सत्यमेव जयते

LOK SABHA DEBATES

(Part I — Proceedings with Questions and Answers)

The House met at Eleven of the Clock

Wednesday, December 04, 2024 / Agrahayana 13, 1946 (Saka)

HON'BLE SPEAKER

Shri Om Birla

PANEL OF CHAIRPERSONS

Shri Jagdambika Pal

Shri P. C. Mohan

Shrimati Sandhya Ray

Shri Dilip Saikia

Kumari Selja

Shri Raja A.

Dr. Kakoli Ghosh Dastidar

Shri Krishna Prasad Tenneti

Shri Awadhesh Prasad

LOK SABHA DEBATES

PART I – QUESTIONS AND ANSWERS

Wednesday, December 04, 2024 / Agrahayana 13, 1946 (Saka)

CONTENTS | **PAGES**

CONTENTS	PAGES
ORAL ANSWERS TO STARRED QUESTIONS (S.Q. NO. 121 – 127)	1 – 30
WRITTEN ANSWERS TO STARRED QUESTIONS (S.Q. NO. 128 – 140)	31 – 50
WRITTEN ANSWERS TO UNSTARRED QUESTIONS (U.S.Q. NO. 1381 – 1610)	51 – 280

सत्यमेव जयते

LOK SABHA DEBATES

(Part II - Proceedings other than Questions and Answers)

Wednesday, December 4, 2024 / Agrahayana 13, 1946 (Saka)

LOK SABHA DEBATES

PART II – PROCEEDINGS OTHER THAN QUESTIONS AND ANSWERS

Wednesday, December 4, 2024 / Agrahayana 13, 1946 (Saka)

C ON T E N T S	P A G E S
RULING RE: NOTICES OF ADJOURNMENT MOTION	281
OBSERVATION RE: OBSTRUCTION AT THE ENTRY GATE OF PARLIAMENT HOUSE	281
PAPERS LAID ON THE TABLE	281 - 89
MESSAGE FROM RAJYA SABHA AND BILL AS PASSED BY RAJYA SABHA - LAID	290
STANDING COMMITTEE ON ENERGY Statement	290
STANDING COMMITTEE ON COAL, MINES AND STEEL 1st to 3rd Reports	290
STATEMENTS RE: STATUS OF IMPLEMENTATION OF RECOMMENDATIONS IN 16TH, 21ST, 38TH, 50TH, 64TH, 17TH, 22ND 39TH, 51ST AND 65TH REPORTS OF STANDING COMMITTEE ON FINANCE – LAID Rao Inderjit Singh	291 - 92
MATTERS OF URGENT PUBLIC IMPORTANCE	293 - 315
MATTERS UNDER RULE 377 – LAID	316 - 30
Shri Jugal Kishore	316
Shri Vishnu Dayal Ram	316
Shri Dulu Mahato	317
Shri Kali Charan Singh	317
Shri Janardan Singh Sigriwal	318

Dr. Rajesh Mishra 318

Shri Mansukhbhai Dhanjibhai Vasava 319

Shrimati D. K. Aruna 319

Shri Kripanath Mallah 320

Shrimati Malvika Devi 320

Dr. Nishikant Dubey 321

Shri Lumba Ram 321 - 22

Shrimati Bharti Pardhi 322

Shri Ramesh Chandappa Jigajinagi 323

Shri Imran Masood 323

Dr. Bachhav Shobha Dinesh 324

Adv. Gowaal Kagada Padavi 324

Shri Gaurav Gogoi 325

Shri Saptagiri Sankar Ulaka 325

Shri Ram Shiromani Verma 326

Shri Virendra Singh 326

Shri Khalilur Rahaman 327

Shri D.M. Kathir Anand 328

Shri T.M. Selvaganpathi 328

Shri G. M. Harish Balayogi 329

Shri Dinesh Chandra Yadav 329

Shri Sudama Prasad 330

Shri Hanuman Beniwal 330

RAILWAYS (AMENDMENT) BILL **331 - 447**
(Inconclusive)

Motion for Consideration **331**

Shri Ashwini Vaishnaw **331**

Shri Manoj Kumar **332 - 35**

Shri Ravindra Shukla *Alias* Ravi Kishan **336 - 39**

Shri Neeraj Maurya **340 - 42**

Shri Bapi Haldar **343 - 44**

Shri Tamilselvan Thanga **345 - 46**

Shri G.M. Harish Balayogi **347 - 49**

Shri Kaushalendra Kumar **350 - 51**

Shri Arvind Ganpat Sawant **352 - 53**

Shri Shrirang Appa Chandu Barne **354**

Shri Nilesh Dnyandev Lanke **355**

Shrimati Aparajita Sarangi **356 - 58**

Shri M.K. Raghavan **359 - 60**

Shri Rajesh Verma **361 - 62**

Dr. Gumma Thanuja Rani **363 - 66**

Dr. M.P. Abdussamad Samadani **367 - 68**

Shri Dharambir Singh **369 - 70**

Shrimati Sanjna Jatav **371 - 72**

Shri Ramashankar Rajbhar **373 - 74**

Shri Sudhakar Singh **375 - 76**

Shrimati Bag Mitali **377**

@ Shri G. Selvam **378**

@ For English translation of the speech made by the hon. Member, Shri G. Selvam in Tamil, please see the Supplement (PP 378A to 378B).

Shri Mukeshkumar Chandrakaant Dalal	**379 - 80**
Shri Kali Charan Munda	**381 - 82**
Shri Amra Ram	**383 - 84**
Shri Sudama Prasad	**385 - 86**
Shri Chandan Chauhan	**387**
# Shri Selvaraj V.	**388**
Sushri Kangna Ranaut	**389**
Shri Shyamkumar Daulat Barve	**390**
Shrimati Lovely Anand	**391 - 92**
Adv. Chandra Shekhar	**393 - 94**
Shri Rajesh Ranjan	**395 - 96**
Shri Kalyan Banerjee	**397 - 98**
Shri N.K. Premachandran	**399 - 400**
Shri Lavu Srikrishna Devarayalu	**401 - 02**
Shri Kamakhya Prasad Tasa	**403**
Shri Gurjeet Singh Aujla	**404 - 05**
Shri Gurmeet Singh Meet Hayer	**406**
Shri Anurag Sharma	**407**
Shri Asaduddin Owaisi	**408 - 09**
Shri Virendra Singh	**410**
Shri Radha Mohan Singh	**411 - 12**
% Shri C.N. Annadurai	**413**

 # For English translation of the speech made by the hon. Member, Shri Selvaraj V. in Tamil, please see the Supplement (PP 388A to 388B).

% For English translation of the speech made by the hon. Member, Shri C.N. Annadurai in Tamil, please see the Supplement (PP 413A to 413B).

Shri Dilip Saikia	**414**
Dr. Mallu Ravi	**415 - 16**
Shri Aga Syed Ruhullah Mehdi	**417**
Shri Ravindra Dattaram Waiker	**418**
Shri Dhaval Laxmanbhai Patel	**419**
@ Shri Omprakash Bhupalsinh *Alias* Pavan Rajenimbalkar	**420**
Shri Khagen Murmu	**421**
Shri Rajkumar Roat	**422**
Shri Darshan Singh Choudhary	**423**
Shri B. Manickam Tagore	**424**
Shri Ashish Dubey	**425 - 26**
Adv. Francis George	**427 - 28**
Shri Lalji Verma	**429**
Shri Bharat Singh Kushwah	**430**
Shrimati Supriya Sule	**431 - 32**
Shri Bunty Vivek Sahu	**433**
Shrimati Bharti Pardhi	**434**
Shri Kuldeep Indora	**435**
Shrimati Manju Sharma	**436**
Dr. Rajeev Bharadwaj	**437**
Shri Vijayakumar *Alias* Vijay Vasanth	**438 - 39**
Shri Balabhadra Majhi	**440**
Dr. Manna Lal Rawat	**441**
Shri Rajmohan Unnithan	**442**

@ For English translation of the speech made by the hon. Member, Shri Omprakash Bhupalsinh *Alias* Pavan Rajenimbalkar in Marathi, please see the Supplement (PP 420A).

