी को यह अधिनियम लाने की जरूरत नहीं पड़ती।

उपसभाध्यक्ष महोदय, इस संशोधन से क्या-क्या होगा – पहला, रेलवे बोर्ड, 1905, जो 120 वर्ष पुराना कानून है, वह निरस्त हो जाएगा, लेकिन इसके प्रासंगिक प्रावधानों को रेलवे अधिनियम, 1989 में समाहित रखा जाएगा। इससे अब दो अलग-अलग कानूनों की जरूरत खत्म हो जाएगी और रेलवे प्रशासन को अधिक संगठित किया जा सकेगा, रेलवे बोर्ड का पुनर्गठन किया जा सकेगा, उसकी योग्यता, अनुभव, सेवा शर्तों, नियुक्ति प्रक्रिया आदि को केन्द्र सरकार द्वारा निर्धारित किया जा सकेगा, जिससे रेलवे बोर्ड में मेम्बर्स की नियुक्ति की जा सके। महोदय, मैंने देखा है, पता चला कि चहेते लोगों को सीधे जीएम से चेयरमैन, रेलवे बोर्ड बनाया गया है। पहले

लोग जीएम बनते थे, जीएम के बाद मेम्बर बनते थे और मेम्बर बनने के बाद तब सीआरबी बनते थे। लेकिन मैंने देखा है कि कुछ मंत्रियों ने सीधे जीएम से चेयरमैन, रेलवे बोर्ड बना दिया। यह जो कानून आ रहा है, इसके कारण अब यह नहीं हो पाएगा। प्रशासनिक ढाँचे में विधेयक के तहत रेलवे बोर्ड को एक मुख्य सचिव, आवश्यक अधिकारी-कर्मचारी प्रदान किए जाएँगे, ताकि वह अपने कार्यों का प्रभावी संचालन कर सके। रेलवे बोर्ड की शक्तियों और कार्यों को सीधे इस अधिनियम से जोड़ दिया गया है, जिससे रेलवे प्रशासन में पारदर्शी व्यवस्था होगी, स्पष्ट व्यवस्था होगी। उपसभाध्यक्ष महोदय, अब रेलवे में नौकरी के बदले जमीन नहीं ली जा सकेगी। जो हुआ है, जिसकी जाँच चल रही है, नाम नहीं लेना चाहिए, आप सब इसको जानते हैं। ...**(व्यवधान)**... सुनिए, मैंने नाम नहीं लिया है। ...**(व्यवधान)**... मैंने नाम नहीं लिया है। हाँ, आपका नंबर आएगा, तब बोलिएगा।

उपसभाध्यक्ष महोदय, 2014 के पहले छुकछुक गाड़ी, यानी भाप युग की संस्कृति से उस समय की सरकार बाहर नहीं आई, जिसके कुछ ऑकड़े मैं प्रस्तुत कर रहा हूँ। अभी इसकी बात कही गई है, जो मोदी युग में हुई है। नई रेल लाइन, गेज परिवर्तन, दोहरीकरण परियोजना के लिए यूपीए सरकार में 2009 से 2014 तक औसत 11,527 करोड़ रुपए प्रतिवर्ष दिए जाते थे, वहीं 2024-25 का जो वित्त वर्ष है, उसमें मोदी सरकार ने 68,633 करोड़ रुपए खर्च किए, जो यूपीए सरकार के आवंटन से 6 गुना ज्यादा है। इसलिए यह सही बात है कि infrastructure तो develop होगा ही, इससे रेलवे modernize हुई। नई रेल लाइन, गेज परिवर्तन और दोहरीकरण के निर्माण के कुछ ऑकड़े इस प्रकार हैं। 2009 से 2014, नई लाइन, गेज परिवर्तन आदि के लिए औसतन 7,599 करोड़ रुपए दिए जाते थे और प्रतिदिन 4.2 किलोमीटर रेलवे लाइन का निर्माण हो सकता था, लेकिन 2014 से 2024 तक अब ज्यादा पैसे दिए जा रहे हैं, 31,180 किलोमीटर रेल लाइन develop हुई है और अब प्रतिदिन 8.54 किलोमीटर रेल लाइन प्रतिदिन बन रही है। महोदय, यह दोगुना हो गया है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं connectivity के बारे में कहना चाहता हूँ। पहले नॉर्थ-ईस्ट को उपेक्षित किया जाता था, लेकिन नरेन्द्र मोदी जी ने नॉर्थ-ईस्ट के development पर ध्यान दिया और आज नॉर्थ-ईस्ट में दूरस्थ जगहों पर रेलवे की connectivity प्राप्त हो रही है। मुझे एक नई चीज देखने का मौका मिला है। 1984 में मैं पीएसी बटालियन का कमांडिंग अफसर था। नलबाड़ी, बरपेटा, न्यू बोंगाईगाँव और उसके पहले नॉर्थ लखीमपुर। महोदय, उस समय जब मैं बात करता था, आंदोलन चल रहा था, तो लोग कहते थे कि गंगा नदी पर इतने पुल, यमुना नदी पर इतने पुल और ब्रह्मपुत्र पर केवल एक पुल था। आज मोदी राज में वहाँ ब्रह्मपुत्र पर पाँच पुल बन गए हैं और दो पुल under construction हैं। इस तरह से connectivity बढ़ाई गई। पहले तो ध्यान ही नहीं दिया गया। अगर यह सब कर दिया गया होता, तो वहाँ unrest नहीं होता।

उपसभाध्यक्ष महोदय, पहले बजट में रेलवे की जब बात होती थी, तो बड़ी रेलवे लाइन की घोषणा होती थी, इतनी नई गाड़ियाँ चलेंगी, लेकिन वे केवल घोषणा ही रह जाती थीं और कभी उनका क्रियान्वयन नहीं होता था। महोदय, अब तो इस देश में 66 वंदे भारत ट्रेन्स चल रही हैं। अभी मैं दो दिन पहले अपने मित्र से बात कर रहा था। मैं तो प्रयागराज, इलाहाबाद यूनिवर्सिटी का पढ़ा हुआ हूँ। लखनऊ से प्रयागराज जाने में 5-5.5 घंटे लगते थे। अभी हमारे मित्र बोले, तीन दिन

पहले वे बंदे भारत से सवा दो घंटे में लखनऊ से प्रयागराज गए। यह है गति! यह रेलवे की बंदे भारत है, जिसको प्रधान मंत्री जी ने दिया है।

महोदय, इसके बाद सफाई की बात आती है। पहले आप रेलवे स्टेशंस पर जाते थे, तो वहाँ ह्यूमन वेस्ट से, गंदगी से आपको नाक बंद करनी पड़ती थी। अब वह सीन सिफ आपको कहीं दिखाई नहीं पड़ता। यह सबसे बड़ी बात हुई है। आज रेलवे स्टेशंस साफ-सुथरे हैं, वहाँ बायो टॉयलेट्स हैं, एसकेलेटर है, लिफ्ट है। अगर अभी किसी को मौका मिले, तो लखनऊ जाइए। वहाँ जब आप गोमती नगर रेलवे स्टेशन जाइएगा, तो देखिएगा कि वह किसी आधुनिक एयरपोर्ट से भी अच्छा है। यह मोदी युग के रेलवे मंत्रालय का काम है, जो इसमें हुआ है।

महोदय, अब मैं सेप्टी एंड सिक्योरिटी विषय पर आता हूं। कवच के बारे में हमारे घनश्याम तिवाड़ी जी बोल चुके हैं, इसलिए मुझे इस पर ज्यादा नहीं बोलना है। मैं यह कहना चाहता हूं कि जब यूपीए की प्रिवियस सरकारें थीं, तो उस समय ट्रेन्स में ब्लास्ट्स होते थे। 18.02.2007 को समझौता एक्सप्रेस में ब्लास्ट हुआ था। 11 जुलाई, 2006 को मुंबई में लोकल ट्रेन में सीरियल ब्लास्ट्स हुए थे, जिसे इंडियन मुजाहिदीन ने किया था, उसमें 209 लोग मारे गए थे। वाराणसी के नजदीक, जौनपुर के पास 28 जुलाई, 2005 को श्रमजीवी एक्सप्रेस ट्रेन में ब्लास्ट हुआ था। इसमें काफी लोग मारे गए थे। यह मैं ट्रेन एक्सीडेंट्स के बारे में बात कर रहा हूं। श्रीमन्, उस समय इसके निराकरण की ओर ध्यान नहीं दिया जाता था। उस समय एक अलग narrative गढ़ा जाता था - भगवा आतंकवाद। मैं 2005 में वहाँ का LG (Law & Order) था। उस समय पुलिस वीक में एक प्रस्तुतीकरण हुआ, जिसे एक ऑफिसर ने रखा कि जौनपुर मामले में जो आतंकवादी पकड़े गए, तो कौन-कौन पकड़े गए, उन्होंने कहाँ पनाह पाई, तो उसमें बिहार में एक जगह फुलवारी शरीफ का नाम आया। उन्होंने किया, ऐसा पेपर में निकला कि इतने दिन एक मंत्री, रेल मंत्री थे। उन्होंने हंगामा मचाया, उसमें उत्तर प्रदेश की समाजवादी पार्टी के मुख्य मंत्री भी थे। इसके बाद 1974 बैच के उस ऑफिसर को सस्पेंड करना पड़ा कि उसने आतंकवाद का और फुलवारी शरीफ का नाम कैसे ले लिया। यह उस समय की तुष्टिकरण की राजनीति थी। उस तुष्टिकरण की राजनीति में फिर सेप्टी नहीं देखी जाती थी, वोट बैंक देखा जाता था। महोदय, अब मोदी सरकार आई है, तो 2014 के बाद से तो बम ब्लास्ट्स नहीं हो रहे हैं, जो पहले रोज होते थे। इस प्रकार आज और सुरक्षा तो दी ही गई है, लेकिन यह जो सुरक्षा आतंकवादियों से होती थी, उस खतरे का कंप्लीट निराकरण हुआ है।

महोदय, अब मैं इलेक्ट्रिफिकेशन पर आता हूं। अभी घनश्याम तिवाड़ी जी ने कहा कि इसमें लगभग 99 परसेंट इलेक्ट्रिफाइड हो गया है। इलेक्ट्रिफिकेशन होने से उसकी एफिशिएंसी बड़ी है और एफिशिएंसी के साथ जो कार्बन एमिशन होता था, पहले कोयले से चलने वाले इंजन से और उसके बाद डीजल गाड़ियों से होता था, उस समस्या का निराकरण हुआ है। मोदी जी का हमारे देश में कार्बन फुटप्रिंट को कम करने का जो सपना है, तो इलेक्ट्रिफिकेशन से कार्बन फुटप्रिंट में बहुत बड़ी कमी आएगी, उसको हम काम करेंगे।

महोदय, अब उद्योग में सपोर्ट की बात आती है। अटल बिहारी वाजपेयी जी के समय में फ्रेट कॉरिडोर का निर्माण हुआ था और आज हमारी मालगाड़ियों की स्पीड डबल हो गई है। जब उनकी स्पीड डबल हो गई है, तो माल जल्दी पहुंच रहा है, माल बंदरगाहों पर जल्दी पहुंच रहा है, वहाँ से एक्सपोर्ट हो रहा है। अब तो किसानों के जो पेरिशिबल आइटम्स हैं, उनके लिए ऐसी कोच में

व्यवस्था की जाती है, जिससे उसका सामान एक स्थान से दूसरे स्थान तक सुरक्षित पहुंच जाता है। इससे उद्योगों को जो सपोर्ट मिला है, यह मोदी जी की देन है। मैं मंत्री जी को इसके लिए बहुत-बहुत बधाई देता हूं।

महोदय, अभी हमारे स्टेट में महाकुंभ हुआ। प्रयागराज में मेरी कई बार पोस्टिंग हुई थी, तो वह मेरे कर्मस्थली रही है। वहां महाकुंभ में 66 करोड़ से ज्यादा लोगों ने स्नान किया। उसके लिए माननीय मंत्री जी ने हजारों ट्रेनें चलाई, लोगों को सुविधाएं मिलीं, कोई दिक्कत नहीं हुई और मालगाड़ियों के परिचालन पर भी कोई फर्क नहीं पड़ा। चूंकि वे उद्योगों को सपोर्ट करती हैं, वे मालगाड़ियां फ्रेट कॉरिडोर से चलाई गईं। इसके बाद मैं यह कहता हूं कि यह जो आधुनिक रेल है, मोदी जी के कार्यकाल में है, इससे उद्योगों को जो सपोर्ट दिया गया है, यह पहले संभव नहीं था, जैसे यह अब तक हुआ है। आज किसानों का खाद, बीज और किसानों का प्रोड्यूस बड़ी-बड़ी मंडियों में पहुंच रहा है, चाहे दिल्ली हो या कहीं और हो, तो यह जो फ्रेट कॉरिडोर है और उसमें किसानों के लिए जो अलग से व्यवस्था की गई है, वह आज के युग की रेल है।

महोदय, यह जो नया अधिनियम बनने जा रहा है, यह पारदर्शी होगा, अब इसमें कोई घपला नहीं होगा। पहले तो रेलवे में क्या-क्या घपले हुए हैं, उनकी जांच आज भी चल रही है। वे पेपर की सुर्खियां बनती हैं। लेकिन माननीय मंत्री जी के कार्यकाल में ऐसा कोई धब्बा नहीं लगा है, इसके लिए मैं माननीय अश्विनी वैष्णव जी को बधाई देता हूं और साथ ही साथ मैं इस विधेयक को सपोर्ट करता हूं। थैंक यू, सर।

**उपसभाध्यक्ष (श्री विक्रमजीत सिंह साहनी):** मैं आदरणीय मेम्बर्स से गुजारिश करता हूं कि चूंकि हम रेलवे (अमेंडमेंट) बिल, 2024 डिस्कस कर रहे हैं, इसलिए आप उस पर ही अपने विचार सीमित रखें। आपको बता दूँ कि इस सदन में रेल मंत्रालय पर अलग से भी चर्चा होगी। श्री प्रदीप कुमार वर्मा।

**श्री प्रदीप कुमार वर्मा (झारखण्ड):** महोदय, रेलवे (संशोधन) विधेयक, 2024, जो भारतीय रेल के संचालन को आधुनिक एवं अत्यंत पेशेवर ढंग से संचालित करने का प्रावधान करता है, मैं उसके समर्थन में चर्चा सत्र में भाग ले रहा हूं।

महोदय, यह विधेयक आदरणीय प्रधान मंत्री जी के 'मोदी की गारंटी' की भावना को साकार करने वाला एक क्रांतिकारी कदम है। यह विधेयक 1905 के भारतीय रेलवे बोर्ड अधिनियम को निरस्त करते हुए, इसके प्रावधानों को मौजूदा रेलवे अधिनियम, 1989 में एकीकृत करता है। इसका उद्देश्य रेलवे बोर्ड के परिचालन को स्वतंत्रता प्रदान करना है। यह विधेयक भारतीय रेल के परिचालन एवं विकास में दक्षता एवं सुशासन को बढ़ाने की दिशा में उठाया गया एक क्रांतिकारी कदम है। यह विधेयक विभिन्न कानूनों को एकीकृत करके, एक ढांचे में शामिल करके कानूनी प्रक्रियाओं को सरल बनाने वाला कदम है। यह रेलवे बोर्ड को भारत के व्यापक रेलवे नेटवर्क को पहले से अधिक प्रभावशाली ढंग से विकसित करने की दिशा में ज्यादा दक्षता और प्रबंधन कौशल प्रदान करने वाला एक विधेयक है।

महोदय, यह विधेयक 'मोदी की गारंटी' के तहत मिडल क्लास के साथ-साथ इस देश के उच्च आय वर्ग एवं निम्न आय वर्ग के लोगों के लिए रेल कनेक्टिविटी और सुविधाएँ बढ़ाने के बादे