Dr. Rajesh Mishra	**443**
Shri Jai Prakash	**444**
Shrimati Kanimozhi Karunanidhi	**445**
Dr. Faggan Singh Kulaste	**446**
Shri Amrinder Singh Raja Warring	**447**

xxx

LOK SABHA DEBATES

PART II –PROCEEDINGS OTHER THAN QUESTIONS AND ANSWERS

Wednesday, December 4, 2024 / Agrahayana 13, 1946 (Saka)

S U P P L E M E N T

CONTENTS PAGES

XXX XXX XXX XXX

Xxx xxx xxx xxx

Xxx xxx xxx xxx

xxx xxx xxx xxx

RAILWAYS (AMENDMENT) BILL (Inconclusive) 378A - 78B & 388A - 88B & 413A - 13B & 420A

xxx xxx xxx xxx

Shri G. Selvam 378A - 78B

xxx xxx xxx xxx

Shri Selvaraj V. 388A - 88B

xxx xxx xxx xxx

Shri C.N. Annadurai 413A - 13B

xxx xxx xxx xxx

Shri Omprakash Bhupalsinh *Alias* Pavan Rajenimbalkar 420A

xxx

(1100/VR/GG)

(Q.121)

HON. SPEAKER: Question No.121

SHRI SRIBHARAT MATHUKUMILLI (VISAKHAPATNAM): Thank you, hon. Speaker, Sir. I received the responses from the Ministry of Railways for the questions that I had raised. So, I will start away with my detailed question. The creation of the South Coast Railway Zone, with Vishakhapatnam as its headquarters in Andhra Pradesh was announced in February 2019 by the then hon. Railway Minister.

However, due to the land allocation delays and other issues by the previous State Government, including some questions raised on the viability of the land, five valuable years have been lost. After the recent NDA Government has assumed power earlier this year, the State Government has issued necessary clarifications and joint surveys have been conducted. I thank the hon. Prime Minister Narendra, Modi ji and the Railway Minister Shri Ashwini Vaishnaw ji for initiating tenders for the South Coast Railway Zone.

What I would like to highlight and ask here is that similar railway zones like South Western Railway Zone, Hubli, South East Central Railway Zone, Bilaspur, East Coast Railway Zone, Bhubaneswar were announced on July 4, 2002, but were started off in temporary accommodations by April 1, 2003. Given this precedence, since the process of tendering has already begun, can the South Coast Railway Zone be operationalized from temporary campuses before the full building is completed?

SHRI ASHWINI VAISHNAW: Hon. Speaker, Sir, the hon. Member has raised a very valid point regarding the South Coast Railway Zone. It is a new zone, and as the hon. Member has already noted himself, we have already placed the tender for the construction of the zone building. Whatever land issues were there earlier, they have been sorted out.

The hon. Chief Minister of Andhra Pradesh has been continuously following up this. Even hon. Shri Ram Mohan Naidu ji is also regularly following up this matter. On the whole, this zone is now on track to get operationalized. We have also appointed one Officer on Special Duty (OSD) so that all the operational matters which need to be considered while making this zone operational can be checked in full detail. As and when the operational matters

are checked in full detail, we will have a common discussion among all the stakeholders and then take it forward.

SHRI SRIBHARAT MATHUKUMILLI (VISAKHAPATNAM): Thank you, hon. Speaker, Sir. I would like to take a different direction in the question. Safety and speed are the twin pillars of the modern rail travel in India. I was fortunate to meet the Minister recently and discuss about this. So, what I would like to ask is this. What steps are being taken to enhance the average speed of Vande Bharat and other Express trains?

Additionally, with the focus on reducing manual intervention and leveraging technology and advanced safety measures, what measures has the Government put in place so that there is fast but safe and secure travel for passengers across the nation and across these routes? Thank you.

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, जैसे माननीय मंत्री जी संक्षिप्त जवाब दे रहे हैं, उसी प्रकार आप भी संक्षिप्त प्रश्न पूछें।

(1105/SAN/MY)

SHRI ASHWINI VAISHNAW: Hon. Speaker, Sir, the question is not related to the main Question. However, I will give a very short answer to this.

The condition of the tracks is continuously being upgraded. The tracks were designed for 70-80 kmph 10 to 15 years ago. Over the last 10 years, most of the tracks have been upgraded significantly and today more than 80 per cent of the tracks in the Indian railway network are basically operational at 100 kmph or 110 kmph. We are continuously upgrading to 130 kmph also, and some of the sections have been designated for 160 kmph.

Multiple actions are being taken. The first one is for improving the quality of the rails, having a better specification of the manufacturing process of the rail. Second, wherever there are curves, we are trying to reduce the curves. Third, we are trying to get better quality of sleepers and better quality of fasteners. Fourth, the development of Kavach has been now completed. On 16 July 2024, Kavach version 4.0 was completed and now a large-scale implementation of Kavach is being done. Practically every locomotive is today getting fitted with a fog safety device. Multiple number of actions are being taken to improve the speed of the trains.

SHRI HIBI EDEN (ERNAKULAM): Sir, there are around 110 acres of land in the heart of the Ernakulam constituency, which is known as the Ernakulam Marshalling Yard, and this particular area belongs to the Indian Railways.

The cost of a cent of land is around Rs. 50 lakh. This particular stretch of land connects the Kochi Water Metro, the one and only water metro in the country, and also the Vyttila transportation mobility hub. Sir, the Indian Railways can develop this particular land which is more than Rs. 50,000 crore of worth.

The major constraint Kerala faces is the availability of land. When we have a prime land with the Indian Railways, why can we not start a new terminal inside the heart of the city? The Government policy is for a multi-modal system where with a single ticket you can travel in the Indian railways, the metro rail, the water metro and also the normal buses. So, this would be one of the finest projects in the country.

Sir, also the Vande Bharat train has been in huge demand in Kerala, especially the Kochi-Bengaluru route which was allotted in-between a special train, as you mentioned. Why can we not retain this? There is a huge private bus lobby which is benefiting from this particular route. We are under criticism that we are helping the private bus lobby. Would there be any specific arrangement to make sure that there is a route from Kochi? Night trains can be allotted for Vande Bharat because we are travelling in the night also.

SHRI ASHWINI VAISHNAW: Hon. Speaker, Sir, the question is totally disconnected from the main Question. However, I would like to point out that hon. Prime Minister Shri Narendra Modi ji is totally committed towards developing the railway network of Kerala. The allocation of funds he has given is huge. It is more than Rs. 3,000 crore which is almost eight times what it used to be 10 years ago. However, the support from the State Government is not forthcoming.

Hon. Speaker, Sir, the land acquisition in the State of Kerala, despite the funds having been deposited, is a meagre 16 per cent of the land that is

required. I will request all the hon. MPs to please help the Railways by following up with their State Government so that the land can be acquired. From our side, we are very focused on developing the railway network throughout the country, including Kerala.

Regarding whatever land issue the hon. MP has raised, he may please come and discuss in detail, with the map of the area. His ideas will be very welcome for developing that parcel of land.

SHRI T. R. BAALU (SRIPERUMBUDUR): Thank you very much, Sir.

In fact, this question pertains to my birthplace. Fourteen years ago, the Manavadi-Pattukottai line, the broad-gauge line, had been started and it has become an orphan now. Even a bridge across the Bamini River is also constructed. But it is left as it is and it has been pending for the past 14 years.

The next one is Thanjavur-Pattukottai line for which the land acquisition is over. Everything has been done, but things are not taken up, maybe, because it has all become a DMK constituency. I do not know whether the Minister will take it in a proper perspective.

(1110/SNT/CP)

He should not say the land acquisition is pending. If there is a land acquisition pending, why do you not go and meet the State officials or State Ministers concerned or send your officials to find out the ways and means to purchase the land immediately? You cannot just charge the State Government by saying that land acquisition is pending.

SHRI ASHWINI VAISHNAW: Baalu ji is a very senior person and we all respect him a lot. He has held multiple portfolios. He understands how difficult it is. He also understands how important it is to coordinate with the State Government. The projects which the hon. MP mentioned are the projects where both the State Government and the Central Government have to work together to make sure that the projects are progressed.

I would like to put on record, hon. Speaker, Sir, that for Tamil Nadu, the funds, which were allocated during the UPA Government, were only Rs. 879 crore per year, and today hon. Prime Minister, Shri Narendra Modi ji is

allocating Rs. 6,362 crore for railways in Tamil Nadu. It is a huge jump. Unfortunately, out of the 3,389 hectares of land required for development of the projects in Tamil Nadu, the land acquired is only 26 per cent, that is, 866 hectares. In regard to the land which has to be acquired, we are continuously following up with the State Government. Our officials as well as I, at my level, are constantly pursuing with the State Government. I request the hon. MP also to pursue with the State Government to support this because Railways and Defence are the two Departments which have to be out of politics. They are required for the country. They are very essential for the development of a country, and going above the politics, we have to work towards this. We have to make sure that the Railways and Defence Departments keep serving the nation. The development of railways is very important for our economic development.

So, I request the hon. MP to have a meeting with hon. Chief Minister of Tamil Nadu. I will send my officers and I will send our MoS also, if you say. We can have a follow-up of all the land acquisition issues.