को साकार करने के लिए उठाया गया एक कदम है। आदरणीय प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में केंद्र सरकार ने रेलवे के बुनियादी ढांचे को विकसित करने एवं आधुनिकीकरण के प्रयासों को सफल बनाने के लिए वर्ष 2024-25 के लिए 2,52,000 करोड़ रुपए का बजटीय आवंटन किया है, जो वर्ष 2014 के केवल 28,174 करोड़ रुपए से करीब नौ गुना अधिक है। यह विधेयक रेलवे क्षेत्र की बदलती आवश्यकताओं को पूरा करने हेतु रेलवे बोर्ड को पहले से अधिक स्वायत्तता और निर्णय लेने की शक्ति प्रदान करता है। यह 'अमृत भारत स्टेशन योजना' के अंतर्गत 1,321 स्टेशनों के पुनर्विकास एवं सौ प्रतिशत विद्युतीकरण जैसी महत्वाकांक्षी परियोजनाओं को पूर्ण करने और उन लक्ष्यों को पूरा करने में रेलवे को सक्षम बनाने की दिशा में उठाया गया कदम है। अत्याधुनिक 'वंदे भारत' ट्रेनों की शुरुआत, कवच ट्रेन सुरक्षा प्रणाली का कार्यान्वयन, भारत के प्रमुख शहरों में मेट्रो नेटवर्क का विस्तार करने में हमारी भारतीय रेल सक्षम हो सके, उसके लिए हर प्रकार के संसाधन और तकनीकी उपलब्ध कराने की दिशा में हमें ज्यादा आसानी होगी। इस उद्देश्य से यह रेलवे (अमेंडमेंट) बिल, 2024 लाया गया है।

महोदय, 2004 से 2014 के कालखंड में, जब देश में यूपीए की सरकार थी, तब उन 10 वर्षों में केवल 5,188 किलोमीटर विद्युतीकरण का कार्य हुआ था, वहीं 2014 से 2024 तक के 10 वर्षों में, जब देश में आदरणीय प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व वाली एनडीए की सरकार है, तो रेलवे ने 39,013 किलोमीटर विद्युतीकरण का कार्य पूरा किया है। कांग्रेस के नेतृत्व वाली यूपीए सरकार 2009 से 2014 के मध्य रेलवे के आधारभूत संरचनाओं के विकास के लिए जहाँ 2,30,000 करोड़ रुपए दिए थे, वहीं माननीय नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व वाली एनडीए सरकार ने 2014 से अब तक 8,50,000 करोड़ रुपए रेलवे को दिए हैं। भारतीय रेल को दुनिया की सबसे सुरक्षित रेल सेवा बनाने की दिशा में आदरणीय मोदी जी ने राष्ट्रीय रेल सुरक्षा कोष स्थापित कर, कवच एवं एलटीई बेर्स्ड कम्युनिकेशन सिस्टम जैसी सुरक्षा प्रणालियों के निरंतर विकास की रूपरेखा बनाई है। 2004 से 2014 में कुल 1,711 रेल दुर्घटनाएं हुई थीं।

## 5.00 P.M.

यानी, प्रति वर्ष औसतन करीब 171 रेल दुर्घटनाएं हुई थीं। वहीं अब, 2014 से लेकर 2024 में घटकर कुल 678 दुर्घटनाएं हुई हैं, यानी प्रति वर्ष केवल 24 दुर्घटनाएं हुई हैं, जो अपने आप में यह दर्शाता है कि 2014 के बाद सुरक्षा के जो उपाय किए गए हैं, वे कितने कारगर सिद्ध हुए हैं। कवच सुरक्षा प्रणाली 1,415 रुट किलोमीटर पर डेप्लॉय की जा चुकी है और आगे 3,000 किलोमीटर पर और डेप्लॉय करने की योजना है। 2004-05 में डिरेलमेंट, यानी रेलगाड़ी के पटरी से उतर जाने की घटनाएं 138 हुईं, 2005-06 में 131 हुईं, यानी ये औसतन 131 से 138 के बीच में होती थीं, लेकिन अब, 2022-23 में केवल 36 डिरेलमेंट की घटनाएं हुई हैं और 2023-24 में 23 हुई हैं। यह अपने आप में दर्शा रहा है कि पटरियों का जो आधुनिकीकरण किया जा रहा है, पटरियों को पहले से ज्यादा जो सुदृढ़ बनाया जा रहा है, वह कितना कारगर सिद्ध हो रहा है।

भारत सरकार रेलवे इलेक्ट्रिफिकेशन की दिशा में 100% इलेक्ट्रिफिकेशन का लक्ष्य लेकर चल रही है। 2011 में जहाँ हम केवल 30% के आसपास, यानी 29.9% विद्युतीकरण का कार्य कर पाए थे, वहीं अब 2024 में यह आंकड़ा 93.83 परसेंट तक पहुंच गया है। रेलवे

इलेक्ट्रिफिकेशन का कार्य बहुत जल्दी पूरे देश में 100% का लक्ष्य प्राप्त करने वाला है। अगर हम इलेक्ट्रिफाइड रेलवे नेटवर्क की बात पूरे विश्व के परिप्रेक्ष्य में करें, तो यह चीन में उसके कुल रेलवे नेटवर्क का केवल 71.9 % है, ब्रिटेन में केवल 38% है, यूरोपीय यूनियन में केवल 56% है और अमेरिका तथा रशिया का आंकड़ा भारत से काफी पीछे है। भारत ने अब अपने कुल रेलवे नेटवर्क के करीब 94-95 प्रतिशत का विद्युतीकरण कर लिया है। यह एक ऐतिहासिक उपलब्धि है, जो आदरणीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में और आदरणीय रेल मंत्री जी के कुशल प्रबंधन से संभव हो पाई है।

महोदय, अब हम झारखंड प्रदेश की बात करते हैं। झारखंड प्रदेश के लिए 2009 से 2014 तक, जब यूपीए की सरकार थी, तो बजट में 457 करोड़ के बजटीय प्रावधान किए गए थे, वहीं अब 2025-26 में 7,302 करोड़ की राशि का प्रावधान किया गया है, जो करीब 16 गुना बढ़ गया है। 2009 से 2014 तक औसतन 57 किलोमीटर नई रेल लाइन हमारे प्रदेश, झारखंड में बिछाई जाती थी, जो अब बढ़कर 119 किलोमीटर प्रति वर्ष हो गई है। 2014 के बाद 1,311 किलोमीटर नई रेल लाइन बिछाई गई है। झारखंड में रेलवे के विद्युतीकरण का कार्य 100% पूर्ण हो चुका है। भारतीय रेल 56,694 करोड़ रुपए खर्च करके हमारे प्रदेश, झारखंड में 3,251 किलोमीटर नई रेल लाइन बिछाने का कार्य कर रही है। झारखंड के 57 रेलवे स्टेशनों को अमृत स्टेशंस के रूप में चयनित कर 2,134 करोड़ रुपए खर्च करके उन्हें विकसित किया जा रहा है। 2014 के बाद से झारखंड में 445 नए रेल फ्लाईओवर्स एवं अंडरपासेज बनाए गए हैं। झारखंड से होकर आज 12 वंदे भारत ट्रेनों का परिचालन हो रहा है, जिनके 22 यूनीक स्टेशंस हमारे झारखंड प्रदेश में पड़ते हैं। इस प्रकार, आप देखेंगे कि आदरणीय प्रधान मंत्री जी और आदरणीय रेलवे मंत्री जी के नेतृत्व और देखरेख में आज भारत में रेलवे का समग्र विकास हो रहा है।

मैं एक बार पुनः आदरणीय प्रधान मंत्री जी का और आदरणीय रेलवे मंत्री जी का आभार व्यक्त करते हुए और इस रेलवे अमेंडमेंट बिल, 2024 का समर्थन करते हुए अपनी वाणी को विराम देता हूँ। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

**श्री संदीप कुमार पाठक (पंजाब):** माननीय उपसभाध्यक्ष जी, आज मुझे इस रेलवे अमेंडमेंट बिल पर बोलने का जो सौभाग्य मिला है, उसके लिए मैं इस सदन का और अपनी पार्टी का धन्यवाद करता हूँ।

ऑनरेबल चेयर सर, इस रेलवे अमेंडमेंट ऐक्ट में बेसिकली इंडियन रेलवे बोर्ड ऐक्ट, 1905 के जो रूल्स थे, उनको रिपील करके इसी में इनकॉरपोरेट करने का प्रावधान किया गया है। इसका मूल आइडिया यही है कि जो बोर्ड है, उस बोर्ड को थोड़ी ज्यादा फ्लेक्जिबिलिटी दी जाए और फिर वह बोर्ड अपने मैनेजमेंट में थोड़ा ज्यादा काम कर सके। आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मुझे यह लगता है कि यह एक सटीक अवसर था, जिसके माध्यम से रेलवे के पूरे प्रबंधन को overhaul किया जा सकता था। जब भी हम इस विषय पर चर्चा शुरू करते हैं, तो मैं सत्ता पक्ष के अपने साथियों की कई बातें सुनता हूँ। यदि वे सही तथ्यों को सामने रखते, तो इससे माननीय मंत्री महोदय को अधिक सहूलियत और मदद मिलती। इसके बजाय, बार-बार केवल यह दोहराना कि "इलेक्ट्रिफिकेशन हो गया" या "चीन ने इतना कर दिया", उपयोगी नहीं है। मेरा मानना है कि चीन ने क्या किया या नहीं किया, इसे कुछ समय के लिए अलग रखते हैं, क्योंकि

यदि हम केवल इसकी तुलना में उलझे रहेंगे, तो हम अपनी मूल समस्याओं पर ध्यान नहीं दे पाएंगे।

हम सीधे-सीधे अपने एजेंडे पर आते हैं। आज की व्यवस्था में हमें यह देखना चाहिए कि हम रेलवे के लिए क्या कर सकते हैं और इसे आगे कैसे बढ़ा सकते हैं। यदि कोई रेलवे को केवल संख्याओं के आधार पर आंकने की कोशिश करे और यह देखे कि इसके लाभ क्या हैं, तो यह पूरी तरह से गलत होगा। हमारे देश की अर्थव्यवस्था और सामाजिक संदर्भ में रेलवे के कई प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष फायदे हैं, जिन्हें हम केवल आंकड़ों के आधार पर नहीं माप सकते।

मेरा मानना है कि जिस तरह से वित्त मंत्री जी ने अपने बजट में रेलवे का केवल तीन बार उल्लेख किया, वह चिंता का विषय है। एक समय था जब रेलवे के लिए अलग बजट सेक्षण होता था, विस्तृत चर्चा की जाती थी और इसकी महत्ता इतनी अधिक थी क्योंकि यह पूरे देश के लिए एक आर्थिक और सामाजिक लाइफलाइन का काम करती थी। लेकिन खैर, कोई बात नहीं है।

आज की परिस्थिति में, जो बिल आप लेकर आए हैं, हम उसका समर्थन करेंगे। जनता ने आपको जनादेश दिया है, अब यह आपकी जिम्मेदारी है कि आप उस जनादेश का सही उपयोग करें और रेलवे को अच्छे तरीके से संचालित करें। लेकिन मोटे तौर पर देखें तो रेलवे के सामने आज कई चुनौतियाँ हैं।

रेलवे की सबसे बड़ी चुनौती यह है कि इसकी ऑपरेटिंग कॉस्ट बहुत ज्यादा है। चाहे पैसेंजर ट्रेनों की बात करें या मालगाड़ियों की, फ्रेट सेक्टर भले ही लाभ में हो, लेकिन जितने लाभ में होना चाहिए, उतने लाभ में नहीं है। यही असली मुद्दा है। हमें ऑपरेटिंग कॉस्ट को नियंत्रित करने के लिए अधिकतम तकनीकी निवेश करना होगा और रेलवे प्रबंधन को पुनर्गठित करना होगा।

दूसरी महत्वपूर्ण बात है क्षमता निर्माण - investment in capacity building. यदि हम रेलवे की क्षमता का विस्तार नहीं करेंगे, तो केवल आंकड़ों का खेल खेलते रहेंगे और सदियां बीत जाएंगी। आपको capacity built करनी ही पड़ेगी, इसलिए, आपको इस क्षेत्र में बड़े पैमाने पर निवेश करना होगा।

तीसरा महत्वपूर्ण मुद्दा internal resource generation है। पिछले कई दशकों से रेलवे का स्वयं का राजस्व धीरे-धीरे घटता जा रहा है। सरकार से कर्ज लेना या सहायता मांगना एक अलग बात है, लेकिन रेलवे के रूप में हम स्वयं कितना राजस्व उत्पन्न कर रहे हैं, यह अधिक महत्वपूर्ण है। हमें इस पर discuss करना चाहिए। डिपार्टमेंट तो कोई भी चला लेगा। दो ही चीजें होती हैं, एक कमाना और दूसरा खर्च करना। खर्च तो कोई भी कर लेगा। वह भी अलग है, लेकिन अगर हम कमाने की बात करें, तो आप कितना कमा रहे हैं, कितना बेनिफिट हुआ। इससे पता चलता है कि आप कितनी अच्छी तरह से उस डिपार्टमेंट को चला रहे हैं।

सबसे महत्वपूर्ण पहलू यह है कि रेलवे के कुल राजस्व का 70 प्रतिशत केवल वेतन और पेशन में चला जाता है। मंत्री महोदय से मेरा प्रश्न है कि क्या इतनी बड़ी संख्या में कर्मचारियों को हम सही ढंग से प्रशिक्षित कर रहे हैं? क्या उनका सही उपयोग हो रहा है? यदि आंतरिक राजस्व बढ़ाने के उपाय नहीं किए गए, तो आने वाले समय में रेलवे कर्मचारियों के वेतन का भुगतान भी संभव नहीं होगा, और सरकार को उधार लेना पड़ेगा। आप यह कैसे करेंगे?

बार-बार प्रबंधन में बदलाव करना या बोर्ड का पुनर्गठन करना एक समाधान नहीं है। आपके पास इतनी बड़ी बहुमत और पॉवर है, फिर भी रेलवे अपनी क्षमता से बहुत कम प्रदर्शन कर रहा है। पिछली सरकार में एक क्रांतिकारी बदलाव हुआ था – टिकटिंग प्रणाली का सुधार हुआ था, जिससे आम जनता को बड़ी सुविधा मिली। पहले टिकट खरीदना बहुत मुश्किल था। मैं भी जब परीक्षा देने जाता था, गांव से आता था, हम बिलासपुर में टिकट खरीदते थे और रातभर कतार में खड़े रहते थे। वहीं कागज और पेन लेकर लाइन लगाते थे, वहीं सोते थे। आज कम से कम यह समस्या तो नहीं है, टिकट खरीदने में कोई दिक्कत नहीं है। अब टिकट खरीदने का प्रोसेज ठीक हो गया है, लेकिन सवाल यह है कि क्या सभी को समय पर टिकट मिल पा रही है? यहां इतने सारे एमपीज़ हैं, वे बुकिंग रिजर्वेशन के लिए इतने सारे लैटर्स इश्यू करते होंगे, लेकिन टिकट मिलने में काफी दिक्कतें हैं। रेलवे की वर्तमान स्थिति का मोटे तौर पर विश्लेषण करने पर तीन प्रमुख बातें सामने आती हैं कि कमाई बिल्कुल नहीं है, खर्च बहुत करना है, आईडिया तो बहुत दे देंगे कि आप anti-collision device लगा दो, anti-derailment device लगा दो, आप नया सिस्टम विकसित कर दो, लेकिन असली समस्या यह है कि रेलवे पैसा ही नहीं कमा रही है। पहला फोकस पैसा कमाना है। पहले आप पैसा कमाओगे, तभी आप रेलवे के इन्फ्रास्ट्रक्चर पर खर्च कर पाओगे, इन्वेस्ट कर पाओगे।

उपसभाधक महोदय, एक माननीय सदस्य एक्सीडेंट की बात कर रहे थे। मैं बताना चाहता हूं कि साढ़े छह सौ से ज्यादा एक्सीडेंट्स हुए। अगर डेटा देखें, तो इस टेन्योर में एक लाख से ज्यादा रेल संबंधित दुर्घटनाओं में जाने गई। अभी कुंभ के दौरान जो stampede हुआ, वह बहुत ही दुर्भाग्यपूर्ण है। वे ऐसे लोग हैं, जो अपनी बात भी ठीक से नहीं रख सकते हैं। मेरा यह सबमिशन है कि बिना मतलब की बातों में पड़ने के बजाय हमें एक्सीडेंट्स को रोकने के लिए क्या-क्या करने की जरूरत है, हमारे पास कितने पैसे हैं, उस पर ध्यान देना चाहिए। अभी कवच equipment की बात कर रहे हैं, यह बहुत अच्छी बात है। आप चाहे anti-derailment का ले लीजिए, anti-collision devices का ले लीजिए, कवच के नाम से कह दीजिए। वह दो प्रतिशत के रेट से चल रहा है। अगर अगले पचास साल भी इसी स्पीड से चला और ढीला हुआ, तो सौ साल लग जाएंगे। यह हम डिजर्व नहीं करते हैं। हम इससे ज्यादा बैटर कर सकते हैं।

सर, वन्दे भारत ट्रेन बन गई, मशीन बन गई, सारी चीजें रेडी हैं। आज के जमाने में कोई बहुत बड़ी बात नहीं है। यह अच्छी बात है, हमें उसका प्राइड है, लेकिन यह कोई ऐसी चीज नहीं है कि हमने रॉकेट साइंस कर लिया। असली बात यह आती है कि आपको उसकी स्पीड को कम क्यों करना पड़ा? आपको स्पीड इसलिए कम करनी पड़ी, क्योंकि वहां पर जो ट्रेन लाइन्स हैं, जो पटरियां हैं, वे इतनी पुरानी हैं कि यदि बहुत तेजी से गाड़ी आएगी, तो वह उसको सह नहीं सकती है और वह डिरेल हो जाएगी। अगर आप देखेंगे कि पूरे देश में नई रेलवे लाइन बनाने की जरूरत है, डबल करने की जरूरत तो है, लेकिन जो पुरानी लगी हुई हैं, उनको रिप्लेस करने की जरूरत है, उसके लिए भी पैसे नहीं हैं। Internal resource generate नहीं हो रहे हैं।

ऑनरेबल सर, मेरा यही सबमिशन है कि आज एक missed opportunity है। आप पूरे तरीके से मैनेजमेंट को इम्प्रूव कर सकते थे, मैनेजमेंट पर आप बोर्ड को लेकर आए। एक मिनट के लिए आप ध्यान दीजिएगा कि रेलवे का एक बोर्ड है, उसको कहीं नीचे की जगह पर जाकर पटरी पर छोटा-सा खर्च करना है। वह बोर्ड के approval के बाद होगा। यानी, जब board approval

देगा, तब होगा। जो जोनल्स बने हुए हैं, उनका क्या काम है? जोनल का mostly operation related चीजों से रिलेटेड काम है। अगर हम management को streamline decentralize कर लें और जोनल के लेवल पर उनके financing को थोड़ा स्ट्रीमलाइन कर लें, तो वह इम्पूव हो जाएगा। दूसरा, मुझे यह लगता है कि किसी भी मैनेजमेंट में सबसे important चीज यह होती है कि आपके यूनिट्स क्या हैं? मैं मंत्री जी से यह भी चाहूंगा कि जो भी रेल लाइन्स हैं, क्योंकि कई रेल लाइन्स फायदे में चल रही हैं और कुछ घाटे में चल रही हैं, तो कौन-सी रेल लाइन्स फायदे में चल रही है और वह रेल लाइन फायदे में क्यों चल रही हैं? क्या हमारे पास यह डेटा है कि कितने स्टेशन्स हैं, किस स्टेशन पर रेवेन्यू जनरेट कर पा रहे हैं, किस स्टेशन पर रेवेन्यू जनरेट नहीं कर पा रहे हैं? अगर हम इन सारी चीजों को यूनिट में तबदील कर दें ... (समय की घंटी) ... तो काफी अच्छा हो सकता था। ओवरऑल मैं यही कहूंगा कि हम इस अमेंडमेंट बिल का समर्थन करते हैं और हम चाहते हैं कि देश आगे बढ़े। रेलवे बहुत critical चीज़ है, हमारी तरफ से हम जो भी इनपुट दे सकते हैं, देंगे, लेकिन management को पूरे तरीके से overhaul करने की missed opportunity है, एक्सीडेंट्स की दर बढ़ गई है, इसकी जिम्मेदारी कौन लेगा? आज देश के सामने यह बड़ा प्रश्न है। अफसरों को टांगना बंद होना चाहिए। सीधे-सीधे जो political authorities हैं, जिनके हाथ में ताकत है, पावर है, उनको जिम्मेदारी लेनी चाहिए, धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI VIKRAMJIT SINGH SAHNEY): Now, Dr. V. Sivadasan.

DR. V. SIVADASAN (Kerala): Sir, for enacting legislation for a particular sector, a thorough study is very important. What is the present condition of the Indian Railways? Basically, the Railway Ministry itself has derailed. Then, how will we overcome this situation? It is very serious matter that 2,50,000 posts are lying vacant. They are not taking action for proper recruitment. In loco running staff category, 16,373 posts are lying vacant. The employees are struggling because of the burden of work. The loco pilots are struggling. They are working for 14 to 20 hours.

Security issues are there but they are not concerned about the safety and security of the passengers, who travel in the Indian Railways. Please look at the data. From 2014 to 2023, 638 train accidents happened in which 781 lives were lost. They are speaking about *kavach*. Where is the *kavach*, Sir? Whether it is there for the hon. Prime Minister or the Railway Minister; I do not know, but the ordinary passengers are not getting the benefit of *kavach*.

Sir, on the one hand, the Government has been increasing the prices of tickets in the name of *Tatkal* or premium *Tatkal* but, on the other hand, they are reducing the facilities of the passengers. Passengers are not getting proper facilities in the Indian Railways. The Government is putting big cutouts of the hon. Prime Minister, but they are not ready to make toilets for the passengers! This is the situation in Indian Railways. They introduced speed trains like *Vande Bharat*, but what the real situation

is. In an answer to my Question in this House, the Government has said that the average speed of Indian trains has been reduced in the last two years.

There is also an issue of waste management. Railways produces huge waste but it has not provided any facility for waste management. I request the hon. Railway Minister to take necessary action with regard to the waste management. In Vande Bharat trains, they have given some plastic cover. It is plastic waste. What do they consider about that?

Respected Vice-Chairman, Sir, decentralization in Indian Railways is very necessary. ... (*Time-bell rings.*)... Now, I come to the last issue, which is of very serious in nature. In the name of daily wage workers and otherwise, they are denying the reservation. So, the SC, ST, Adivasis and Dalits are not getting the benefit of reservation in the Indian Railways. For the daily wage contract labour, reservation is not there. I request the hon. Minister and the Government to allow reservation system for the downtrodden sections of the society like adivasis and dalits. Reservation is really needed in the daily wage and contract jobs in Indian Railways. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI VIKRAMJIT SINGH SAHNEY): I would request the hon. Minister, if not today, maybe when we discuss the Ministry of Railways in the House, to please respond to these valuable suggestions. Now, Shri Madan Rathore.

**श्री मदन राठौड़ (राजस्थान):** उपसभाध्यक्ष जी, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। मेरा नंबर बहुत देरी से आया है और कई माननीय सदस्यों ने कई विषय रख भी दिए हैं। महोदय, आदरणीय घनश्याम तिवाड़ी जी ने जो बात कही कि हमारे रेल मंत्री जी ओडिशा से आते हैं, लेकिन राजस्थान के हैं - मुझे इस बात की खुशी है।

महोदय, जब से देश आजाद हुआ है, तब से इस देश में अधिकतर समय बिहार और बंगाल के लोग ही रेल विभाग के मंत्री रहे हैं। महोदय, चाहे लाल बहादुर शास्त्री जी हों, जगजीवन राम जी हों, डा. राम शुभग सिंह जी हों, ललित नारायण मिश्र जी हों, केदार पाण्डेय जी हों, जॉर्ज फर्नांडिस जी हों, रामविलास पासवान जी हों, नीतीश जी हों, लालू प्रसाद यादव जी हों, ए.बी.ए. गनी खान चौधरी जी हों या ममता बनर्जी जी हों, उन्होंने हमारे साथ बहुत भेदभाव किया, जिसके कारण उत्तर भारत और पश्चिमी भारत के क्षेत्रों में विशेष रूप से रेल का पर्याप्त विस्तार नहीं हो सका।

महोदय, अभी-अभी माननीय संदीप कुमार पाठक जी कह रहे थे कि रेलवे का अलग से बजट नहीं है। मैं उन्हें बताना चाहता हूं कि रेलवे का बजट बढ़ा है, बल्कि बजट लगातार बढ़ता जा रहा है। जब रेलवे का पहले की तुलना में 9 गुना बजट दिया गया है, फिर अलग बजट की चर्चा करने का क्या मतलब है - यह समझ में नहीं आया?

महोदय, वे कह रहे थे कि टिकट नहीं मिला। पहले ब्लैक में टिकट मिला करते थे, लेकिन वे अब बंद हो गए हैं। आप इस बात को समझिए — शायद आप ब्लैक में टिकट पाने की कोशिश

करते होंगे, इसलिए आपको ब्लैक में टिकट नहीं मिलेगा, आप ऑनलाइन बुकिंग कराइए, आपको ऑनलाइन टिकट मिल जाएगा।

महोदय, अभी डा. वी. शिवादासन जी कह रहे थे कि रेल में टॉयलेट्स नहीं हैं। मैं समझता हूं कि शायद ये किसी मालगाड़ी में चढ़ गए होंगे, इसलिए यह संभव है कि इन्होंने ध्यान नहीं दिया होगा। इन्हें यह देखना चाहिए था कि अगर रेल में टॉयलेट नहीं हैं, तो ऐसा कौन-सा डिब्बा था, पर इन्हें यह खुद भी समझ नहीं आया होगा। ...**(व्यवधान)**... हाँ, मालगाड़ी में चढ़ गए होंगे, किसी और डिब्बे में चढ़ गए होंगे। पता नहीं, कौन-सी ट्रेन थी? बच्चों के खेलने वाली, जो नैरो गेज़ वाली ट्रेन होती है, कहीं उसमें तो नहीं चढ़ गए होंगे? महोदय, यह भी संभव है। शायद वे टॉय ट्रेन में चढ़ गए होंगे। ...**(व्यवधान)**...

**उपसभाध्यक्ष (श्री विक्रमजीत सिंह साहनी):** प्लीज़, आप अमेंडमेंट पर बोलिए। ...**(व्यवधान)**...

**श्री मदन राठौड़:** आपके सवाल का जवाब माननीय मंत्री जी दे देंगे। ...**(व्यवधान)**... मैं तो यह निवेदन करना चाहूंगा कि रेल (संशोधन) विधेयक, 2024 जो लाया गया है ...**(व्यवधान)**...

**THE VICE-CHAIRMAN (SHRI VIKRAMJIT SINGH SAHNEY):** Let us conclude. We have only two speakers.

**श्री मदन राठौड़:** यह वास्तव में रेलवे को संचालित करने वाले कानूनी ढांचे को और सुव्यवस्थित करने की दिशा में महत्वपूर्ण कदम है। यह विधेयक रेलवे बोर्ड को अपनी सभी शक्तियां प्रदान करने का अधिकार देता है। आधुनिकीकरण की दिशा में वंदे भारत ट्रेनों की शुरुआत, कवच ट्रेन सुरक्षा प्रणाली, शहरों में मेट्रो रेल, ये व्यवस्थाएं भी इसी से मिलती हैं। यह रेलवे प्रशासन के भीतर निरंतरता और स्थिरता सुनिश्चित करने में महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है, जिससे 2030 तक महत्वाकांक्षी लक्ष्यों को प्राप्त किया जा सकेगा।

महोदय, ये डिरेलमेंट की बात कर रहे थे। मैं आपको बताना चाहता हूं कि पहले कांग्रेस राज में 350 से 102, यह इनका एवरेज रहा है और अभी बीजेपी के राज में केवल 23 एवरेज आया है, तो डिरेलमेंट भी कम हुआ और दुर्घटनाएं भी कम हुई। कांग्रेस राज में 473 और 122 के बीच में था और हमारे समय में यह 24 है। यह कोई कम बात नहीं है। इसमें समय की प्रतिबद्धता भी सुनिश्चित की गई है। मोदी जी ने 10 वर्षों में 31,000 किलोमीटर नए ट्रैक बनाए और 5,000 प्रति वर्ष नए ट्रैक बनाए जा रहे हैं। मैं आपको यह बताना चाहूंगा कि 1989 के सेक्षण 2 में क्लॉज 1बी जोड़ा गया है। पहले प्लेटफॉर्म की स्थिति कितनी खराब थी, यह हम सब जानते हैं। प्लेटफॉर्म बहुत गंदे थे। अब एकदम साफ-सुथरे प्लेटफॉर्म्स देखने को मिलते हैं। प्लेटफॉर्म्स बहुत नीट एंड क्लीन हैं। रेलवे के डिब्बे भी कई बार साफ किए जाते हैं। पहले जब हम रेल में यात्रा करते थे, तब हम लोग खिड़कियों से बाहर नहीं देखा करते थे। मैं सोचता हूं कि अगर कोई विदेशी भारत की रेल में सफर करता था, तो वह हमारी इमेज हल्के स्तर की सोच कर जाता था। रेल के ट्रैक पर लोग शौच के लिए चले जाया करते थे। मैं सम्माननीय मोदी जी को धन्यवाद देना चाहूंगा कि उन्होंने शौचालय का निर्माण करवाया और आज वह स्थिति नहीं है। आज सम्मानजनक स्थिति है और

रेलवे ट्रैक के बाहर भी सफाई हो रही है। यह कोई कम बात नहीं है। इस व्यवस्था को करने का काम हमारी वर्तमान सरकार ने किया है। रेलवे का जो विद्युतीकरण का मामला है - कांग्रेस राज में 1.42 किलोमीटर मतलब लगभग डेढ़ किलोमीटर प्रति दिन और बीजेपी के राज में 19.6 किलोमीटर प्रतिदिन विद्युतीकरण का काम किया जा रहा है। यहीं नहीं, 2014 से पहले केवल 29.9 प्रतिशत ही ट्रेन विद्युतीकृत की गई थीं और अब 98.93 विद्युतीकृत हो गई हैं। इसी प्रकार वंदे भारत और अन्य ट्रेन्स भी हैं।

महोदय, मैं बताना चाहूंगा कि एक बार हमें इंग्लैंड से फ्रांस जाने का मौका मिला था। वहां समुद्र के अंदर ट्यूब में ट्रेन चलती थी। उसकी तर्ज पर हमारे अश्विनी वैष्णव साहब और नरेन्द्र भाई जी ने गुजरात से मुम्बई तक समुद्र के अंदर ट्यूब लगाकर उसमें ट्रेन चलाने की व्यवस्था की है। क्या यह कोई छोटी बात है? क्या इस पर आप गौरव नहीं कर सकते हैं? आपको इस पर गर्व होना चाहिए। अभी हमारे घनश्याम तिवाड़ी जी कह रहे थे कि कुम्भ में 13,000 ट्रेन्स चलाई गई। जब मैंने रेल मंत्री जी को फोन किया कि मेरे गंगानगर में किन्नू ज्यादा पैदा हो गया। बंगाल के लोगों को किन्नू नहीं मिलता है। माननीय मंत्री जी यहां विराजमान हैं, मैंने उनको निवेदन किया कि हमारे गंगानगर का किन्नू हमारे यहां खराब हो जाएगा, तो आप एक ट्रेन हमें उपलब्ध करवा दें और हम उसे बंगाल भेजना चाहते हैं। इन्होंने हमको इतनी व्यस्तताओं के बावजूद, यानी कुम्भ में इतनी ट्रेनें लगाने के बावजूद भी तत्काल ट्रेन उपलब्ध करवा दी। इसके लिए मैं मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा। आज बंगाल में आपको जो किन्नू मिल रहा है, वह हमारे गंगानगर का किन्नू मिल रहा है और वह रेल के माध्यम से आपके यहां पहुंच रहा है। इसके लिए आपको भी उन्हें धन्यवाद देना चाहिए। यहीं नहीं, रेलवे में CCTV कैमरे लगाए गए और आज आप देखेंगे कि रेलवे में भी किसी भी प्रकार का अपराध नहीं हो सकता। वहाँ पर भी निगरानी रखी जा रही है। यह अच्छी बात है, इसकी प्रशंसा निश्चित रूप से करनी चाहिए।