(ends)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, आज रेल बिल पर चर्चा है। मैं आपसे एक और आग्रह करना चाहता हूं। कई सालों से प्रश्न काल के अंदर 20 प्रश्न लाटरी में आते हैं। इसमें नंबर बड़ी मुश्किल से आता है। कई माननीय सदस्यों का तो पूरे एक वर्ष में भी लाटरी में नंबर नहीं आता, तो कई का एक ही सदन में दो या तीन बार नंबर आ जाता है। जो लॉटरी की व्यवस्था है, वह पूरी पारदर्शिता के साथ माननीय संसद सदस्यों की मौजूदगी में निकलती है।

मेरा आप सबसे आग्रह है, माननीय सदस्य और माननीय मंत्रीगण भी मेरा इसमें सहयोग करेंगे कि वे संक्षिप्त प्रश्न पूछेंगे, संक्षिप्त जवाब देंगे, ताकि हम 20 प्रश्नों की लिस्ट को पूरा कर सकें। जो 20 प्रश्नों की लिस्ट आई है, जिसमें सदस्य का पूरा हक बनता है कि मेरा प्रश्न आया है तो कम से कम मुझे एक बार प्रश्न पूछने का मौका दिया जाए। सदन इस विषय को लेकर सहमत होगा। हमें इस तरह का नया प्रयास करना चाहिए।

क्वैश्चन नंबर 122, श्री मनीष जायसवाल जी।

(प्रश्न 122)

श्री मनीष जायसवाल (हज़ारीबाग) : अध्यक्ष जी, मैं अमृत भारत स्टेशन्स को लेकर यह प्रश्न सदन में लाया हूं और मुझे इसका जवाब मिला है। रेल नेटवर्क बहुत बड़ा है और इसमें जो विकसित है, उसे और विकसित किया जा रहा है, इसमें हम लोगों को कोई आपत्ति नहीं है। मैं मंत्री जी से केवल एक आग्रह करना चाहूंगा कि जो क्षेत्र रेल के मैप में अविकसित हैं और जिनको डेवलपमेंट का अच्छा अवसर नहीं मिला है, उनको आगे बढ़ाने का काम भी किया जाना चाहिए। मैं हजारीबाग लोक सभा क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करता हूं।

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य आपको इतनी भूमिका पर जाने की आवश्यकता नहीं थी। आप सीधे कहते कि मेरे संसदीय क्षेत्र में यह-यह मांग है। अगर आप सब इतनी भूमिका बांधेंगे, मंत्रीगण भी इतनी भूमिका बांधेंगे तो इतनी भूमिका बांधने की आवश्यकता नहीं है। केवल प्रश्न और उसका जवाब। आप ऐसी व्यवस्था बनाइए।

(1115/NK/AK)

श्री मनीष जायसवाल (हज़ारीबाग) : अध्यक्ष महोदय, मेरा माननीय मंत्री जी से आग्रह है कि मेरे लोक सभा क्षेत्र के बरही, हजारीबाग टाउन, कुजु, बरकाकाना, पतरातु, रामगढ़ और गोला स्टेशनों को भी विकसित किया जाए। इसके साथ-साथ मैं मंत्री जी को धन्यवाद दूंगा कि उन्होंने गया से मुंबई के लिए एक ट्रेन दी है। हजारीबाग लाइन अभी बेसिकली माल ढुलाई के काम में आती है, कोयला ढुलाई के काम में आता है, इसको पैसेंजर्स के लिए एलिजिबल करने के लिए डबल लाइन किया जाए। हजारीबाग के विभिन्न स्टेशनों को डेली कोलकाता और वेल्लोर से जोड़ा जाए।

श्री अश्विनी वैष्णव : माननीय अध्यक्ष जी, सांसद महोदय ने बहुत महत्वपूर्ण विषय उठाया है। झारखंड में रेलवे के ट्रांसफॉर्मेशन के लिए माननीय मोदी जी प्रयासरत हैं, बहुत अच्छा फंड एलोकेशन झारखंड के लिए किया है। प्रोजेक्ट्स का रेगुलरली फॉलो-अप होता है। इसके अलावा माननीय सांसद महोदय के जो प्रश्न हैं, इन्होंने जो मांग की है, इसको मैंने नोट में लिया है। माननीय सांसद महोदय के साथ डिटेल में चर्चा करके उसको आगे बढ़ाने का काम करूंगा।

श्री मनीष जायसवाल (हज़ारीबाग) : अध्यक्ष महोदय, मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकृष्ट कराना चाहूंगा कि हमारे यहां रांची से बरकाकाना होते हुए दिल्ली तक राजधानी ट्रेन चलती थी, उसे डिसकन्टीन्यू कर दिया गया है। अगर आपकी नजरे इनायत हो और इसको पुन: चालू किया जा सके। हजारीबाग लोक सभा क्षेत्र के जो अन्य स्टेशन हैं, उनको भी 'अमृत भारत' में जोड़ कर विकास किया जा सके, यही मैं आग्रह करूंगा।

श्री अश्विनी वैष्णव : माननीय अध्यक्ष जी, आज विश्व में सबसे बड़ा स्टेशन रि-डेवलपमेंट प्रोगाम हिन्दुस्तान में चल रहा है। तेरह सौ स्टेशनों का रि-डेवलपमेंट एक साथ माननीय प्रधानमंत्री जी ने अप्रूव किया है, इसका काम बहुत विस्तृत तरीके से चल रहा है, कई स्टेशन्स इतने बड़े हैं कि

उस पर 700-800 करोड़ रुपये का भी खर्च हो रहा है। बहुत सारे स्टेशन हैं जिन पर 100-200 करोड़ तक इन्वेस्टमेंट हो रहा है।

माननीय अध्यक्ष जी, यह इतना बड़ा कार्यक्रम एक बार बड़े लेवल पर चला जाए, उसके बाद में फिर माननीय सांसद महोदय के साथ विचार करके और स्टेशन का भी बाद में विचार किया जाएगा। अभी हमारा फोकस होना चाहिए कि जो 1300 स्टेशन्स हैं, इनका विकास कम्पलीट करें और रेलवे से देश भर को जो अपेक्षा है, उसके अनुरूप स्टेशन का डेवलपेंट करें।

श्री दर्शन सिंह चौधरी (होशंगाबाद) : अध्यक्ष महोदय जी, मेरे लोक सभा क्षेत्र में सात अमृत स्टेशन आए हैं, उसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं। इन सात स्टेशनों के अलावा 11 अन्य स्टेशन छोटे-छोटे अन्य स्टेशनों पर भी विकास के कार्य किए जाएं। चूंकि उसके पहले भी पिछली सत्र में मांग की थी, उसकी पूर्ति माननीय केन्द्रीय मंत्री जी और माननीय मोदी जी ने की थी, इसके लिए मैं आभारी हूं और धन्यवाद देता हूं।

मैंने नई रेल लाइन की भी मांग की थी उसकी भी आपने पूर्ति की थी, अन्य मांग भी की थी। जो छोटे-छोटे स्टेशन्स हैं, वह स्टेशन छोटा जरूर होता है, लेकिन 150-200 गांव उससे जुड़े रहते हैं। हमारा निवेदन है कि इन छोटे स्टेशनों का भी विकास जाए। कोरोना काल के दौरान जो ट्रेन बंद की गई थी, उसके स्थान पर मैट्रो सिटीज में ट्रेनें चलती हैं, ऐसे ही गांव के लेवल पर ऐसी ट्रेनें चलाकर लोगों को सुविधा देने का काम माननीय मंत्री जी करेंगे, ऐसी मेरी अपेक्षा है और यही हमारी मांग हैं। लोकल ट्रेन बीस से पच्चीस किलोमीटर की दूरी तय करते हैं, चाहे छात्रों की मांग हो या लोगों की मांग है, उसको पूरा करने का काम मंत्री जी करेंगे, ऐसी मेरी अपेक्षा है।

श्री अश्विनी वैष्णव : माननीय अध्यक्ष जी, माननीय सांसद महोदय ने दो विषय उठाए हैं। पहला विषय छोटे स्टेशनों का है। मैं आज आपके माध्यम से इस महान सदन को बताना चाहता हूं कि माननीय प्रधानमंत्री जी ने पहली बार एक ऐसी पहल की जिसमें केवल बड़े स्टेशन ही नहीं बल्कि बहुत सारे मंझौले और छोटे स्टेशन भी, 1300 स्टेशन अमृत भारत स्कीम में शामिल हुए हैं। जिस तरह से श्रद्धेय अटल जी ने ग्राम सड़क योजना के माध्यम से देश के कोने-कोने को जोड़ा था, वैसे ही आज प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना की तरह अमृत भारत स्टेशन योजना के माध्यम से छोटे और मंझौले स्टेशन का भी विकास कर रहे हैं।