इसी प्रकार से Delhi-Mumbai Freight Corridor को double lane करने का जो काम किया गया, यह अभी हमारी सरकार ने किया है। पहले यह लंबित थी, यह कभी किया नहीं गया। यहीं नहीं, एक प्लेटफार्म से दूसरे प्लेटफार्म पर जाने के लिए अभी इन्होंने जो व्यवस्था की, यानी इन्होंने elevated bridge बनाने का जो काम किया, यह बहुत बड़ी बात है। लगभग 1,150 प्लेटफॉर्म का विस्तार करने का काम किया गया। प्लेटफॉर्म नए बने, यानी पहले वाले प्लेटफॉर्म, जिन पर बहुत भीड़-भाड़ रहती थी, लोगों को बैठने की व्यवस्था भी नहीं मिलती थी, वहाँ पर इस प्रकार की व्यवस्था की गई। लोगों को ठहरने के लिए, उनको आराम करने के लिए या कुछ समय गुजारने के लिए यह जो व्यवस्था की गई, प्रत्येक प्लेटफार्म पर बहुत अच्छी आधुनिक सुविधाओं से युक्त इस प्रकार की व्यवस्था की गई। इसके लिए रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहिए।

महोदय, अब डिब्बे भारत में बनने लगे हैं। यह बहुत बड़ी बात है। वंदे भारत के डिब्बे भी भारत में बनने लगे हैं, इंजन भी भारत में बनने लगे हैं। पहले केवल बंगाल के आसपास इस प्रकार के कारखाने थे। अब हमारे इलाके में भी इस प्रकार का निर्माण करने का काम किया गया है।

महोदय, मैं और एक-दो निवेदन करना चाहूंगा। हम चाहते हैं कि जब रेलवे का इतना विस्तार हो रहा है, तो हम यह चाहेंगे कि अब राजस्थान में भी रेल का विस्तार किया जाए। आप पाली से दिल्ली तक की सीधी ट्रेन भी उपलब्ध करवाएँगे, इस प्रकार का भी प्रस्ताव विचाराधीन है।

मैं तो रेल मंत्री जी को इसके लिए भी धन्यवाद देना चाहूँगा। कई स्टेशंस हैं, जहाँ लोगों की माँग बढ़ रही है कि हमारे इस इलाके में भी और स्टेशन पर भी रेलों का ठहराव सुनिश्चित किया जाए। लेकिन लंबी दूरी की ट्रेन्स हैं, उनके लिए स्टेशंस पर आप ऐसी व्यवस्था करवा रहे हैं कि कैसे यात्रियों को सुविधा मिल सके, आपने इस प्रकार की व्यवस्था करने का काम किया।

रेलवे में पहले unmanned gates थे, जिससे दुर्घटनाएँ हो जाया करती थीं। कोई बैलगाड़ी लेकर, ट्रैक्टर लेकर उसे पार करता था और इतने में ट्रेन आ जाती थी। इस प्रकार की दुर्घटनाएँ हुई हैं। हमारे यहाँ मेड़ता के पास रेन में इस प्रकार की दुर्घटना पहले कांग्रेस राज में हुई थी, जिसमें लगभग 36 लोग कट गए थे। किसी के हाथ मिले, किसी के पैर मिले, ऐसी स्थिति वहाँ बनी थी। अब एक भी ऐसी रेलवे क्रॉसिंग नहीं है, जहाँ पर किसी प्रकार की सुरक्षा की व्यवस्था न की गई हो। वहाँ या तो अंडरपास दिया गया है, या ओवरब्रिज बनाया गया है। कितने ओवरब्रिजेज बने, आप कल्पना करें। रेलवे ने इतने ओवरब्रिजेज बना दिए और कई जगहों पर अंडरपास बनाए, ताकि इस प्रकार की दुर्घटना न हो। इसके लिए तो रेल मंत्री जी को और आदरणीय मोदी जी को धन्यवाद देना चाहिए। कई स्थान ऐसे हैं, जहाँ रेलवे क्रॉसिंग है, तो वहाँ पर और आदमी लगाए गए, कर्मचारी लगाए गए।

यही नहीं, मैं एक और निवेदन करना चाहूँगा। मैं विपक्ष के साथियों से भी आग्रह करूँगा कि कोई रेलवे के ट्रैक पर बहुत बड़ा स्लैब रख देता है। यह कितनी घटिया बात है, उस व्यक्ति की कितनी विकृत मानसिकता है कि वह क्रेन से उठा कर एक बड़ा ब्लॉक वहाँ रख देता है, जिससे इंजन आएगा, टकराएगा और ट्रेन derail हो जाएगी। ऐसी विकृत मानसिकता को रोकने में आप भी सहयोग करें। कोई रेल के प्लेटफार्म के आगे गैस का सिलिंडर रख देता है, जिससे रेल टकराएगी, ब्लास्ट होगा और रेल derail हो जाएगी। इसी प्रकार से पत्थर मारने की घटना होती है। वंदे भारत पर पत्थर फेंकना, यह क्या बात है! कैसी मानसिकता है! आप और हम मिल कर इस प्रकार का प्रयास करें, क्योंकि यह हमारी संपत्ति है, हमारी अपनी संपत्ति है, इसकी सुरक्षा का दायित्व हमें निभाना चाहिए। केवल आलोचना करना पर्याप्त नहीं है, एक दूसरे पर छींटाकशी करना पर्याप्त नहीं है। अच्छे काम की प्रशंसा भी करनी चाहिए और सहयोग की भावना रखनी चाहिए। आपका बहुत बहुत धन्यवाद।

**उपसभाध्यक्ष (श्री विक्रमजीत सिंह साहनी):** मदन राठौड़ जी, आपने अच्छी बात बताई। रवनीत सिंह जी भी यहाँ बैठे हैं। जिस प्रकार से गंगानगर से कीनू की ट्रेन लगाई गई है, उम्मीद है कि अब आप अबोहर-फाजिल्का से भी कीनू की ट्रेन लगा दीजिएगा, जिससे किसान का भला हो जाएगा। रामजी लाल सुमन जी।

**श्री रामजी लाल सुमन (उत्तर प्रदेश):** उपसभाध्यक्ष जी, रेल (संशोधन) विधेयक, 2024 पर अभी हमारे साथियों ने चर्चा की। इस विधेयक का सीधा-सीधा मतलब यह है कि रेलवे बोर्ड को और ज्यादा शक्तियां दी जाएँ, स्वायत्तता दी जाए। मैं आपसे आग्रह करना चाहूँगा कि शक्ति का बंटवारा होना चाहिए। यह इतना बड़ा महकमा है, इतना बड़ा विभाग है कि अगर शक्ति एक ही जगह केंद्रित हो जाएगी, तो निश्चित रूप से रेलवे को काम करने में असुविधा होगी।

महोदय, रेल हमारे जीवन का अभिन्न अंग है और हमारे देश की जीवन रेखा है। मैं निवेदन करना चाहूँगा कि अभी हमारे तमाम मित्रों ने वन्दे भारत ट्रेन का जिक्र किया। हर व्यक्ति वन्दे भारत ट्रेन से सफर नहीं करता। आम आदमी किस ट्रेन से सफर करता है, उसका किस ट्रेन से रिश्ता है, इस पर आज हमारे मित्र अगर चर्चा करते, तो ज्यादा बेहतर था। अभी तमाम लोगों ने जिक्र किया कि रेलवे में तमाम दुर्घटनाएं हुईं, बाबू जगजीवन राम जी के समय में यह हुआ, लालबहादुर शास्त्री जी के समय में यह भी हुआ। महोदय, यह जो परिपाटी भाजपा के लोगों ने बना रखी है, यह स्वरथ परिपाटी नहीं है। पहले क्या हुआ, तो कोई न कोई वजह रही होगी, जिसकी वजह से आप यहां आए। आपका काम बेहतर करना है, अच्छा करना है, पुरानी गाथाओं को गाना नहीं है। पुराने समय में रेल दुर्घटनाएं होती थीं। आपने तो दिल्ली में भगदड़ में 18 लोगों को मार डाला। यह कहां का लॉजिक है? महोदय, यह किसी भी कीमत पर स्वरथ परंपरा नहीं है और यह जो परंपरा सरकार ने और भाजपा ने शुरू कर रखी है, इस पर विराम लगना चाहिए।

आपने बड़ी भारी उपलब्धियों का जिक्र किया। मैं कहना चाहूँगा कि रेलवे के संचालन के लिए जब आपके पास तंत्र नहीं हैं, सरकारी कर्मचारी नहीं हैं, तो बताइए कि भला यह कम अच्छी तरह से कैसे हो पाएगा? महोदय, इस समय रेलवे में 12 लाख 26 हजार कर्मचारी हैं और 15 लाख कर्मचारियों की आवश्यकता होती है, तो अभी इसमें 3 लाख और कर्मचारियों की आवश्यकता है। नई रेल गाड़ियां चल रही हैं, कर्मचारियों की आवश्यकता है, लेकिन उनकी भर्ती आप नहीं कर रहे हैं। अगर आप भर्ती कर रहे हैं, तो आउटसोर्सिंग से कर रहे हैं। महोदय, ये हर काम संविदा पर कराना चाहते हैं। मैं आपसे बहुत विनम्रता के साथ कहना चाहूँगा कि सरकार की नीयत ठीक नहीं है, सरकार रेलवे को निजी हाथों में बेचना चाहती है। यह निश्चित रूप से एक निंदनीय प्रयास है। ...**(समय की घंटी)**... महोदय, मैं यह कहना चाहूँगा कि आज जो स्थिति है..

**THE VICE-CHAIRMAN (SHRI VIKRAMJIT SINGH SAHNEY):** Please conclude.

**श्री रामजी लाल सुमन:** महोदय, आज भर्तियाँ नहीं हो रही हैं। महोदय, मैं एक ही निवेदन करना चाहूँगा। कोरोना काल में जिन रेलगाड़ियों के ठहराव थे, वे बंद हो गये, लेकिन आपने नए सिरे से वे ठहराव शुरू नहीं किये। पत्रकारों को जो सुविधाएं मिलती थी, वह अपने खत्म कर दीं; सीनियर सिटीजंस को जो सुविधाएं मिलती थीं, वह आपके खत्म कर दीं। महोदय, सबसे महत्वपूर्ण बात यह है कि जब रेलवे का कोई कर्मचारी मर जाता था, तो उस मृतक के आश्रित को फौरन नौकरी मिलनी चाहिए, उसमें अब सालों लग जाते हैं, लेकिन उस मृत सरकारी कर्मचारी के आश्रित को नौकरी नहीं मिलती है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके मार्फत एक ही निवेदन करना चाहूँगा कि मेहरबानी करके हमारा प्रयास सकारात्मक होना चाहिए, नकारात्मक नहीं होना चाहिए। रेलवे अगर बेहतर काम करेगी, तो यह लोगों को दिखाई देगा। ये आंकड़ों में उलझाना चाहते हैं।

**उपसभाध्यक्ष (श्री विक्रमजीत सिंह साहनी):** धन्यवाद।

**श्री रामजी लाल सुमनः** महोदय, तमाम जगह एकसीडेंट्स हुए। मैं आपसे पूछना चाहता हूं कि क्या यह इस सरकार की जिम्मेदारी नहीं है? उस पर विराम लगना चाहिए। आपके काम करने से, आम आदमी को भी दिखाई देना चाहिए ...**(समय की घंटी)**... कि रेलवे आम लोगों के हित में काम कर रही है, धन्यवाद।

**उपसभाध्यक्ष (श्री विक्रमजीत सिंह साहनी):** धन्यवाद। श्री आदित्य प्रसाद।

**श्री आदित्य प्रसाद (झारखण्ड):** माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे इस महत्वपूर्ण रेल (संशोधन) विधेयक, 2024 पर बोलने के लिए जो अवसर दिया है, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

महोदय, रेलवे बोर्ड की स्थापना 1905 में की गई थी। इसके बाद रेलवे अधिनियम, 1989 आया, जिसके तहत पुराने कानून की जगह नए कानून को लाया गया था। लेकिन उस समय भारतीय रेलवे बोर्ड अधिनियम, 1905 को मौजूदा रेलवे अधिनियम, 1989 में एकत्रित नहीं किया गया, जिसकी बहुत जरूरत थी और आज माननीय रेल मंत्री जी के प्रयास से भारतीय रेलवे बोर्ड अधिनियम, 1905 के प्रावधानों को मौजूदा रेलवे अधिनियम, 1989 में एकत्रित करने के लिए रेलवे (संशोधन) विधेयक, 2024 लाया गया है। इस विधेयक के माध्यम से रेलवे बोर्ड की परिचालन स्वतंत्रता को बढ़ाया गया है तथा इसकी संरचना शक्तियों और प्रक्रियाओं को परिभाषित किया गया है। साथ ही, यह विधेयक 1905 के भारतीय रेलवे बोर्ड अधिनियम को निरस्त करेगा तथा रेलवे बोर्ड को संचालित करने वाले कानूनी ढांचे को सरल बनाने का प्रयास करेगा।

महोदय, रेलवे का आधुनिकीकरण आज के समय की माँग है। रेलवे बोर्ड की डिसेंट्रलाइजेशन से स्थानीय समस्याओं का त्वरित निवारण करने में मदद मिलेगी। जोनल और स्थानीय स्तर पर, 16 जोन में बैंटे रेलवे के निर्णय के लिए एक मात्र बॉडी, रेलवे बोर्ड है, जबकि अन्य महत्वपूर्ण मुद्दों, जैसे स्थानीय बजट/खर्च संबंधी, इन्फ्रास्ट्रक्चर के लिए धन/संसाधन और ह्यूमन रिसोर्स जैसे अति महत्वपूर्ण मुद्दों पर भी सेंट्रलाइज्ड निर्णय के लिए रेलवे बोर्ड पर निर्भर रहते थे। इससे अनावश्यक देरी और कठिनाइयाँ होती थीं, लेकिन अब इनमें अभूतपूर्व आसानी होगी। पूर्व में जैसे कि 2014 की श्रीधरन समिति, रेलवे पुनर्निर्माण समिति, 2015 आदि विभिन्न समितियों ने जोनल स्तर पर स्वतंत्र निर्णय देने की सलाह दी थी।

महोदय, रेलवे की बुनियादी ढांचे के विकास में अक्सर सरकारी प्रक्रियाओं और कागजी कामों की वजह से देरी होती थी। रेलवे (संशोधन) अधिनियम, 2024 इस तरह की जटिलताओं को दूर करने के लिए कदम उठाएगा ताकि विकास की परियोजनाओं को तेजी से पूरा किया जा सके।

महोदय, देश के गरीब का बेटा यशस्वी प्रधान मंत्री आदरणीय नरेन्द्र मोदी जी और माननीय रेल मंत्री जी के कुशल नेतृत्व में हमारी सरकार ने पिछले 10 वर्षों में रेलवे में इन्फ्रास्ट्रक्चर के क्षेत्र में विकास करके भारत को विकास की राह पर लाकर खड़ा कर दिया है। वास्तविकता यह है कि जब कांग्रेस सरकार सत्ता में थी, तब रेलवे इन्फ्रास्ट्रक्चर में सुधार के लिए कोई ठोस प्रयास नहीं किए गए। 2009 से 2014 के बीच कांग्रेस की सरकार ने रेलवे के पूंजीगत कार्यों के लिए केवल 2.3 लाख करोड़ रुपए का आवंटन किया था। यह अपर्याप्त निवेश रेलवे परियोजनाओं में देरी,

आधुनिकीकरण की विफलता और नेटवर्क को पुराना और अक्षम बनाने का कारण बना। इसका भुक्तभोगी हम लोग यानी रांची, झारखंड के लोग भी हैं। मोदी सरकार ने रेलवे को प्राथमिकता देते हुए इस क्षेत्र में बड़े पैमाने पर निवेश किया है। 2014 से लेकर अब तक रेलवे के विकास के लिए 8.5 लाख करोड़ रुपए से अधिक का आवंटन किया गया है। यह निवेश न केवल अधूरी परियोजनाओं को पूरा करने में मददगार साबित हुआ है, बल्कि रेलवे के आधुनिकीकरण और विस्तार में भी महत्वपूर्ण भूमिका निभा रहा है।

महोदय, 2014 से अब तक हमारी सरकार द्वारा लगभग 31,000 किलोमीटर से ज्यादा रेलवे ट्रैक का निर्माण कराया गया है, जो इस सरकार की प्रतिबद्धता और दक्षता को दर्शाता है। इसके अलावा वर्ष 2024-25 के लिए रेलवे के लिए 2.52 लाख करोड़ रुपए का पूंजीगत आवंटन किया गया है। यह अब तक का सबसे बड़ा आवंटन है तथा यह 2013-14 में कांग्रेस सरकार में किए गए आवंटन से लगभग 9 गुना अधिक है।

महोदय, मोदी सरकार का उद्देश्य केवल रेलवे का विकास करना नहीं है, बल्कि इसे सुरक्षित, कुशल, भरोसेमंद और विश्व स्तरीय बनाना है। कांग्रेस सरकार के कार्यकाल में रेलवे की सुरक्षा को लेकर गंभीर लापरवाही बरती गई। रखरखाव की कमी और पुरानी तकनीक के उपयोग के कारण रेल-सुरक्षा बार-बार समझौते का शिकार होती रही। इसके परिणामस्वरूप ट्रेन दुर्घटनाओं की संख्या चिंताजनक रूप से अधिक होती रही। इसके विपरीत मोदी सरकार ने रेलवे की सुरक्षा को अपनी शीर्ष प्राथमिकता पर रखा है। रेलवे में आधुनिक तकनीक और सुदृढ़ रखरखाव को बढ़ावा देते हुए, इस सरकार ने दुर्घटनाओं को न्यूनतम स्तर पर लाने में सफलता हासिल की है और इसीलिए पिछली सरकार की अपेक्षा हमारी सरकार में 75 प्रतिशत दुर्घटनाओं में कमी आई है तथा लगातार इसको कम करने पर फोकस किया जा रहा है।

हमारी मोदी सरकार पर्यावरण-संवेदनशीलता का ध्यान रखते हुए रेलवे को 'नेट जीरो कार्बन एमिशन' की ओर ले जाने में काफी तेजी से आगे बढ़ रहा है। स्टेशन और ट्रेन संचालन के लिए सौर पैनल लगाए जा रहे हैं। हरित स्टेशन पहल पर काफी तेजी से ध्यान दिया जा रहा है। रेलवे स्टेशन अब हरित प्रमाणन के लिए कदम उठा रहे हैं, जैसे ऊर्जा और पानी की बचत तथा कचरे का पुनर्चक्रण।

"ग्रीन स्टेशन पहल" के तहत सोलर रूफटॉप्स और एलईडी लाइट का व्यापक उपयोग किया जा रहा है। आदरणीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में भारतीय रेलवे 100% ब्रॉडगेज ट्रैक विद्युतीकरण की दिशा में तेजी से आगे बढ़ रहा है। जैसा कि माननीय रेल मंत्री जी ने बताया कि पिछले 60 वर्षों में मात्र जहां 21,000 किलोमीटर रेलवे का इलेक्ट्रिफिकेशन हुआ था, वहीं हमारे देश के यशस्वी प्रधान मंत्री, आदरणीय श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में पिछले 10 वर्षों में 21,000 किलोमीटर की तुलना में 44,000 किलोमीटर रेलवे का विद्युतीकरण किया गया है।

### (उपसभापति महोदय पीठासीन हुए)

उपसभापति महोदय, मोदी जी की सरकार ने आम जनता की जरूरतों को ध्यान में रखते हुए "नॉन ए.सी. अमृत भारत" ट्रेनों की शुरुआत की है। इन ट्रेनों में यात्रियों के सफर को आरामदायक और सुरक्षित बनाने के लिए कई आधुनिक सुविधाएं प्रदान की गई हैं। साथ ही, ये ट्रेनें

आम जनता के लिए सस्ती और आरामदायक यात्रा का विकल्प प्रदान करती हैं। इस पहल के माध्यम से "सबका साथ, सबका विकास, सबका विश्वास" की सोच को आगे बढ़ाते हुए रेलवे को अधिक समावेशी और आधुनिक बनाने का प्रयास किया गया है। "नॉन ए.सी. अमृत भारत" ट्रेनों में सुरक्षा को प्राथमिकता देते हुए हर कोच में सीसीटीवी कैमरे लगाने का प्रावधान किया गया है। पैसेंजर इंफोर्मेशन सिस्टम आज के युग में बहुत जरूरी है। इसके माध्यम से यात्रियों को यात्रा के दौरान स्टेशनों की जानकारी, ट्रेन की लोकेशन और अगले स्टॉप की सूचना डिजिटल डिसप्ले बोर्ड के माध्यम से मिलती है।

महोदय, मैं झारखण्ड राज्य से आता हूँ और गर्व के साथ कहना चाहता हूँ कि 2014 के बाद से माननीय प्रधान मंत्री, आदरणीय नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में और माननीय रेल मंत्री जी के मार्गदर्शन में झारखण्ड राज्य के रेलवे क्षेत्र में अभूतपूर्व विकास हुआ है और हो रहा है। महोदय, एक आश्चर्य की बात यह है कि झारखण्ड में एक गिरिडीह जिला है, जो एक बहुत बड़ा जिला है। वह एक पिछड़ा जिला है और उग्रवाद से प्रभावित जिला है। 140 साल पहले गिरिडीह का रेलवे स्टेशन बना था, लेकिन वहां तक रेलवे नहीं पहुंच पाई थी। आज हम झारखण्डवासी गर्व के साथ यह कह सकते हैं कि देश के यशस्वी प्रधान मंत्री जी ने जब देश की सत्ता की बागड़ोर संभाली, तो उसके बाद अश्विनी वैष्णव जी के नेतृत्व में आज गिरिडीह स्टेशन पर भी ट्रेन पहुंच रही है। महोदय, हमारी सरकार ने झारखण्ड के रेलवे नेटवर्क को मजबूत बनाने के लिए कई महत्वपूर्ण परियोजनाओं की प्राथमिकता दी है। झारखण्ड झाड़, जंगल, पहाड़, पर्वत से आच्छादित राज्य है, लेकिन उस परिस्थिति में भी झारखण्ड में नए रेलवे प्रोजेक्ट्स शुरू होने से राज्य के ग्रामीण और शहरी क्षेत्रों के बीच बेहतर कनेक्टिविटी मिली है। इंफ्रास्ट्रक्चर का विस्तार, रेलवे ट्रैक के विद्युतीकरण और दोहरीकरण के काम तेजी से पूरे किए जा रहे हैं, जिससे ट्रेनों की रफ्तार और सेवाओं में सुधार हुआ है।

महोदय, झारखण्ड के यात्रियों की सुविधा के लिए कई नई ट्रेनें शुरू की गई हैं, जिससे राज्य के नागरिकों को देश के अन्य हिस्सों से जुड़ने में आसानी हो रही है। माननीय प्रधान मंत्री जी की पहल से सितंबर, 2024 में झारखण्ड के रांची से 660 करोड़ रुपये की विभिन्न परियोजनाओं का वर्चुअल उद्घाटन किया गया, जिसमें देवघर जिले में मधुपुर बाईपास लाइन और हजारीबाग टाउन कोचिंग डिपो की आधारशिला रखी गई है। साथ ही साथ, बहुत सारी कई नई ट्रेनें और सेवाएं शुरू करने में मदद की जा रही है। माननीय रेल मंत्री जी ने हाल ही में, 10 अक्टूबर, 2024 को झारखण्ड के लोगों को एक नई ट्रेन सेवा का महत्वपूर्ण उपहार दिया है। यह नई ट्रेन सेवा साहिबगंज को हावड़ा से जोड़ेगी। यह लगभग 350 किलोमीटर की दूरी मात्र 7 घंटे में केवल 125 के किफायती किराये पर तय करेगी, जिससे झारखण्ड के निवासियों को काफी राहत मिलेगी। वर्तमान में यात्री साहिबगंज से हावड़ा तक सड़क मार्ग से यात्रा करने के लिए 700 से 800 रुपये तक खर्च करते हैं, लेकिन इस ट्रेन सेवा की शुरुआत से न केवल उनकी यात्रा आसान होगी, बल्कि क्षेत्र में व्यापार और रोजगार के अवसर भी बढ़ेंगे। झारखण्ड में वंदे भारत ट्रेनें टाटानगर-पटना, भागलपुर-दुमका-हावड़ा, ब्रह्मपुर-टाटानगर, गया-हावड़ा, देवघर-वाराणसी और राउरकेला-हावड़ा मार्गों पर कनेक्टिविटी में सुधार करेंगी। इन वंदे भारत ट्रेनों के शुरू होने से यात्रियों, व्यापारियों, गरीबों और छात्रों को काफी सहूलियतें मिल रही हैं। इसके साथ ही साथ, ये ट्रेनें देवघर में बैद्यनाथ धाम,

वाराणसी में काशी विश्वनाथ मंदिर, कालीघाट, कोलकाता में बेलूर मठ आदि जैसे तीर्थ स्थलों तक लोगों को तेजी से पहुंचाने का काम कर रही हैं। ... (समय की घंटी)...

**श्री उपसभापति:** आदित्य जी, आपका समय खत्म हुआ, अब आप समाप्त करें।

**श्री आदित्य प्रसाद:** एक मिनट, सर।

**श्री उपसभापति:** नहीं, अब आप समाप्त करें।

**श्री आदित्य प्रसाद:** माननीय उपसभापति महोदय, 10 वर्ष पहले कांग्रेस के समय में झारखंड का रेल बजट आवंटन मात्र 450 करोड़ रुपये था, लेकिन आज वह बढ़कर 7,300 करोड़ से ज्यादा हो गया है। झारखंड के विकास के लिए किए गए निवेश में पिछली सरकार से 16 गुना वृद्धि है, इसलिए मैं अंतर मन से और पूरे झारखंड वासियों की तरफ से गांव, गरीब के बेटे आदरणीय प्रधान मंत्री जी और आदरणीय रेलवे मंत्री जी का आभार प्रकट करता हूं कि झारखंड को विशेष तोहफा दिया है और झारखंड को आशीर्वाद दिया है, बहुत-बहुत धन्यवाद।

**श्री उपसभापति:** मैं माननीय मंत्री जी को रिप्लाई के लिए निमंत्रित करूं, इसके पहले दो अनाउंसमेंट हैं।

#### PANEL OF VICE-CHAIRPERSONS

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Hon. Members, I have to inform Members that the Panel of Vice-Chairpersons has been re-constituted with the following Members:-

1. Ms. Indu Bala Goswami
2. Shrimati Kiran Choudhry
3. Shrimati Sangeeta Yadav
4. Shrimati Sunetra Ajit Pawar
5. Shri S Niranjan Reddy
6. Shri Ghanshyam Tiwari
7. Shri Rajeev Shukla
8. Shri P. Wilson

## RECOMMENDATIONS OF THE BUSINESS ADVISORY COMMITTEE

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I have to inform Members that the Business Advisory Committee in its meeting held on 10<sup>th</sup> March, 2025, recommended that the following Parties may initiate the discussion on the working of the Ministries identified by the Committee in its meeting held on the 11<sup>th</sup> February, 2025:-

- |       |                            |      |
|-------|----------------------------|------|
| (i)   | Education;                 | INC  |
| (ii)  | Railways;                  | BJP  |
| (iii) | Health and Family Welfare; | DMK  |
| (iv)  | Home Affairs;              | AITC |

The Committee also recommended that each discussion on the working of the Ministry be allocated a time of six hours. It may be recalled that the BAC had earlier recommended that the lunch hour may be skipped and the House may sit late on the days when the discussion on the working of Ministries is taken up to allow more participation from Members as conveyed *vide* Parliamentary Bulletin Part-II dated the 13.02.2025.

Further, the Committee has allotted time for Government Legislative and other Business as follows:-

<b>Business</b>	<b>Time Allotted</b>
1. Consideration and return of the Appropriation Bill relating to Demands for Grants for the year 2025-26, after it is passed by Lok Sabha.	<b>Six Hours (to be discussed together)</b>
2. Consideration and return of the Finance Bill, 2025, after it is passed by Lok Sabha.	
3. Consideration and return of the Appropriation Bills relating to following Demands, after they are passed by Lok Sabha:—	
(i) Second and final Batch of Supplementary Demands for Grants for the year 2024-25.	<b>Six Hours (to be discussed together)</b>
(ii) Demands for Excess Grants for the year 2021-22.	
4. General Discussion on the Budget (Manipur) for the year 2025-26.	

- |  |  |
|--|--|
| 5. Consideration and return of the Appropriation Bill relating to Demands for Grants (Manipur) for the year 2025-26, after it is passed by Lok Sabha.<br>6. Consideration and return of the Appropriation Bill relating to Supplementary Demands for Grants (Manipur) for the year 2024-25, after it is passed by Lok Sabha.<br>7. Discussion on the Statutory Resolution seeking approval of the Proclamation issued by the President on the 13 <sup>th</sup> February, 2025 under Article 356(1) of the Constitution in relation to the State of Manipur.<br>8. Consideration and passing of the Protection of Interests in Aircraft Objects Bill, 2025. | <b>Three Hours</b><br><br><b>Two Hours</b> |
|--|--|

The Committee also recommended that the sitting of the Rajya Sabha fixed for Thursday, the 13<sup>th</sup> of March, 2025 may be cancelled.

---

#### **GOVERNMENT BILL—*Contd.***

#### **THE RAILWAYS (AMENDMENT) BILL, 2024—*Contd.***

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now the hon. Minister to reply.