(1120/SK/UB)

हम सब जानते हैं कि दस साल पहले स्टेशन्स पर जाना मुश्किल होता था। आज साफ-सफाई है, ट्रेनों में सफाई है, ट्रेनों में सब जगह टाएलेट्स बन गए हैं और स्टेशन्स का बहुत सिग्निफिकेंटली इम्प्रूवमेंट हो रहा है। इससे बहुत बड़ा चेंज आया है।

माननीय सांसद ने दूसरा विषय उठाया है, वह है लोकल डिस्टेंस के लिए एक नई तरह की ट्रेन बनाई जाए। मैं आपके माध्यम से इस महान सदन को बताना चाहूंगा कि नमो भारत

रेपिड रेल का डेवलपमेंट किया गया है और नई गाड़ी बनकर भुज से अहमदाबाद के बीच में डिप्लाय हुई है। यह गाड़ी बहुत अच्छी चल रही है और इसका बहुत अच्छा पेट्रोनेज है। इसमें जो लोग बैठकर जा रहे हैं, वह कहते हैं कि वाकई एकदम नए तरह का अनुभव है। रेलवे को पूरी तरह से ट्रांसफार्म करने के लिए माननीय मोदी जी की सरकार प्रतिबद्ध है।

SHRI SACHITHANANTHAM R. (DINDIGUL): What are the criteria for selecting the stations under the Amrit Bharat Scheme? In my constituency, Kodaikanal route and Oddanchatram station should be included in this scheme. I request you to resume the Reddiarchatram station which was closed earlier.

SHRI ASHWINI VAISHNAW: Constructions of railway stations are very complex when we compare with other constructions because the train has to continue to operate. For example, construction of airport is quite separate from the runway. Airport can be constructed without much of a disruption of the operation of the aircraft. Same is the case with other commercial buildings. In the case of railways, since the rail operation is directly integrated with the station development, when we selected the Amrit Bharat Station Scheme, we tried to make sure that the disruption of the train operation will be minimal. That was the primary criteria for selecting the stations. As I said earlier, this is the largest station redevelopment programme anywhere in the world happening at this point of time. As of now, 1300 stations are actually getting constructed. As and when this project is further progressed, we will reconsider.

(ends)

माननीय अध्यक्ष: मैंने पूर्व में भी कहा था और आज भी इस प्रश्न काल में रेलवे पर लंबी सूची है। मैं एक को बुलाउंगा और दूसरे को नहीं बुलाउंगा तो न्याय नहीं होगा इसलिए ज्यादातर लोगों को विधेयक पर बोलने की अनुमति दी जाएगी।

प्रश्न संख्या 123.

(प्रश्न 123)

*SHRI NAGESH BAPURAO AASHTIKAR PATIL (HINGOLI): Hon'ble Speaker Sir, thank you.

The hon'ble Railway Minister is also present here today and I would like to thank him too.

Whether the Government knows about the negative effects on the sportspersons participating in the National and State level competitions as the Government has not provided any kind of rail travel facilities to them. If so, the Government should provide the details of the assessment thereof. Whether the ministry is considering to restore the rail travel concession facility for sportspersons? If so, the details thereof should be provided.

श्री अश्विनी वैष्णव : माननीय अध्यक्ष जी, इस प्रश्न के उत्तर में बहुत स्पष्ट तौर पर मेंशन किया गया है। आज भारत सरकार रेलवे में पैसेंजर्स को अफोर्डेबल रखने के लिए 56,993 करोड़ रुपये की सब्सिडी दे रही है यानी अगर किसी पैसेंजर सर्विस को ऑपरेट करने की कॉस्ट सौ रुपये है तो उसमें टिकट का प्राइस मात्र 54 रुपये रखा गया है। सबको 46 परसेंट सब्सिडी दी जा रही है।

श्री नागेश बापुराव अष्टिकर पाटिल (हिंगोली) : माननीय अध्यक्ष, इंटरसिटी नांदेड़ से चलती है, इसके कोच बढ़ाने की जरूरत है। नांदेड़ से मुम्बई जाने वाली देवगिरी एक्सप्रेस में बहुत पैसेंजर्स होते हैं और एमपीज़ की संख्या भी बहुत ज्यादा रहती है।

मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि फर्स्ट, सैकंड और थर्ड एसी कोच बढ़ा दिए जाएंगे तो बहुत मेहरबानी होगी।

(1125/KDS/SRG)

श्री अश्विनी वैष्णव : अध्यक्ष महोदय,प्रधान मंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी की सरकार गरीबों के प्रति समर्पित है। आज जनरल कोचेज की संख्या बढ़ाने पर बहुत फोकस किया जा रहा है। फर्स्ट एसी, सेकेंड एसी, थर्ड एसी के कोचेज बढ़ाने पर फोकस नहीं है, फोकस केवल जनरल कोचेज बढ़ाने का है। 1 हजार जनरल

* Original in Marathi

कोचेज दिसम्बर के अंत तक बढ़ाए जा चुके हैं। इसके साथ ही साथ 10 हजार जनरल कोचेज के स्पेशल प्रोडक्शन का कार्यक्रम हाथ में लिया गया है।

SUSHRI PRANITI SUSHILKUMAR SHINDE (SOLAPUR): Sir, I would like to ask the hon. Minister a specific question related to concessions for sportspersons because the young women and men sportspersons have to travel, not just once, but a number of times throughout the country, to various districts and various States within the country, The Ministry of Sports and Youth Affairs has written to the Ministry of Railways on several occasions before and asked them for concession specifically for sportspersons. This is not covered under the disabled category or it is not covered under your subsidies that you give to everybody. For various States also, the budget for Khelo India has been reduced. With such a background, I would like to ask this question to the Minister. Are you going to specifically give concessions to young people who are participating in sports, who are making our country proud, to travel by railways? It is because they have to travel multiple number of times throughout the year.

SHRI ASHWINI VAISHNAW: Hon. Speaker Sir, as I have mentioned earlier, when the cost of providing the service is Rs. 100, the price that we are charging is about Rs. 54, which amounts to 46 per cent subsidy to everybody who is traveling by railways on an average, and the amount of this subsidy today is to the tune of Rs. 56,993 crore. The sportspersons are included in that.

SHRI DURAI VAIKO (TIRUCHIRAPPALLI): Hon. Speaker Sir, this is a question pertaining to concessions, but to senior citizens and accredited journalists.

It is very unfortunate that the train fare concessions which were extended to senior citizens and accredited journalists, were discontinued during the COVID-19 pandemic, and have still not been resumed even after two years. I had raised this issue on 31st July before you. I would like to know from the hon. Railway Minister about the Centre's decision to restore the same.

SHRI ASHWINI VAISHNAW: Hon. Speaker Sir, I have mentioned it and I am repeating it again. The total subsidy provided by the Government of India for all passengers travelling in Indian Railways is Rs. 56,993 crore. When the cost of providing the service is Rs. 100, the ticket is charged at Rs. 54, which amounts to 46 per cent subsidy for every passenger travelling, which includes all the categories which are mentioned by the hon. MP.

(ends)

(Q. 124)

SHRI SURESH KUMAR SHETKAR (ZAHIRABAD): Hon. Speaker Sir, thank you very much for giving the opportunity to speak in the House today.

The PM Surya Ghar Muft Bijli Yojana is a significant step towards achieving India's renewable energy goal, but it seems that there are some shortcoming issues like lack of proper awareness among the people who want to avail, and also the need to have more simplified installation process to help the beneficiaries because there is a gap between registration and application.

My supplementary question to the hon. Minister for New and Renewable Energy, through the Chair, is what are the steps the Government is going to take to address the issue?

(1130/RCP/MK)

SHRI PRALHAD JOSHI: Sir, as far as the PM-Surya Ghar Muft Bijli Yojana is concerned, there is a portal. The target is to reach one crore households. Approximately, more than 1.5 crore households have already been registered. Approximately, 6.5 lakh households, 6.28 lakh households to be precise, have already been connected. There is a portal. We have been repeatedly requesting all the State Governments to encourage the PM-Surya Ghar Yojana which in real terms is *muft bijli* for the poor people and the middle-class people. I would request the hon. Members; I do not want to politicise the issue. Telangana, as far as overall renewable energy is concerned, is lagging behind. As of today, overall, in Telangana it is only 3.7 per cent of the registered applications which have been connected.

There is a major role of the State Government and the discoms. Discoms have to provide net metering. In many States, still a physical verification system has been there in place. Through portal, anybody can apply. Vendor list is available on the portal. This is very, very user-friendly. If there are any issues, through that portal, if it is brought to the notice of the Ministry, we will immediately address it. It is very, very encouraging. Many States are doing extremely well. As far as overall renewable is also concerned, either in PM-KUSUM or in the total installed capacity, Telangana has still to do a lot. For example, the wind power potential of Telangana is estimated to be 54.71 GW. However, only 128 MW have been done so far. Under PM-KUSUM, 4000 MW were demanded by

the State. Even in that, the total progress is zero as on date. Similarly, the State has performed very poorly under PM-Surya Ghar. There are 1.17 lakh registrations and only 4,422 residential installations have been carried out. I am only giving you this figure to kindly talk about it. I appeal to the entire House. This is really a very sustainable model. Minimum 300 units of electricity will be generated by 3 KW of the solar installed capacity, that is rooftop, under PM-Surya Ghar. It will generate minimum 300 units of electricity every month. So, in reality, it is a very good scheme. It is a sustainable scheme. Instead of giving free without any budgetary provision and making discoms in a way unviable, this is the best scheme. I appeal to all the Members to take it to your credit. आप जाकर लोगों से मिलिए और उनके घर के ऊपर पीएम सूर्य घर मुफ्त बिजली योजना के तहत सोलर रूफटॉप लगाइए। वह अपने क्रेडिट में आएगा चाहे वह पक्ष हो या विपक्ष हो। मैं आपसे यही प्रार्थना करना चाहता हूं।

SHRI SURESH KUMAR SHETKAR (ZAHIRABAD): Sir, you have simplified the process. वे पोर्टल में जाएंगे, लेकिन जो रूरल एरियाज में रहते हैं, उनको पोर्टल आदि चीजों के बारे में कहां मालूम होता है। As Energy Minister, you can call all the State Ministers and see how this process can be further simplified.

Then, there is another disparity. The scheme has been allocated Rs.9,600 crore in 2024-25. But it appears that disbursement of the funds and benefit is highly uneven across the States. For instance, while Gujarat has received a significant CFA fund amounting to Rs.1,348.69 crore, Telangana has received Rs.19.69 crore. Nagaland and Jharkhand have received Rs.0.6 crore and Rs.0.2 crore respectively. How does the Government plan to address such disparities in fund allocation and ensure equitable distribution?

(1135/SJN/PS)

श्री प्रहलाद जोशी : महोदय, मैं यह कहना चाहता हूं कि राज्य जैसा परफॉर्म करेगा, उस राज्य के लाभार्थियों के खाते में डीबीडी के माध्यम से तुरंत पैसा भेजा जाएगा। उसमें किसको जाता है, किसको नहीं जाता है, क्या फलाने राज्य में इस लाभार्थी को डीबीटी से देते हैं, फलाने राज्य में नहीं देते हैं, इसका सवाल ही नहीं उठता है। It is a demand-driven project; Rs. 75,000 crore have been allocated. अगर आपके संसदीय क्षेत्र के किसी भी घर के ऊपर 'पीएम सूर्य घर मुफ्त बिजली योजना' के तहत रूफटॉप सोलर सिस्टम लगा है, तो under PM Surya Ghar, within maximum of 15 to 21 days, the amount will be credited to the beneficiary's account. There are vendors and vendors' list is also published on the portal.

Anybody can approach. And even those vendors are also helping the beneficiaries to take the benefit of this project.

Gujarat is doing more. Even some of the other States are also doing more. If they are doing more, then we will transfer it to them. There is no question of transferring it either to this State or that State. If the State of Telangana performs, then we will immediately transfer to the beneficiaries of the State of Telangana also.

श्री इटेला राजेंदर (मल्काजगिरि) : अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से दो प्रश्न पूछना चाहता हूं। आज तक इस देश में जो भी प्रोडक्शन हुआ है, वह 453 गीगावाट है। उसमें से 10 सालों के अंदर हमारे प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी ने जो सकारात्मक कदम उठाए थे, तब 200 गीगावाट आया है। 'पीएम सूर्य घर मुफ्त बिजली योजना' गरीबों के लिए लाई गई है।

पहला, अर्बन एरियाज़ में जो बस्तियां हैं, उनमें छोटी-छोटी जमीनों पर 3 या 4 फ्लोर बनाकर लोग किराये पर रहते हैं। हमने आदेश किया था कि प्रत्येक परिवार को केवल 78,000 रुपये की सब्सिडी तथा 3 किलोवाट का मीटर दिया जाए, मगर जो परिवार किराये पर रहते हैं, उसके बारे में आपकी क्या सोच है?

माननीय अध्यक्ष : आप नंबर 3 सवाल मत पूछो, आप नंबर 1 सवाल ही पूछिए।

श्री इटेला राजेंदर (मल्काजगिरि) : महोदय, गांवों की झोपड़ियों में जो रहते हैं, जो 10-15 झोपड़ियां होती हैं, वे गिरिजन या आदिवासियों की होती हैं। उसके बारे में आपकी क्या सोच है, आपको बताना चाहिए।

माननीय अध्यक्ष : आप नंबर 3 सवाल मत पूछिए।

श्री प्रहलाद जोशी : महोदय, जहां झुग्गी-झोपडियां हैं, जहां लोग भाड़े पर रहते हैं, भारत सरकार तथा माननीय प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी के विजनरी लीडरशिप में हम 'पीएम आवास योजना' के तहत भी पक्का घर दे रहे हैं। जो 'पीएम आवास योजना' है, उसमें सभी राज्य इसका उपयोग करें तथा अगर वे पक्का घर बनाते हैं, तो उस घर के लिए एक किलोवाट पर मिनिमम 100-110 यूनिट्स जेनरेट होती हैं, उसके बाद जो उनकी 50-60 यूनिट्स हैं, वे 50, 60 या 70 यूनिट्स का उपयोग करें तथा बाकी यूनिट्स को डिस्कॉम्स को बेच सकते हैं। It is already in place.

श्री अखिलेश यादव (कन्नौज) : महोदय, उत्तर प्रदेश में रूफटॉप योजना चल रही थी, लेकिन इन्होंने वह योजना बंद कर दी है।

श्री प्रहलाद जोशी : महोदय, उत्तर प्रदेश में भी हो रहा है। अखिलेश जी, उत्तर प्रदेश से सांसद हैं, वे अपने संसदीय क्षेत्र में करा सकते हैं। ये तो अपनी पार्टी के नेता हैं।…(व्यवधान)

श्री अखिलेश यादव (कन्नौज) : अध्यक्ष महोदय, रूफटॉप की योजना सबसे पहले उत्तर प्रदेश में आई थी, फिर आपने बंद कर दी, अभी चलाई है।

वाणिज्य और उद्योग मंत्री (श्री पीयूष गोयल) : अध्यक्ष महोदय, अगर मैं पुरानी बातें याद करूंगा और बताऊंगा, तो अखिलेश जी को बड़ी शर्मिंदगी महसूस होगी।…(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : न तो आपको बोलने की इजाजत है और न ही उनको बोलने की इजाजत है। केवल आप बोलिए।

श्री प्रहलाद जोशी : महोदय, मैं उत्तर दे रहा हूं। मैं आपको एड्रेस करते हुए बोल रहा हूं।

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्रीगण, मैं आपसे आग्रह कर रहा हूं कि जिसको मैंने बोलने की इजाजत नहीं दी है, आप उनके प्रश्न का जवाब देने की आदत छोड़ दें।

श्री प्रहलाद जोशी : महोदय, मैं इसको मानता हूं। इसके साथ ही साथ एक रेस्को मॉडल है। जो आरई सर्विस कंपनी है, वह जीरो इन्वेस्टमेंट मॉडल पर भी भारत सरकार से सब्सिडी प्राप्त करके, ग्रुप रूफटॉप सोलराइजेशन हो या ग्रुप सोलराइजेशन हो, वह कर रही है। वैसे तो ओडिशा की नई सरकार ने इस पर काम किया है। वहां पर जो डिस्कॉम कंपनी (टाटा पावर) है, वह हर घर के ऊपर 'पीएम सूर्य घर मुफ्त बिजली योजना' के तहत रूफटॉप सोलर सिस्टम लगा रही है।

(1140/SPS/SMN)

इसलिए उनका कोई इन्वेस्टमेंट नहीं है। जो भी एक्सेस इलेक्ट्रिसिटी जनरेट होगी, that will go to the discoms but entirely cost will be done in the RESCO model. इसी के साथ-साथ ट्राइबल एरियाज़ में प्रधानमंत्री जनजाति आदिवासी न्याय महाअभियान (पीएम-जनमन) और धरती आबा जनजातीय ग्राम उत्कर्ष अभियान में out ot 1,00,000 unelectrified households through off the grid solar system were provided 100 per cent financial support for 50,000 households. यह भी है। ऐसी बहुत स्कीम्स हैं। मैं सबसे विनती करता हूं कि देश में गरीब से लेकर अमीर तक सभी लोग इन योजनाओं का उपयोग कर सकते हैं। इससे ग्लोबल वार्मिंग और पॉल्यूशन का समाधान निकलेगा और फ्री इलेक्ट्रिसिटी भी मिलेगी। There are many schemes with the various departments and if State Governments support, this is going to be the most successful model and this PM Surya Ghar Muft Bijli Yojana is one of the biggest schemes of the world where electricity is supplied free of cost. This is Modi's vision. This is what I would like to clarify.