**रेल मंत्री; सूचना और प्रसारण मंत्री; तथा इलेक्ट्रॉनिक और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री (श्री अधिनी वैष्णव):** माननीय उपसभापति महोदय, बहुत-बहुत धन्यवाद। मैं उन 25 माननीय सांसदों को धन्यवाद देना चाहूंगा, जिन्होंने इस चर्चा में भाग लिया। कई अच्छे सुझाव आए, कई आलोचनाएं हुईं, और कुछ ऐसे तथ्य भी प्रस्तुत किए गए जो सत्य से परे हैं।

यदि इन सभी विषयों को समग्र रूप में देखें, तो कुल मिलाकर चार buckets में सारे सब्जेक्ट्स आते हैं। कई माननीय सांसदों ने बिल से संबंधित विषय उठाए, जैसे कि empowerment zone में किस तरह से ज्यादा पावर हो, राज्य सरकार की भूमिका क्या होगी, और Cooperative Federalism का क्या स्वरूप होगा। इस तरह के विषय रखें।

कुछ माननीय सदस्यों ने सुरक्षा उपायों पर चर्चा की, जिसमें safety, KAVACH, CCTV और anti-collision device, का उल्लेख किया गया, जो यूपीए सरकार के दौरान लगाए गए थे।

तीसरी श्रेणी में, कई माननीय सदस्यों ने रोजगार (Employment) से जुड़े विषयों को उठाया। और चौथी श्रेणी में इलेक्ट्रिफिकेशन पर भी चर्चा हुई। कुल मिलाकर, यह एक बहुत ही समृद्ध चर्चा रही, और मैं सभी माननीय सांसदों को इस व्यापक और सार्थक चर्चा के लिए धन्यवाद

देना चाहता हूं। मैं हम सबके माननीय श्री एच.डी. देवेगौड़ा साहब को धन्यवाद करना चाहता हूं। आपने जो आशीर्वाद दिया और आपके आशीर्वचन हमारे लिए बहुत बहुमूल्य हैं। आपने इतने अच्छे शब्दों में जो आशीर्वाद दिया, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूं।

उपसभापति महोदय, मैं सबसे पहले बिल से संबंधित विषयों को कवर करना चाहूंगा, जो कि एकदम relevant है। कई माननीय सांसदों ने एक चिंता जताई कि क्या इस बिल से Centralization होगा, क्या इस बिल से राज्य सरकारों की powers कम होंगी? कुछ माननीय सदस्यों ने प्रश्न उठाया कि क्या बिल से पार्लियामेंट की power कम होगी? मैं बहुत स्पष्ट तौर पर बताना चाहता हूं कि यह बिल एक simplification का बिल है। दो कानून के बजाय, एक कानून में सारे provisions हों, तो एक simpler structure है। यह इसी भावना के साथ किया गया है। इसके साथ ही मैं यह भी बताना चाहूंगा कि field offices का कितना major empowerment हुआ है। माननीय खरगे जी, अभी यहां नहीं हैं। वे कुछ देर पहले तक यहां बैठे थे। वे रेल मंत्री रह चुके हैं। दस साल पहले रेलवे के zonal offices में General Managers और DRMs के पास जो powers थीं, उनका आज से comparison करें, तो मैं सबको बहुत खुशी के साथ बताना चाहूंगा कि आज General Managers के पास किसी भी contract को accept करने की 100 per cent power है। चाहे वह दस करोड़ का tender हो या वह एक हजार का टेंडर हो, उसको आज General Manager accept करते हैं। यह empowerment हुआ है। सर, 50 करोड़ से कम के प्रोजेक्ट्स को sanction करने की, यानी approve करने की पॉवर General Managers को दी गई है। इस फील्ड में जो empowerment हुआ है, इन दस वर्षों में जिस तरह का decentralization हुआ है, उसके कारण आज रेलवे में इतना तेज काम संभव हो पाया है। यह तभी संभव हो पाया, क्योंकि इतना major decentralization हुआ है और इसमें राज्य सरकारों के साथ मिलकर बहुत सारे प्रोजेक्ट्स किए जा रहे हैं। जिन माननीय सांसदों ने कहा कि राज्य सरकारों की पॉवर कम की जाएगी, तो इसमें ऐसा कोई प्रश्न नहीं उठता है। माननीय प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी cooperative federalism में एक inherent विश्वास रखते हैं, एक पक्का विश्वास रखते हैं। आप उनकी कार्य पद्धति, उनके काम को देखेंगे, तो वे हमेशा राज्य सरकारों को साथ लेकर चलते हैं। मैं इसके कई उदाहरण दे सकता हूं। जिन राज्यों में भारतीय जनता पार्टी या एनडीए की सरकार नहीं है, उन राज्यों में भी बहुत अच्छा बजट का एलोकेशन किया गया है। मैं नाम लेकर भी बता सकता हूं। केरल में हमारी सरकार नहीं है, लेकिन वहां पर भी मोदी जी ने रेलवे के लिए तीन हजार करोड़ रुपये का allocation किया है और यह यूपीए के समय मात्र 372 करोड़ रुपये होता था। यह cooperative federalism का बहुत बड़ा उदाहरण है। तमिलनाडु में हमारी सरकार नहीं है। वहां पर 6,626 करोड़ रुपये का बजट एलोकेट किया गया है, जबकि वह 870-880 करोड़ रुपये होता था। अभी ओडिशा में हमारी सरकार बनी है। उससे पहले वहां हमारी सरकार नहीं थी। पहले यूपीए सरकार के दौरान मात्र 800 करोड़ रुपये का बजट होता था, अब मोदी जी ने दस हजार करोड़ रुपये का बजट दिया है। पश्चिम बंगाल, जहां से इतनी कदावर रेल मंत्री आती थीं ...**(समय की घंटी)**...

SHRI A.A. RAHIM: Sir,... ....(Interruptions)...

SHRI ASHWINI VAISHNAW: I am giving the example of cooperative federalism. ...(*Interruptions*)...

**श्री उपसभापति:** प्लीज़, बैठकर न बोलें। Please take your seat. ...(*Interruptions*)... Take your seat. ...(*Interruptions*)... Nothing is going on record.

**श्री अश्विनी वैष्णव:** उपसभापति जी, पश्चिम बंगाल में जहां यूपीए के समय 4,380 करोड़ रुपये का बजट होता था, वहां आज 13,955 करोड़ रुपये का बजट है। ये किस आधार पर कहते हैं कि स्टेट्स के साथ discrimination हो रहा है? आप मुझे बताइए। कुछ लोग बिल्कुल निरर्थक बात बोलते हैं और केवल राजनीति के लिए बोलते हैं। मैं उनसे रिक्वेस्ट करूंगा कि इस तरह की छोटी राजनीति न करें।

उपसभापति जी, यह बात सही है कि रेलवे में टेक्निकल लोगों को ज्यादा इम्पॉर्ट्स देनी चाहिए। मान्यवर मनोज झा जी ने भी कहा, संदीप जी ने भी कहा और अन्य कई मान्यवर सांसदों का भी इस तरह का मत था कि इसमें टेक्निकल लोगों को इम्पॉर्ट्स मिलनी चाहिए, क्योंकि यह बहुत ही टेक्निकल ऑर्गनाइजेशन है। आप चाहे ट्रैक सिस्टम देखिए, चाहे लोकोमोटिव और कोचेज की मैन्युफैक्चरिंग देखिए, चाहे इलेक्ट्रिकल सिस्टम देखिए, चाहे सिग्नलिंग एंड टेलिकॉम का सिस्टम देखिए, चाहे रेलवे के ऑपरेशन्स को देखिए, हर जगह इम्पॉर्ट्ट टेक्निकल वर्क होता है, इसीलिए माननीय प्रधान मंत्री जी ने एक विशेष निर्णय लेकर गतिशक्ति विश्वविद्यालय के नाम से एक बहुत ही महत्वपूर्ण सेंट्रल यूनिवर्सिटी बनाई है, जिससे रेलवे के टेक्निकल सब्जैक्ट्स के बारे में रिसर्च हो सके, ट्रेनिंग हो सके और अच्छे से अच्छे ट्रेंड लोगों को रेलवे में ज्यादा से ज्यादा लाया जा सके। महोदय, इसी महत्वपूर्ण निर्णय का परिणाम है कि आज रेलवे में एक नया कांफिडेंस आया है, एक नए तरीके से काम करने की पद्धति आई है।

महोदय, इसके अलावा भी मान्यवर सांसदों ने बिल के विषय में विचार रखे हैं। किसी ने कहा कि बहुत बड़े रिफॉर्म की अपोर्चुनिटी थी और इस बिल के माध्यम से रिफार्म किया जा सकता था। उपसभापति महोदय, मैं उन्हें बताना चाहता हूं कि अगर आप दस वर्षों के रिफॉर्म्स देखेंगे, तो वह लिस्ट इतनी लंबी है कि आप इस बिल की बात भूल जाएंगे, क्योंकि रिफॉर्म्स लगातार किए जा रहे हैं।

महोदय, माननीय प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी रिफॉर्म्स में एक अटूट भरोसा रखते हैं, किसी के कम्पल्शन में आकर रिफॉर्म करने की बात नहीं होती है, बल्कि वे पूरे कंविक्शन के साथ रिफॉर्म्स करते हैं।

उपसभापति महोदय, अगर हम काम की गति देखें, तो इन 11 वर्षों में 34 हजार किलोमीटर नए रेलवे ट्रैक्स इसी कारण से बने हैं, जो कि जर्मनी जैसे समृद्ध देश से ज्यादा रेलवे ट्रैक्स हैं और 45 हजार किलोमीटर तक इलेक्ट्रिफिकेशन हुआ है।

महोदय, इलेक्ट्रिफिकेशन का विषय आया, माननीय मनोज जी ने पूछा है कि हंड्रेड परसेंट इलेक्ट्रिफिकेशन की क्या जरूरत है? इनका प्रश्न जायज है, इसलिए मैं इन्हें बताना चाहता हूं कि इलेक्ट्रिकल ट्रैक्शन से डीजल ट्रैक्शन में 95 परसेंट कम पॉल्युशन होता है। अगर रोड्स से रेल को कंपेयर करें, तो करीब 90 परसेंट पॉल्युशन कम हो जाता है। जो कार्बन डाइऑक्साइड का

एमिशन है, वह कम हो जाता है। यदि इलेक्ट्रिकल और डीजल को कंपेयर करें, तो कार्बन डाइऑक्साइड में सिग्निफिकेंट कमी आती है। यह देश के लिए एक बहुत बड़ी जरूरत है कि हम मैक्सिमम ट्रांसपोर्टेशन इलेक्ट्रिकल मैथेड से करें, क्योंकि हमारे पेट्रोलियम के रिजर्व वैसे भी लिमिटेड हैं। महोदय, हम अपने खुद के सोर्स से इलेक्ट्रिसिटी जनरेट कर सकते हैं, इसलिए जरूरी है कि हम ज्यादा से ज्यादा ट्रांसपोर्टेशन, चाहे इलेक्ट्रिकल व्हिकल्स के ज़रिए रोड ट्रांसपोर्टेशन हो, चाहे इलेक्ट्रिकाइड रेलवे के माध्यम से रेल ट्रांसपोर्टेशन हो, वह सब इलेक्ट्रिकल माध्यम से ही करना चाहिए। महोदय, यह देश की जरूरत है और देश की स्ट्रेटेजिक रिक्वायरमेंट में भी आता है।

मान्यवर, इसके साथ ही साथ माननीय मनोज जी ने यह भी पूछा कि जो डीजल के लोकोमोटिव्ज हैं, उनका क्या होगा? महोदय, मैं उन्हें बताना चाहता हूं कि जो डीजल के लोकोमोटिव्ज हैं, उन्हें डिजास्टर मैनेजमेंट, ब्रेक डाउन के टाइम के लिए रखा जाएगा, क्योंकि उस वक्त इलेक्ट्रिकल लाइन को स्विच ऑफ किया जाता है, ताकि उस टाइम पर डीजल की मूवमेंट्स से काम हो सके। जो बहुत पुरानी टेक्नोलॉजी के बहुत सारे डीजल कंज्यूमिंग लोकोमोटिव्ज थे, एक तरीके से, जिनको बेचा जा सकता है, उनको बेचा गया है, जिनको एक्सपोर्ट किया जा सकता है, उन्हें एक्सपोर्ट किया गया है। ओवरऑल करीब 4 हज़ार के आसपास डीजल लोको रहेंगे, जो हमारे पूरे देश में ओवरऑल, जब भी कोई इंसिडेंट मैनेजमेंट हो, उसके काम आएंगे। महोदय, मैंने उनके प्रश्न का एकदम स्पेसिफिक जवाब दे दिया है। महोदय, रेलवे में टॉयलेट्स की बात पूछी गई। महोदय, इन 11 वर्षों में रेलवे के कोचेज में 3 लाख, 10 हज़ार टॉयलेट्स बने हैं। आप याद कीजिए कि इससे पहले कि जो परिस्थितियां होती थीं, टायलेट

**6.00 P.M.**

के नाम पर एक छोटा सा होल होता था। आज उससे बहुत बेहतरीन परिस्थिति है। जितने नए rolling stock बन रहे हैं, उनमें टायलेट्स में लगातार improvement आ रहा है।

**श्री उपसभापति:** माननीय मंत्री जी, एक मिनट। Hon. Members, it is now 6.00 p.m. If the House agrees, we may sit beyond 6.00 p.m. today till the disposal of the Railways (Amendment) Bill, 2024. Do I have the leave of the House to extend the sitting beyond 6.00 p.m.?

SOME HON. MEMBERS: Yes, Sir.

**श्री उपसभापति:** माननीय मंत्री जी, प्लीज आप बोलिए।

**श्री अधिकारी वैष्णव:** धन्यवाद, उपसभापति महोदय। 3 लाख, 10 हज़ार toilets बने। अब आप चाहे किसी भी स्टेशन पर जाएं, तो पहले stations की जो दुर्दशा थी, उनमें अब significant improvement है। कई माननीय सदस्यों ने कमेंट्स किए हैं। शायद उन्होंने पिछले कुछ वर्षों में ट्रेन

मैं बैठने का एक्सपीरिएंस नहीं लिया होगा। अभी बहुत काम बाकी है। मोदी जी हमेशा हमें एक ही चीज़ समझाते हैं कि इन 10 वर्षों में जो काम किया है, वह एक तरीके से देश के लिए एक foundation बनाने का काम किया है। इन 5 वर्षों में तीन गुना मेहनत करके बेस बनाना है, क्योंकि अगर हमें देश को विकसित भारत बनाना है, जो हमारा लक्ष्य है, उस लक्ष्य के लिए अभी बहुत मेहनत और शिद्दत के साथ काम करना है।

उपसभापति महोदय, अब मैं employment के बारे में कुछ बताना चाहूंगा। इस बारे में मैं बहुत स्पष्ट तौर पर बताना चाहूंगा। कई माननीय सांसदों ने आज कहा कि employment के लिए, recruitment के लिए कुछ नहीं किया गया। मैंने individually सबके notes रखे हैं। मैं आपको बताना चाहूंगा कि यूपीए की सरकार में जहां 4 लाख, 11 हजार लोगों को रेलवे में रोजगार दिया था, वहीं एनडीए की सरकार में 5 लाख से ज्यादा लोगों को रोजगार दिया गया है। अभी हाल ही में 2 एग्जाम कम्प्लीट हुए। रामजी लाल सुमन जी नहीं हैं, वे कहते हैं कि एग्जाम ही नहीं हुए हैं। शायद वे परिस्थितियों से वाकिफ नहीं हैं। उनकी टीम ने उनको ब्रीफ नहीं किया होगा। एक L2-L6 NTPC का एग्जाम था। NTPC यानि Non- Technical Popular Category उसमें 1 करोड़, 26 लाख candidates बैठे। वह एग्जाम 68 दिनों तक चला और 133 shifts में हुआ। वह एग्जाम 211 शहरों के 726 centres में हुआ। 15 languages में वह एग्जाम हुआ। कहीं पर कोई प्रॉब्लम नहीं हुई। कहीं कोई पेपर लीक का इश्यू नहीं हुआ। एग्जाम बहुत comfortably, smoothly और transparent तरीके से हुआ। ...**(व्यवधान)**... दूसरा एग्जाम Group 'D' का एग्जाम हुआ। इसमें 1 करोड़, 11 लाख कैंडिडेट्स थे। यह एग्जाम 33 दिनों तक 99 shifts में चला। यह एग्जाम 191 cities के 551 centres में हुआ। यह एग्जाम 15 languages में absolutely smooth, absolutely transparent हुआ। अभी हाल ही में Assistant Loco Pilot (ALP) का exam कम्प्लीट हुआ। उसमें 18 लाख, 40 हजार candidates थे। यह एग्जाम 5 दिनों तक, 15 शिफ्ट्स में और 156 शहरों के 346 सेन्टर्स में हुआ। यह exam 15 languages में हुआ और absolutely smooth हुआ। ...**(Interruptions)**...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: No, no. Nothing... **(Interruptions)**.. Please sit down.

**श्री अश्विनी वैष्णव:** उपसभापति जी, हम इस commitment के साथ काम कर रहे हैं। हम कम्प्लीट फोकस के साथ इस commitment को बरकरार रखेंगे। रेलवे के employees की training और Capacity building की बात भी की गई। iGot platform कैपेसिटी बिल्डिंग के लिए एक बहुत बड़ा प्लैटफॉर्म बना है, जिसमें लाखों कोर्सेज़ हैं। उस प्लैटफॉर्म पर जो maximum enrolment हुआ है, वह railway के employees का हुआ है और जो maximum courses ले रहे हैं, वे भी railway के employees ले रहे हैं। ...**(व्यवधान)**... उनको लगातार ट्रेनिंग दी जा रही है। लगातार course curriculum को अपडेट किया जा रहा है और जितना हो सके, उतना प्रैक्टिकल कोर्स को रखा जा रहा है।

माननीय उपसभापति महोदय, अब मैं safety पर आऊंगा। यह बहुत बड़ा विषय है। कई माननीय सांसदों ने इस विषय को उठाया है और यह बहुत सीरियस विषय है। मुझे नहीं लगता है कि हमें इस ओर थोड़ा भी ध्यान कम करना चाहिए। सेफ्टी निश्चित रूप से सबसे topmost

priority है। इसमें जो steps लिए गए हैं, मैं पहले उनके बारे में बताना चाहूंगा। बहुत सारे technological changes किए गए हैं। Technological changes में जो रेल है, यानी पटरी है, वह 60 kilogram per metre की एक higher quality की है। इन 11 वर्षों में डेढ़ लाख किलोमीटर higher quality की railway track लगाई गई है। पटरियों के बीच में जो वेल्डिंग होती है, तो जहाँ पर वेल्डिंग में joint का point है, वह joint का point vulnerable होता है। उसकी vulnerability को कम करने के लिए longer rail panel, यानी 260 मीटर के रेल पैनल लगाए गए हैं। इस तरह के 76,000 किलोमीटर के longer rail panel पैनल लगाए गए हैं, जो यूपीए के समय से सात गुना अधिक हैं।

इसी तरह से स्टेशन का digital control है, जिसको रेलवे की terminology में electronic interlocking बोलते हैं। यह यूपीए के समय में मात्र 800 स्टेशंस पर हुआ था, जबकि एनडीए के समय में 3,243 स्टेशंस को digital control पर लाया गया है। उससे बहुत बड़ी safety improve होती है। इसी प्रकार fog के समय में, कोहरे के समय में दिखाई देना कम हो जाता है। 2014 में जब मोदी जी ने जिम्मेदारी ली थी, तब सिर्फ 90 fog safety devices थीं, जबकि आज ट्रेन में 26,000 fog safety devices लगी हुई हैं। इसका बहुत बड़ा benefit भी मिल रहा है। इसके बारे में आप हमारे लोको पायलट से पूछिए।

महोदय, मैं thick web switch के बारे में बताना चाहता हूँ। अगर हम रेल की पटरी को देखें, तो उसमें बीच में एक web होता है, जो ऊपर और नीचे वाले हिस्से को जोड़ता है। अगर हम उसको थोड़ा-सा चौड़ा करें, मोटा करें, तो पटरी की strength बहुत बढ़ जाती है। उसको thick web switch कहते हैं। 2014 तक thick web switch nil था, यानी जीरो था, जबकि आज पूरे रेलवे सिस्टम में 27,000 thick web switches लग चुके हैं।

महोदय, मैं better maintenance practices के बारे में बताना चाहता हूँ। पहला है better technology लाना और दूसरा है better maintenance practices. कई माननीय सांसदों ने rail renewal का प्रश्न भी उठाया कि पटरियाँ पुरानी हो चुकी हैं। 50,000 किलोमीटर पुरानी पटरियों को replace करके नई पटरी लगाने का काम हुआ है, जो अपने आप में एक ऐतिहासिक काम है। माननीय उपसभापति महोदय, जब ट्रेन्स चल रही हैं, उसके बावजूद पटरियों को replace करना और किस तरह से maintenance के टाइम को maintain करना, आप वह देखिए।

इसी तरह से वेल्डिंग के point को detect करने के लिए ultrasonic flaw detection है। जहाँ यह पूरे यूपीए के पीरियड में मात्र 79 लाख के आसपास हुआ, वहीं आज 1 करोड़ 90 लाख जगहों पर ultrasonic flaw detection की testing हुई, मतलब double से ज्यादा। इसका रिजल्ट दिखता है। जहाँ 2013-14 में weld failures, माननीय खरगे जी यहाँ पर नहीं हैं, यह उनके समय की बात है, उस समय 3,700 होते थे, वहीं आज ये मात्र 300 रह गए हैं। इन weld failures में 92 परसेंट की कमी आई है।

माननीय उपसभापति महोदय, हमेशा rail fracture हम लोगों की common parlance में आ गया था और हम लोग दिन-रात सुनते थे कि rail fracture हो गया। यह बात सही भी है। 2013-14 में 365 दिन में 2,548 rail fractures होते थे, जबकि आज rail fractures की संख्या 91 परसेंट कम हो गई है। आप maintenance का प्रश्न पूछ रहे थे, तो maintenance में यह improvement लाया गया है।

मैं स्टाफ की ट्रेनिंग के संबंध में बताना चाहता हूँ। Simulators लगाए जा रहे हैं, जिससे लोको में कैसा real life environment होगा, exactly उस तरह के environment में ट्रेनिंग हो। 2014 में लोको पायलट्स के एक भी रनिंग रूम में air conditioning नहीं थी। उस समय बड़े-बड़े कदावर नेता थे। जैसा कि मान्यवर तन्हा जी कह रहे थे कि एक bureaucrat को लगा दिया गया है, तो हाँ, मैं यह मानता हूँ कि मैं technocrat हूँ, bureaucrat हूँ, लेकिन देश के लिए commitment कहीं कम नहीं है, किसी भी नेता से कम नहीं है। अगर commitment में कमी आए, तो आप उँगली उठाइए, नहीं तो आपको उँगली उठाने का कोई अधिकार नहीं है। आज लोको पायलट्स के 558 रनिंग रूम्स 100 परसेंट air conditioned हो गए हैं। किसी भी लोको कैब में, एक भी जगह पर एक भी टॉयलेट नहीं होती थी। आप सोचें कि हमारी महिला लोको पायलट्स को कितनी बड़ी समस्या होती होगी। आज 1100 लोकोमोटिव्स में टॉयलेट्स की व्यवस्था कर दी गई है और जितने नए डिजाइन के लोकोमोटिव्स बन रहे हैं, उनमें भी टॉयलेट्स की व्यवस्था की गई है। अभी मैं दाहोद में लोको देख कर आया, जो नए जेनरेशन का लोकोमोटिव बन रहा है। आप विश्वास नहीं करेंगे, लोकोमोटिव ऐसा है, जैसा कोई कंप्यूटर सेंटर होता है, जैसा कोई डेटा सेंटर होता है, उस तरह का लोकोमोटिव है। वह एकदम नई generation का, नई technology के साथ बना है। उसमें इतनी अच्छी टॉयलेट है और वह टॉयलेट भी ऐसी है, जो लोको के पूरे control system के साथ fully interlocked है।

उपसभापति महोदय, हम उस कमिट्टेंट के साथ काम कर रहे हैं। महिला शक्ति के लिए, हमारे समाज के हर वर्ग के लिए, मोदी जी का जो कमिट्टेंट है, उस कमिट्टेंट को आज दुनिया सराह रही है। विपक्ष में जो लोग चीन की बात करते हैं, तो आप चीन से कंपेरिजन तो करेंगे ही, क्योंकि आपका प्रेम किसके साथ है, यह हम सबको पता है, इसमें क्या बड़ी बात है? आपने जो आंकड़े दिए, माननीय तन्हा जी ने जो आंकड़े दिए, वह यह दिखाता है कि उनके समय में क्या काम होता था या काम नहीं होता था। वह उसको दिखाता है। ये जिस कंपेरिजन की बात कर रहे हैं, आपके प्यारे देश ने 1981 से रेलवे के मॉडर्नाइजेशन का काम चालू किया, वह काम भारत में 2014 में चालू हुआ। आपने इस देश पर 60 साल तक राज किया। आज आप किस मुंह से बोलते हैं? इन 60 वर्षों में आपने 20,000 किलोमीटर इलेक्ट्रिफाई किया, लेकिन मोदी जी ने 11 साल में ही 45,000 किलोमीटर इलेक्ट्रिफाई किया। आप अपने 60 साल के काम को किसी भी पैरामीटर पर देख लीजिए। 60 साल बनाम 11 साल - हर जगह 11 साल के इस काम में आपको अधिक शक्ति, अधिक पावर, अधिक अचीवमेंट दिखाई देगा, इसलिए ...**(व्यवधान)**...

**श्री उपसभापति:** बैठ कर no comment. आप बोलिए। ...**(व्यवधान)**... Please, no. ...**(Interruptions)**... Dr. John Brittas, not allowed. ...**(Interruptions)**...

**श्री अश्विनी वैष्णव:** इसलिए आप थोड़ा सा ध्यान ...**(व्यवधान)**...

**श्री उपसभापति:** सिर्फ माननीय मंत्री जी की ही बात रिकॉर्ड पर जा रही है।

**श्री अश्विनी वैष्णव:** आप थोड़ा सा ध्यान अपने देश पर भी दे दीजिए, तो आपका भी और देश का भी भला होगा।

माननीय उपसभापति जी, सेफटी के मामले में जो बहुत बड़ा एक कंट्रीब्यूशन एक्सीडेंट्स का होता था, वह level crossings का था। बहुत सारे level crossings थे, ऐसे करीब 9,000 के आसपास थे, जहां पर level crossing तो है, लेकिन वहां पर न तो कोई व्यक्ति रखा गया था और न ही कोई टेक्नोलॉजी रखी गई थी। मैं बहुत खुशी के साथ आपको बताना चाहूँगा कि 9,000 के 9,000 unmanned level crossings को completely eliminate कर दिया गया है और आज जो भी level crossing है, वहां पर या तो कोई व्यक्ति है या वहाँ under-pass बना दिया गया है या flyover बना दिया गया है, जिससे कि वहाँ एक्सीडेंट की एक बहुत बड़ी वजह को जड़ से समाप्त किया जा सके।

उपसभापति जी, जो LHB coaches हैं, मैं उनके बारे में बताना चाहूँगा। 1950s की एक पुरानी टेक्नोलॉजी ICF coaches की थी। उनकी जगह LHB coaches लगाना देश के लिए एक बहुत इंपोर्टेट काम था। यह टेक्नोलॉजी 1990 में आई, लेकिन इसमें 1990 से 2014 तक बहुत धीमी गति से काम हुआ। पहले मात्र 2,300 एलएचबी कोचेज थे, लेकिन इन 11 वर्षों में 41,000 एलएचबी कोचेज की मैन्युफैक्चरिंग की गई, यानी ये 17 गुना ज्यादा हो गए हैं।

उपसभापति जी, जो लोग ऐसा कहते हैं कि केवल सेफटी का नाम लेने से काम नहीं होता है, तो पूरे एक-एक फैक्टर पर जाकर, उसकी detailed analysis करके, उसके root cause में जाकर, उसको solve करना पड़ता है, तभी जाकर safety enhance हो सकती है और वही काम किया गया है। पहले यूपीए के समय में सेफटी पर मात्र 8-10 हजार करोड़ का खर्च होता था, इन्वेस्टमेंट होता था, लेकिन आज 1 लाख, 14 हजार करोड़ रुपये का इन्वेस्टमेंट सेफटी पर होता है। कोई माननीय सदस्य Railway Safety Fund के बारे में बात कर रहे थे। महोदय, पहले अगर 2,000 या 4,000 करोड़ का रेल सेफटी फंड बना देते थे, तो उसी में लोग खुश हो जाते थे, इस सदन में तालियां बजवा लेते थे। आज मोदी जी सेफटी पर हर साल 1 लाख करोड़ से ज्यादा का इन्वेस्टमेंट कर रहे हैं और उसका रिजल्ट भी दिखाई दे रहा है। आज मैं नहीं कहता कि यह पड़ाव आ गया है। यह पड़ाव नहीं है, यह अभी भी केवल जर्नी है। पहले जो 171 एनुअल एक्सीडेंट्स होते थे, उनका जो एवरेज 171 था, उससे कम होकर आज 30 पर आ गए हैं। ...**(व्यवधान)**... भाई साहब, आज का मतलब - इस साल। ...**(व्यवधान)**... आज इस लेवल पर आने के बावजूद भी हम सेटिस्फाइड नहीं हैं, हमें इसमें और भी प्रयास करने हैं और इसमें हमें हरेक फैक्टर में, root cause में जाकर, उस root cause को ही solve करना है।

केवल लीपापोती से काम नहीं होता है, जैसे कि आपके टाइम में हुआ करता था। आज हमें rootcause में जाकर उसको सॉल्व करना पड़ेगा। कवच की बात आई और तीन माननीय सदस्यों ने Anti-Collision Device की बात की। मैं फिर से कहता हूँ कि इसको आप पॉलिटिक्स से ऊपर उठ कर देखें।...**(व्यवधान)**...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: No cross-talk please. ....(*Interruptions*)...

**श्री अश्विनी वैष्णव:** महोदय, ऑनरेबल ममता जी ने बहुत ही fanfare के साथ Anti-Collision Device लगाया था। महोदय, मुझे थोड़ी-बहुत टेक्नोलॉजी की समझ है। किसी भी Industrial Safety Device या Industrial Safety System का एक पैमाना होता है, जिसको SIL (Safety Integrity Level) कहते हैं। Safety Integrity Level-1 सबसे कम और लेवल-4 सबसे ज्यादा होता है। Safety Integrity Level का सर्टिफिकेशन होता है, उसका एक पूरा प्रोसेस होता है। उसको बहुत अलग-अलग तरीके से test किया जाता है, उसके बाद Independent Safety Assessors (ISA) होते हैं और दुनिया में बहुत कम अच्छे ISA हैं। वे पूरा असेसमेंट करके सेफ्टी का असेसमेंट करते हैं।

महोदय, मैं जिम्मेदारी के साथ कह रहा हूँ कि Anti-Collision Device में Safety Integrity Level का न कोई सर्टिफिकेशन हुआ, न उस तरह से कोई testing हुई और यूपीए सरकार के समय ही लगाए गए ACD (Anti-Collision Device) को officially failure करार किया गया और जितने लगाए थे, उन सब को भी रिमूव करने का फैसला लिया गया। मैं आशा करता हूँ कि आज के बाद हमारे टीएमसी के सांसद कभी एसीडी का नाम न लें, क्योंकि उनके ही समय में ही इसको लगाया गया और उनके ही समय में failure घोषित हुआ।

मोदी जी ने 2016 में कवच के डेवलपमेंट को कंप्लीट किया। 2016 से 2019 के बीच इसके सर्टिफिकेशन की प्रक्रिया चली। Safety Integrity Level-4, जो सेफ्टी का highest level safety होता है, उस लेवल का सर्टिफिकेट लेने में 3 साल लगे। Despite Covid यानी 2020 और 2021 का कोविड का एक setback रहा, फिर भी हम लगातार experiments करते रहे। भारत का रेलवे नेटवर्क बहुत ही wide है और अलग-अलग diversity का नेटवर्क है - कहीं पर बहुत humidity वाला एरिया है, कहीं पर dry desert का एरिया है, कहीं पर पहाड़ का एरिया है और कहीं पर नदियों वाला एरिया है। इन सब चीजों को ध्यान में रख कर, सारे फीचर्स को डिवाइस में लाने की जिम्मेदारी थी। हमने उस जिम्मेदारी को 2021 से 2024 के बीच पूरा किया। इसमें 3 साल लगे। हर तरह के features को हर particular situation में टेस्ट किया गया और finally 16 जुलाई, 2024 को RDSO ने Kavach version 4.0 अपूर्व किया। अब एकसाथ 10,000 लोकोमोटिव्स के लिए टेंडर निकल चुका है, ऑर्डर्स प्लेस किये जा चुके हैं और एकसाथ 15,000 किलोमीटर पर कवच का काम चल रहा है। जो कह रहे थे कि 2 परसेंट हुआ है और इसी गति से चलेगा। नहीं, मोदी जी के काम करने की ऐसी प्रवृत्ति नहीं है। मैं फिर जिम्मेदारी के साथ कहता हूँ कि समृद्ध देशों ने जो काम 20 साल में किया, वह हम इन 5 वर्षों में कंप्लीट करके दिखाएंगे। यह हमारा संकल्प है और इस संकल्प में जो साथ दें, उनको धन्यवाद और जो साथ नहीं देंगे, उनको देश विदा भी कर देगा। ...**(व्यवधान)**...

माननीय उपसभापति महोदय, इसके अलावा मैं यह कहना चाहूँगा कि नई दिल्ली का जो दुखद incident हुआ है, उसकी भी जाँच चल रही है। कई माननीय सांसदों ने इस विषय को भी उठाया है। मैं इस पर नहीं बोलना चाहूँगा। मैं केवल यह कहना चाहता हूँ कि मेरे बहुत अच्छे मित्र, प्रो. मनोज झा जी हैं, लेकिन आज मुझे बहुत दुख हुआ, जब इन्होंने कहा कि आपने बात को छुपाने के लिए सीसीटीवी कैमरा बंद कर दिया। ...**(व्यवधान)**...