श्री मियां अल्ताफ अहमद (अनन्तनाग-राजौरी) : सर, मैं मंत्री जी से एक स्पेसिफिक क्वेश्चन पूछना चाहता हूं। हमारे जम्मू कश्मीर में सर्दियों में माइनस टेम्प्रेचर होता है। वहां पर 12 से 15 घण्टे का पावर कट है। हमारे हाइड्रो इलेक्ट्रिक प्रोजेक्ट्स की पावर नेशनल ग्रिड में जाती है। मेरी आपसे यह अपील होगी कि आप हमें बताएं कि क्या वहां पर आप इस स्कीम को प्रायरिटी देंगे? आप इसमें जितनी सब्सिडी दे सकते हैं, वहां के लोगों को दीजिए। वहां पर आप इसकी प्रायरिटी दीजिए, क्योंकि सर्दियों में उन लोगों को छः महीने मुश्किल होती है।

SHRI PRALHAD JOSHI: This scheme, PM Surya Ghar Muft Bijli Yojana is for all the States. जो स्टेट परफॉर्म करेगा, सब राज्यों के लिए है। जैसा मैंने पहले भी कहा है, this is one of the biggest schemes for supplying free electricity to the poor people of this country. जम्मू कश्मीर में भी इसका उपयोग करते हैं। जम्मू कश्मीर में भी हम इसके लिए काम कर रहे हैं। 8500 applications have been received in Jammu and Kashmir and इसमें 2.88 लाख रजिस्ट्रेशन हुए हैं। इसके अलावा लद्दाख में हमने एक बहुत बड़ा रिन्यूएबल एनर्जी का प्रोजेक्ट शुरू किया है। उसके इवेकुएशन का काम बहुत तेज गति से हो रहा है।

(इति)

(प्रश्न 125)

*SHRIMATI PRATIBHA SURESH DHANORKAR (CHANDRAPUR): Hon'ble Speaker Sir, Question No. 125. As you know, BSNL is in a very bad shape throughout the country and due to its network failure, people are facing acute problems while doing government related works in my Lok Sabha Constituency. On one hand, this Government boasts of scheme like Digital India, but on other hand, the government company like BSNL is sinking day by day even after having nationwide strong network base.

Sir, I have two specific questions in this regard. First, as you know, BSNL has a strong Nationwide network even in rural areas. But the Government is ignoring government companies and giving priority to the private telecom companies. So, whether the Government intends to shut down BSNL? Second, the private telecom companies like Jio, Airtel and Vi are making profits exponentially, but the BSNL staff and officers are not getting their salaries regularly. This kind of government companies are incurring losses and hence I would like to know the details of the efforts the Government is planning to take to revive the sick and the loss-making PSUs in future.

(1145/MM/SM)

… (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : नो। संरक्षण नहीं है।

… (व्यवधान)

*SHRI JYOTIRADITYA M. SCINDIA: I would like to thank our Hon'ble MP Smt. Pratibha Dhanorkar for drawing attention of this House towards a very important issue. I want to assure her that under the leadership of Hon'ble Prime Minister Shri Narendra Modi, the future of all the CPSUs in our country is fully secure and they are bound to develop and flourish. Our CPSUs have achieved global recognition and in connection with BSNL, I want to remind her about the condition of BSNL during her government's tenure. We have provided a Rs. 3,35,000 crore revival package to BSNL. Earlier it was incurring losses of Rs. 9000 crore but now, it has been earning operating profit of Rs. 2,000 crore.

This change has been made by our Government. The BSNL was having around 1,40,000 BTS, but following the Atma Nirbhar policy, now we are manufacturing the telecom equipment in our country only. Now, we will develop our own 4G network indigenously. During last 8 months time, we have added 60,000 BTS to BSNL 4G network. BSNL has registered 40 per cent growth in terms of BTS. Earlier it was only 1,40,000 but now it is 2,00,000. We have 55000 employees in BSNL and they are all our responsibility.

*SHRIMATI PRATIBHA SURESH DHANORKAR (CHANDRAPUR): Hon'ble Minister, I did not ask about your department or ministry. I had asked two specific questions as I wanted their answers only. During the last ten years, the customer base of private telecom companies like Jio, Airtel and Vi has increased significantly. Therefore, the details of telecom consumers of these companies and BSNL should be provided.

*SHRI JYOTIRADITYA M. SCINDIA: The people of Maharashtra have given the answer to them already and now they are asking me not to give a detailed reply. They are not ready to accept people's reply. We have added 90,00,000 new customers to BSNL consumer base. Earlier it was 8,80,00,000 and now we have 9,70,00,000 consumers. We are improving it continuously. We are going to add 1,00,000 BTS by May end and we would add new 2,500 BTS to Maharashtra circle for BSNL 4G service network.

---

* Original in Marathi

(1150/YSH/RP)

श्री अरविंद गणपत सावंत (मुम्बई दक्षिण) : माननीय अध्यक्ष जी, मुझे बहुत दुख हो रहा है कि इतना असत्य कैसे बोला जा सकता है? आज बीएसएनएल ने दिल्ली और मुम्बई की सर्विस भी ले ली है। वर्ष 2014 से मुम्बई शहर के लिए माननीय रवि शंकर प्रसाद जी एवं माननीय वैष्णव जी बोलते रहे हैं। मैं ज्यादा इलेबोरेट नहीं करूंगा। आज महानगर टेलीफोन निगम के तहत दिल्ली और मुम्बई में इनकी तरफ से ये लोग हाथ उठाकर कहें कि बीएसएनल के मोबाइल कितने लोग यूज करते हैं? … (व्यवधान) आप …(कार्यवाही-वृत्तान्त में सम्मिलित नहीं किया गया।) क्यों बोलते हैं? इन सबके पास जियो नेटवर्क है। आप सब अपने नम्बर एनाउंस कर दीजिए। … (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, आप चैलेंज मत दीजिए। आप एक मिनट बैठ जाइए। मैं चैलेंज के लिए इसलिए कह रहा हूँ, क्योंकि संसद में व्यवस्था ही बीएसएनएल और एमटीएनएल की है। इसका सबको यूज करना पड़ता है।

… (व्यवधान)

श्री अरविंद गणपत सावंत (मुम्बई दक्षिण) : सर, वह मुफ्त में मिलता है इसलिए ले रहे हैं, बाकी कुछ नहीं है। मैं बता देता हूँ कि आज महानगर टेलीफोन निगम में अगर इनकी व्यवस्था अच्छी हुई है या इनकी आर्थिक स्थिति सुधर गई है तो जो महानगर टेलीफोन के कर्मचारी हैं, उनकी एक कोऑपरेटिव सोसायटी है और इन्होंने बिना पूछे उनके चार करोड़ रुपये पिछले छ: महीने से अपने पास रखे हुए हैं, क्योंकि इनकी अपनी व्यवस्था के लिए इनके पास पैसे नहीं हैं और वे कर्मचारियों के पैसों को इस्तेमाल कर रहे हैं। … (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी, यह कोई प्रश्न नहीं है, फिर भी आप इसके बारे में बता दीजिए।

श्री ज्योतिरादित्य एम. सिंधिया : अध्यक्ष जी, मैं सावंत जी को विश्वास दिलाना चाहता हूँ कि आज भी बीएसएनएल के जो 55 हजार कर्मचारी हैं, उनका सम्मान और उनकी देखभाल बीएसएनएल की और भारत सरकार की जिम्मेदारी है। इसमें कोई संदेह नहीं है। प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में हमारा पूर्ण विश्वास और संकल्प है और इस तरीके का बयान सदन के पटल पर करना निंदनीय है। इस बात को मैं आपके समक्ष रखना चाहता हूँ। … (व्यवधान)

(इति)

माननीय अध्यक्ष : क्वेश्चन नम्बर – 126, श्री सुकान्त कुमार पाणिग्रही।

… (व्यवधान)

श्री कल्याण बनर्जी (श्रीरामपुर) : अध्यक्ष जी, बीएसएनएल और एमटीएनएल काम नहीं करते हैं। ये झूठ बोल रहे हैं। The Government has given us three chips. … (*Interruptions*) I am challenging the Minister. Let him show it. The Government is just showing a rosy picture. … (*Interruptions*)

(Q. 126)

SHRI SUKANTA KUMAR PANIGRAHI (KANDHAMAL): Respected Speaker, Sir, I have to ask one question. Will the hon. Minister take immediate action to sanction the proposed pending railway line, which is a broad gauge line, from Gopalpur-Rairakhol *via* Phulbani? My parliamentary constituency Kandhamal is an aspirational district. It is also a tribal-dominated district. It is not connected with railways.

I would like to know from the hon. Minister whether he will take immediate action to sanction this proposed Gopalpur-Rairakhol new broad gauge railway line.

श्री अश्विनी वैष्णव : माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं आपके माध्यम से इस सदन में डेटा रखना चाहूंगा। ओडिशा में रेलवे के डेवलपमेंट के लिए 10 साल पहले मात्र 800 करोड़ रुपये प्रति वर्ष मिलते थे। आज प्रधान मंत्री मोदी जी 10 हजार करोड़ रुपये हर साल ओडिशा के रेलवे के डेवलपमेंट के लिए दे रहे हैं। आज ओडिशा में रेलवे के 73 हजार करोड़ रुपये के प्रोजेक्ट्स पर इनवेस्टमेंट हो रहा है। एक तरह से करीब-करीब पूरे ओडिशा में, चाहे नॉर्थ हो, चाहे साउथ हो, ईस्ट हो या वेस्ट हो या सेन्ट्रल एरियाज़ हों, सब जगहों पर रेलवे के स्टेशन्स का तेजी से काम चल रहा है और अब तो वहां पर डबल इंजन की सरकार है तो काम और भी तेजी से चल रहा है।

(1155/RAJ/NKL)

माननीय सांसद महोदय ने जिस प्रोजेक्ट के बारे में बात की है, वह हमारे संज्ञान में है। वह काम एसपीवी को दिया गया है, उसका फॉलो अप चल रहा है। जैसे ही एसपीवी की तरफ से उसका जवाब आएगा, उसमें अगले स्टेप्स लिए जाएंगे।

SHRI SUKANTA KUMAR PANIGRAHI (KANDHAMAL): Sir, I would like to bring to the attention of the hon. Minister of Railways the urgent need for a new railway line connecting Lanjigarh to Brahmapur via Phulbani or Balliguda in Kandhamal district. Kandhamal is a hilly region with challenging terrain which limits connectivity and hampers socio-economic development. … (*Interruptions*)

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी।

… (व्यवधान)

SHRI SUKANTA KUMAR PANIGRAHI (KANDHAMAL): Sir, I request a new railway line connecting Lanjigarh to Brahmapur via Phulbani or Balliguda. … (*Interruptions*)

श्री अश्विनी वैष्णव : माननीय अध्यक्ष महोदय, मैंने माननीय सांसद महोदय के प्रश्न का जवाब दिया है। मैं फिर रिपीट कर रहा हूं। यह एक स्पेशल परपस व्हीकल, ओआरआईडीएल को प्रोजेक्ट दिया गया है। जैसे ही उसकी रिपोर्ट आएगी, तो रिपोर्ट आने के बाद उसमें नेकस्ट स्टेप्स लिए जाएंगे।

मैं आपके माध्यम से माननीय सांसद महोदय को और भी बताना चाहूंगा कि माननीय प्रधान मंत्री, श्री नरेन्द्र मोदी जी की तीसरी टर्म आरंभ होने के बाद से ही ओडिशा में करीब 20 हजार करोड़ रुपए के नए प्रोजेक्ट्स सैंक्शन हुए। ओडिशा में रेलवे के डेवलपमेंट के प्रति सरकार और प्रधान मंत्री जी पूरी तरह से प्रतिबद्ध हैं।

DR. SHASHI THAROOR (THIRUVANANTHAPURAM): Sir, I would like to turn the hon. Minister's attention to Kerala. After all, new railway lines require decent terminals as well, and the Nemom terminal in my constituency is going to be a way of decongesting the railway line to Trivandrum Central. It is a project worth Rs. 116 crore out of which the Railways have only released Rs. 7 crore so far. The work worth Rs. 22 crore has already been awarded to the contractor, who proceeded with the work in anticipation of payment, but due to insufficient funds, the bills remain unpaid, and therefore, the wonderful period today between December and May, when there is less rain in Kerala, is being wasted. So, my request to the hon. Minister is this. The Media is already reporting that this project will never be completed. Is it possible for the hon. Minister to try and pay attention to this very important station that will decongest the railway line up to Trivandrum Central? This is the Nemom station terminal. Thank you.

SHRI ASHWINI VAISHNAW: Hon. Speaker Sir, the focus today is to make sure that all the big cities like Trivandrum, as mentioned by the hon. MP, and many other cities like Bangalore, Chennai, Secunderabad-Hyderabad twin cities, Ahmedabad, Mumbai, Delhi, Patna, Lucknow, etc. are decongested. Practically throughout the country, our focus today is to make sure that the big junctions and the big cities are decongested and new terminals are built. A lot of emphasis is being laid on designing them so that the demands and the requirements of the next 50 years can be met. … (*Interruptions*) The question is not of funds. … (*Interruptions*) The question in Kerala is not of funds. We have already deposited Rs. 2,150 crore for acquiring land. Hon. Shashi Tharoor is a very influential MP, and the people of entire Kerala listen to him. I would request him, if required, to even sit on a *dharna* in front of the hon. State Government and make sure that the land is acquired. Then only, the project would be completed. … (*Interruptions*)

(ends)

(pp. 20-30))

(Q.127)

श्री राजीव राय (घोसी) : सर, मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि मुझे नहीं पता है कि यह जवाब कहां से आया है, लेकिन मैं सवाल करने से पहले दो बार वंदे भारत ट्रेन से दिल्ली से वाराणसी तक गया हूं और कानपुर से लेकर वाराणसी तक पूरा कम्पार्टमेंट खाली था। मऊ से कोई भी सुपरफास्ट ट्रेन, चाहे राजधानी ट्रेन हो, वंदे भारत ट्रेन हो या शताब्दी ट्रेन हो, नहीं चलती है। हम लोगों के इलाज एवं अन्य सभी चीजों के लिए दिल्ली ही है। माननीय मंत्री जी, वहां से पचास मिनट का रास्ता है। आप इस पर विचार करें। वंदे भारत ट्रेन में समय अंतराल भी बहुत ज्यादा है। आप उसे मऊ तक एक्सटेंड कर दें। जहां तक आप सुविधाओं की बात कहेंगे, तो आपको याद होगा, मैंने आपको फोन भी किया था और आपका वापस फोन आया। मैं आपका आभारी हूं। मैंने पत्र भी लिखा था, वहां जिस तरह का काम चल रहा है, सुविधाएं कभी बन नहीं पाएंगी। क्या उन सुविधाओं को बढ़ाने और भ्रष्टाचार को दूर करने वाले मेरे पत्र पर विचार करेंगे, वंदे भारत ट्रेन, राजधानी ट्रेन या शताब्दी ट्रेन को मऊ तक चलाने का काम करेंगे?

(1200/KN/VR)

श्री अश्विनी वैष्णव : अध्यक्ष महोदय जी, माननीय सांसद महोदय जिस वंदे भारत ट्रेन की ऑक्युपेंसी का जिक्र कर रहे हैं, मेरे पास उसका डेटा है। यह जो फाइनेंशियल ईयर 2024-25 है, इस फाइनेंशियल ईयर में इसकी ऑक्युपेंसी 113 परसेंट है। मैं फिर भी माननीय सांसद महोदय के पॉइंट को बहुत सीरियसली लूंगा। अगर इस ट्रेन की टाइमिंग में या अगर कोई और भी विषय आता है, तो मैं उसके बारे में माननीय सांसद जी से जरूर चर्चा करूंगा। रही बात एक्सटेंशन की तो मैंने वह पॉइंट नोट किया है। माननीय सांसद महोदय जी से डिटेल में कभी भी डिस्कस कर सकते हैं।

(इति)

प्रश्न काल समाप्त

स्थगन प्रस्ताव की सूचनाओं के संबंध में विनिर्णय

1201 बजे

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, मुझे कुछ विषयों पर स्थगन प्रस्ताव की सूचनाएं प्राप्त हुई हैं। मैंने स्थगन प्रस्ताव की किसी भी सूचना के लिए अनुमति प्रदान नहीं की है।