**श्री मनोज कुमार झा:** मैंने आपकी बात नहीं की थी। ...**(व्यवधान)**...

**श्री अश्विनी वैष्णव:** किसी की भी बात ...**(व्यवधान)**...

**श्री उपसभापति:** कृपया आपस में बात न करें। **...(व्यवधान)**...

**श्री अश्विनी वैष्णव:** 12 लाख रेलवे कर्मचारी दिन-रात काम कर रहे हैं। **...(व्यवधान)**... मैं इस बात का स्पष्ट तौर पर खंडन करना चाहूँगा कि सीसीटीवी कैमरा बंद नहीं किया गया था। **...(व्यवधान)**...

**श्री उपसभापति:** केवल माननीय मंत्री जी की बात ही रिकॉर्ड पर जा रही है। **...(व्यवधान)**... मनोज झा जी, प्लीज़। **...(व्यवधान)**...

**श्री अश्विनी वैष्णव:** मेरे खुद के पास सीसीटीवी कैमरे की फुटेज़ है, जिसे मैंने स्वयं देखा है, उसमें ऐसी कोई बात नहीं है। **...(व्यवधान)**...

**श्री उपसभापति:** सिर्फ माननीय मंत्री जी की बात ही रिकॉर्ड पर जा रही है। **...(व्यवधान)**... Manoj ji, please take your seat. **....(Interruptions)**...

**श्री अश्विनी वैष्णव:** माननीय उपसभापति महोदय, हर जान, हर व्यक्ति, हर प्राण बहुत ही महत्वपूर्ण है और अगर एक्सडेंट हो, तो वह एक दुखद बात होती है। हर एक्सडेंट एक दुखद घटना होती है। **...(व्यवधान)**...

(At this stage, some hon. Members left the Chamber.)

**श्री उपसभापति:** सिर्फ माननीय मंत्री जी की बात ही रिकॉर्ड पर जाएगी। **...(व्यवधान)**... No comments, please. **....(Interruptions)**...

**श्री अश्विनी वैष्णव:** उसमें हमें कहीं पर राजनीति करने की जरूरत नहीं है। **...(व्यवधान)**... उसमें हमें कहीं पर राजनीति करने की जरूरत नहीं है, बल्कि हमें यह ध्यान रखने की जरूरत है कि हम आगे क्या स्टेप ले सकते हैं। **...(व्यवधान)**...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: No comments, please. **....(Interruptions)**... माननीय मंत्री जी, केवल आपकी बात ही रिकॉर्ड पर जा रही है। **...(व्यवधान)**...

**श्री अश्विनी वैष्णव:** उपसभापति महोदय, इस दुर्घटना के बाद यह फैसला लिया गया है **...(व्यवधान)**...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Nothing except hon. Minister's reply is going on record.  
...*(Interruptions)*...

**श्री अश्विनी वैष्णव:** महोदय, इस दुर्घटना के बाद यह फैसला लिया गया है कि 60 स्टेशंस पर complete access control किया जाएगा। 60 स्टेशंस में permanent holding areas बनाए जाएंगे, ताकि जब ज्यादा surge आए, तो उस surge को उसी एरिया में रखा जा सके। इस पायलट प्रोजेक्ट को पांच स्टेशंस - नई दिल्ली, आनंद विहार, वाराणसी, अयोध्या और गाजियाबाद में ऑलरेडी चालू कर दिया गया है। माननीय उपसभापति महोदय, पिछले साल छठ में और इस साल कुंभ में होल्डिंग एरिया की जिस तरह की फैसिलिटी की गई, वह अब 60 स्टेशंस में परमानेटली लगाया जाएगा। इन 60 स्टेशनों में 100% access control करने का निर्णय लिया गया है। जिन पैसेंजर्स के पास कंफर्म टिकट्स होंगे, केवल वही प्लेटफॉर्म पर जा पाएंगे, ताकि प्लेटफॉर्म पर किसी तरह की कोई भीड़-भाड़ न आए। इसके साथ-साथ, 12 मीटर, यानी 40 फुट चौड़ा FOB बनाने का निर्णय भी लिया गया है। इस बार महाकुंभ में जब ये 12 मीटर के FOB लगाए गए थे, तो उनका बहुत अच्छा रिजल्ट आया, क्योंकि 12 मीटर, यानी 40 फुट अपने आप में एक सबस्टेशियल डिस्टेंस होती है, तो उसमें भीड़-भाड़ होने की कोई संभावना नहीं होती है। हर जगह कैमरे लगाए जाएंगे। महाकुंभ में वॉर रूम में कैमरे का बहुत अच्छा उपयोग हुआ था और इन सभी के सभी बड़े स्टेशंस पर वॉर रूम्स बनाए जाएंगे। वहां पर पूरी तरह से नई जेनरेशन की latest digital communication devices लगाई जाएंगी और रेलवे के जितने भी स्टाफ या सर्विस पर्सन हैं, उन सबको नई डिजाइन का आईडी कार्ड दिया जाएगा, स्टाफ के लिए एक नई यूनिफॉर्म बनाई जाएगी, ताकि किसी भी क्राइसिस की सिचुएशन में लोगों को यह पता चल सके कि यह व्यक्ति रेलवे का अधिकारी या स्टाफ है, तो उसके साथ उनका संवाद हो सकेगा। नई दिल्ली स्टेशन के इस इंसिडेंट का यह सारा का सारा डिटेल्ड एनालिसिस किया गया है और उससे काफी कुछ सीखने को मिला। वह बहुत ही दुखद घटना हुई, हम सब उसके लिए दुखी हैं, लेकिन भविष्य में ऐसा न हो, उसके लिए उपाय करना भी हमारी जिम्मेदारी है।

महोदय, इसी प्रयास में एक निर्णय और लिया गया, जो कि बहुत कठोर निर्णय होगा। मैं आपके माध्यम से सभी माननीय सांसदों का सहयोग भी मांगूंगा कि इन सब भीड़-भाड़ वाले स्टेशंस पर उतने ही टिकट्स दिए जाएंगे, जितनी ट्रेन के अंदर सीटें हैं, ताकि भीड़ वाला वह मुद्दा फिर से न हो। साथ ही साथ, जब डिमांड होगी, तो उसके लिए करीब 80 के आसपास स्पेशल ट्रेंस की व्यवस्था की जा रही है, जिनको इन 60 स्टेशंस के आसपास वाले एरियाज़ में रखा जाएगा, ताकि अगर अचानक ज्यादा भीड़ आए तो स्पेशल ट्रेन के माध्यम से लोगों को यात्रा की एक सुविधा दी जा सके।

माननीय उपसभापति महोदय, महाकुंभ के समय 13,000 गाड़ियों को चलाने का प्लान था और एक्युअल में 17,330 गाड़ियां चलाई गई। हमारी टीम ने दिन-रात काम किया। माननीय प्रधान मंत्री जी लगातार फॉलो अप करते थे। उत्तर प्रदेश के मुख्य मंत्री जी के साथ लगातार संवाद होता था। माननीय गृह मंत्री जी लगातार मॉनिटर करते थे। मैं सबको धन्यवाद देना चाहूंगा। रेलवे के कर्मचारी दिन-रात काम में लगे रहे। बहुत सारे ऐसे कर्मचारी हैं, जिन्होंने 24 घंटे में एक बार ही खाना खाया होगा या हल्का-सा कुछ नाश्ता किया होगा। उसके बिना वे काम करते रहे। एक

महिला कांस्टेबल अपने बच्चे को गोद में रखकर अपनी ऊँटी पर लगी रही। महोदय, इस तरह के कमिटमेंट के साथ सभी ने काम किया। ऐसे में विपक्ष अगर केवल उंगली उठाए और 10,000 अच्छे कामों को ध्यान में न रखकर केवल एक गलती पर ही अड़ा रहे, तो यह लोकतंत्र की भावना नहीं होगी। मेरा आपसे केवल इतना ही अनुरोध है कि इस पूरी टीम की मेहनत को सराहा जाए, जो प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में समर्पित होकर कार्य कर रही है।

माननीय उपसभापति जी, प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के इस संकल्प भरे समय में जब हम एक समृद्ध राष्ट्र बनाने का सपना लेकर चले हैं। जब हमने देश को विकसित भारत बनाने का लक्ष्य सामने रखा है और हमने "राष्ट्र प्रथम, सदैव प्रथम" की भावना को आत्मसात किया है। इसीलिए आज देश ने मोदी जी को ऐतिहासिक तीसरी बार सत्ता सौंपी है। इस तीसरी टर्म में प्रधान मंत्री मोदी जी ने हम सबको स्पष्ट संदेश दिया है कि हमें इस बार तीन गुना अधिक मेहनत करनी है, ताकि विकसित भारत की नींव और भी मज़बूत हो। इसी भावना के साथ हम सभी कार्य कर रहे हैं।

माननीय उपसभापति महोदय, इस अवसर पर मुझे इतना समय देने के लिए मैं आपको हृदय से धन्यवाद देता हूँ।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The question is:

'That the Railways (Amendment) Bill, 2024, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration.'

*The motion was adopted.*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: We shall now take up Clause-by-Clause consideration of the Bill.

*Clause 2 was added to the Bill.*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: In Clause 3, there are 14 Amendments; Amendments (Nos. 3 & 4) by Shri Ashwini Vaishnaw; Amendments (Nos. 5 to 10) by Shri A. A. Rahim; Amendment (No.11) by Dr. John Brittas; Amendments (Nos. 12 to 15) by Dr. V. Sivadasan; and Amendment No. 16 by Shri Sandosh Kumar P. Shri Ashwini Vaishnaw, are you moving your Amendments?

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI ASHWINI VAISHNAW): Sir, I move:

3. That at page 2, line 30, *for the figure, '2024'*, the figure, '2025' be *substituted*.
  
4. That at page 2, line 35, *for the figure, '2024'*, the figure, '2025' be *substituted*.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Shri A. A. Rahim, are you moving your Amendments?

SHRI A.A. RAHIM (Kerala): Sir, I move:

5. That at page 2, line 16, for the word, 'Chairman', the word, 'Chairperson', be substituted.
6. That at page 2, *after* line 17, the following proviso be *inserted*, namely, —
 

'Provided that a Member appointed to the Board shall hold office for a period of three years or till the date of superannuation, whichever is earlier.'
7. That at page 2, *for* lines 18 and 19, the following be *substituted*, namely, —
 

**'(4)** The Board shall consist of seven Members, out of which two shall be women, one shall belong to the Scheduled Castes or the Scheduled Tribes, and one shall be a representative of an employees' organization selected through a referendum, in such manner as may be prescribed.

**(4A)** The quorum for holding the meetings of the Board shall be five including the Chairperson.

**(4B)** The decisions of the Board shall, as far as possible, be taken unanimously, and in the event of any difference of opinion, shall be taken by a two-thirds majority of the total members of the Board, as provided under sub-section (4)."
8. That at page 2, *after* line 23, the following be *inserted*, namely, —
 

'Provided that the Secretary shall hold office for a period of three years or till the date of superannuation, whichever is earlier.'
9. That at page 2, line 26, *for* the word, 'Chairman', the word, 'Chairperson', be *substituted*.
10. That at page 2, line 32, *for* the word, 'Chairman', the word, 'Chairperson', be *substituted*.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Dr. John Brittas, are you moving your Amendment?

DR. JOHN BRITTAS (Kerala): Sir, I move:

11. That at page 2, *after* line 19, the following proviso be *inserted*, namely, —

'Provided that all reasonable efforts shall be made to ensure that the composition and actions of the Railway Board are inclusive and adequately represent the interests of all States, thereby ensuring equitable participation and consideration.'

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Dr. V. Sivadasan, are you moving your Amendments?

DR. V. SIVADASAN (Kerala): Sir, I move:

12. That at page 2, line 16, *for* the word, 'Chairman', the word, 'Chairperson', be *substituted*.

13. That at page 2, *after* line 19, the following be *inserted*, —

"Provided that six members shall be nominated by the States, ensuring that at least one State from each Zonal Council is represented on the Board, and that the representation is rotated in such a way so as to give all States an equal chance to be part of the Board."

14. That at page 2, line 26, *for* the word, 'Chairman', the word, 'Chairperson', be *substituted*.

15. That at page 2, line 32, *for* the word, 'Chairman', the word, 'Chairperson', be *substituted*.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Shri Sandosh Kumar P, are you moving your Amendment?

SHRI SANDOSH KUMAR P (Kerala): Sir, I move:

16. That at page 2, *after* line 25, the following, be *inserted*, namely,-

'(6A) The Chairman or any Member, appointed under sub-section (3) of this Section, may, by writing given under his hand to the Central Government, resign from his office at any time.

(6B) The Central Government may, by order, remove from office, the Chairman or any Member, appointed under sub-section (3) of this Section, if the Chairman, or as the case may be, such other Member-

- (a) has been adjudged an insolvent; or
- (b) is convicted and sentenced to imprisonment for an offence which, in the opinion of the Central Government, involves moral turpitude; or
- (c) becomes of unsound mind and stands so declared by a competent court; or
- (d) refuses to act or has become physically or mentally incapable of acting in his official capacity; or
- (e) has, in the opinion of the Central Government, so abused his office as to render his continuance in office detrimental to the interest of office or the public interest:

Provided that no person shall be removed from office under this clause, unless that person has been given a reasonable opportunity of being heard in the matter.

*(6C)* A vacancy caused under sub-sections *(6A)* and *(6B)* or otherwise shall be filled by fresh appointment, as the case may be:

Provided that the Chairman or any other Member appointed against any casual vacancy in the Board shall hold office only for the remainder of the term of the Chairman or member in whose place he has been appointed.'

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I shall first put Amendments (Nos. 3&4) by Shri Ashwini Vaishnav to vote. The question is:

3. That at page 2, line 30, for the figure, '2024', the figure, '2025' be substituted.
4. That at page 2, line 35, for the figure, '2024', the figure, '2025' be substituted.

*The motion was adopted.*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I shall now put Amendments (Nos. 5 to 10) by Shri A. A. Rahim to vote.

*The motion was negatived.*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I shall now put Amendment (No. 11) by Dr. John Brittas to vote.

*The motion was negatived.*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I shall now put Amendments (Nos. 12 to 15) by Dr. V. Sivadasan to vote.

*The motion was negated.*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I shall now put Amendment (No. 16) by Shri Sandosh Kumar P to vote.

*The motion was negated.*

*Clause 3, as amended, was added to the Bill.*

*Clause 4 was added to the Bill.*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: In Clause 1, there is one Amendment (No.2) by Shri Ashwini Vaishnaw. Are you moving the Amendment?

SHRI ASHWINI VAISHNAW: Sir, I move:

2. That at page 1, line 3, *for the figure, '2024'*, the figure, '2025' be substituted.

*The question was put and the motion was adopted.*

*Clause 1, as amended, was added to the Bill.*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: In the Enacting Formula, there is one Amendment (No.1) by Shri Ashwini Vaishnaw. Are you moving the Amendment?

SHRI ASHWINI VAISHNAW: Sir, I move:

1. That at page 1, line 1, *for the words, 'Seventy-fifth'*, the words, 'Seventy-sixth' be substituted.

*The question was put and the motion was adopted.*

*The Enacting Formula, as amended, was added to the Bill.*

*The Title was added to the Bill.*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, Shri Ashwini Vaishnaw to move that the Bill, as amended, be passed.

**श्री अश्विनी वैष्णव:** महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूँ:

कि विधेयक को यथासंशोधित, पारित किया जाए।

*The question was put and the motion was adopted.*

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The House stands adjourned to meet at 11.00 a.m. on Tuesday, the 11<sup>th</sup> March, 2025.

*The House then adjourned at thirty-two minutes past six of the clock till eleven of the clock on Tuesday, the 11<sup>th</sup> March, 2025.*

---

PUBLISHED UNDER RULE 260 OF RULES OF PROCEDURE AND CONDUCT OF  
BUSINESS IN THE COUNCIL OF STATES (RAJYA SABHA)