संसद भवन के प्रवेश द्वार पर अवरोध के बारे में टिप्पणी

1201 बजे

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, मैंने पूर्व में भी आग्रह किया था और आज फिर मैं आग्रह कर रहा हूं। संसद भवन के प्रवेश द्वार पर अवरोध की शिकायत कई माननीय सदस्यों ने की है। मेरा सभी राजनीतिक दलों से आग्रह है कि जब माननीय संसद सदस्यों का आने का समय होता है, तो उस समय प्रवेश द्वार को अवरुद्ध न करें। उसकी बहुत बड़ी कठिनाइयां, विशेष रूप से महिला सांसदों ने मुझे व्यक्तिश: रूप से आकर कही हैं। मैं आपसे पुन: आग्रह करता हूं और मैंने व्यवस्था भी दी है। मैं आज पुन: व्यवस्था दे रहा हूं। आपको कोई परेशानी हो या तकलीफ हो तो मुझे आकर मिलें। लेकिन प्रवेश द्वार पर अवरोध न हो, संसद की मर्यादा के अनुकूल हमारा व्यवहार हो, यह मैं आपसे आग्रह करता हूं।

… (व्यवधान)

सभा पटल पर रखे गए पत्र

1202 बजे

माननीय अध्यक्ष : अब पत्र सभा पटल पर रखे जाएंगे।

आइटम नंबर – 2. राव इन्द्रजीत सिंह जी।

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF STATISTICS AND PROGRAMME IMPLEMENTATION; MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF PLANNING; AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF CULTURE (RAO INDERJIT SINGH): Sir, I beg to lay on the Table:-

(1) (i) A copy of the Report (Hindi and English versions) of the National Statistical Commission, New Delhi, for the year 2022-2023.

(ii) Action Taken Report (Hindi and English versions) on the recommendations contained in the Annual Report of the National Statistical Commission, New Delhi, for the year 2022-2023.

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

(3) (i) A copy of the Report (Hindi and English versions) of the National Institute of Labour Economics Research and Development, New Delhi, for the year 2023-2024, alongwith Audited Accounts.

(ii) A copy of the Review (Hindi and English versions) by the Government of the working of the National Institute of Labour Economics Research and Development, New Delhi, for the year 2023-2024.

विज्ञान और प्रौद्योगिकी मंत्रालय के राज्य मंत्री; पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय के राज्य मंत्री; प्रधानमंत्री कार्यालय में राज्य मंत्री; कार्मिक, लोक शिकायत और पेंशन मंत्रालय में राज्य मंत्री; परमाणु ऊर्जा विभाग में राज्य मंत्री; तथा अंतरिक्ष विभाग में राज्य मंत्री (डॉ. जितेंद्र सिंह) : अध्यक्ष महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं:-

(1) (एक) होमी भाभा राष्ट्रीय संस्थान, मुम्बई के वर्ष 2023-2024 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) होमी भाभा राष्ट्रीय संस्थान, मुम्बई के वर्ष 2023-2024 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(2) (एक) महाराष्ट्र एसोसिएशन फॉर दि कल्टीवेशन ऑफ साइंस (अगरकर रिसर्च इंस्टीट्यूट), पुणे के वर्ष 2023-2024 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) महाराष्ट्र एसोसिएशन फॉर दि कल्टीवेशन ऑफ साइंस (अगरकर रिसर्च इंस्टीट्यूट), पुणे के वर्ष 2023-2024 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(3) (एक) अनुसंधान नेशनल रिसर्च फाउंडेशन, नई दिल्ली के वर्ष 2023-2024 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) अनुसंधान नेशनल रिसर्च फाउंडेशन, नई दिल्ली के वर्ष 2023-2024 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(4) (एक) भारतीय विज्ञान अकादमी, बैंगलुरू के वर्ष 2023-2024 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) भारतीय विज्ञान अकादमी, बैंगलुरू के वर्ष 2023-2024 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(5) (एक) इंडियन साइंस कांग्रेस एसोसिएशन, कोलकाता के वर्ष 2023-2024 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) इंडियन साइंस कांग्रेस एसोसिएशन, कोलकाता के वर्ष 2023-2024 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(6) (एक) बोस संस्थान, कोलकाता के वर्ष 2023-2024 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) बोस संस्थान, कोलकाता के वर्ष 2023-2024 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(7) (एक) सेंटर फॉर नैनो एंड सॉफ्ट मैटर साइंसेज, बैंगलुरू के वर्ष 2023-2024 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) सेंटर फॉर नैनो एंड सॉफ्ट मैटर साइंसेज, बैंगलुरू के वर्ष 2023-2024 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(8) (एक) टेक्नोलॉजी इन्फॉरमेशन फोरकास्टिंग एंड एसेसमेंट काउंसिल, नई दिल्ली के वर्ष 2023-2024 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) टेक्नोलॉजी इन्फॉरमेशन फोरकास्टिंग एंड एसेसमेंट काउंसिल, नई दिल्ली के वर्ष 2023-2024 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(9) कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 394 की उप-धारा 1(ख) के अंतर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(क) (एक) भारतीय यूरेनियम निगम लिमिटेड, सिंहभूम (पूर्व) का वर्ष 2023-2024 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) भारतीय यूरेनियम निगम लिमिटेड, सिंहभूम (पूर्व) के वर्ष 2023-2024 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखा-परीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

(ख) (एक) भारतीय इलेक्ट्रोनिक्स निगम लिमिटेड, हैदराबाद के वर्ष 2023-2024 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण।

(दो) भारतीय इलेक्ट्रोनिक्स निगम लिमिटेड, हैदराबाद का वर्ष 2023-2024 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखा-परीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

(ग) (एक) इंडियन रेयर अर्थ लिमिटेड (आईआरईएल), मुम्बई के वर्ष 2023-2024 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण।

(दो) इंडियन रेयर अर्थ लिमिटेड (आईआरईएल), मुम्बई का वर्ष 2023-2024 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखा-परीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

(10) (एक) जैव प्रौद्योगिकी उद्योग अनुसंधान सहायता परिषद, नई दिल्ली के वर्ष 2023-2024 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) जैव प्रौद्योगिकी उद्योग अनुसंधान सहायता परिषद, नई दिल्ली के वर्ष 2023-2024 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा के बारे में विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(11) (एक) परमाणु ऊर्जा शिक्षण संस्था, मुम्बई के वर्ष 2023-2024 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) परमाणु ऊर्जा शिक्षण संस्था, मुम्बई के वर्ष 2023-2024 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(12) भारतीय अंटार्कटिक अधिनियम, 2022 की धारा 30 की उप-धारा (1) के अंतर्गत अधिसूचना संख्या का.आ. 1437(अ), जो दिनांक 27 जुलाई, 2024 के भारत के साप्ताहिक राजपत्र में प्रकाशित हुई थी तथा जिसके द्वारा उक्त अधिनियम के उपबंधों के अधीन भारत में निरीक्षकों के कर्तव्यों का निर्वहन करने और निरीक्षण की शक्तियों का प्रयोग करने के लिए निरीक्षकों के रूप में डॉ. अपर्णा शुक्ला, वैज्ञानिक, पृथ्वी विज्ञान मंत्रालय, नई दिल्ली और डॉ. अविनाश कुमार, वैज्ञानिक, राष्ट्रीय ध्रुवीय और महासागर अनुसंधान केंद्र, गोवा को पदाभिहित किया गया है, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

रेल मंत्री; सूचना और प्रसारण मंत्री; तथा इलेक्ट्रॉनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री (श्री अश्विनी वैष्णव) : अध्यक्ष जी, श्री जितिन प्रसाद जी की ओर से, मैं आधार (वित्तीय और अन्य सहायिकियों, प्रसुविधाओं, हितलाभों और सेवाओं का लक्षित परिदान) अधिनियम, 2016 की धारा 55 के अंतर्गत भारतीय विशिष्ट पहचान प्राधिकरण (अधिकारियों और कर्मचारियों की नियुक्ति) दूसरा संशोधन विनियम, 2024 जो दिनांक 17 अक्तूबर, 2024 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना सं. एफ. सं. ए-12013/13/आरआर/2016-यूआईडीएआई(अ) में प्रकाशित हुए थे, की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं।

विद्युत मंत्रालय में राज्य मंत्री; तथा नवीन और नवीकरणीय ऊर्जा मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री श्रीपाद येसो नाईक) : अध्यक्ष महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं:-

(1) (एक) सरदार स्वर्ण सिंह राष्ट्रीय जैव ऊर्जा संस्थान, कपूरथला के वर्ष 2023-2024 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) सरदार स्वर्ण सिंह राष्ट्रीय जैव ऊर्जा संस्थान, कपूरथला के वर्ष 2023-2024 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(2) (एक) राष्ट्रीय पवन ऊर्जा संस्थान, चेन्नई के वर्ष 2023-2024 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(दो) राष्ट्रीय पवन ऊर्जा संस्थान, चेन्नई के वर्ष 2023-2024 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RURAL DEVELOPMENT; AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF COMMUNICATIONS (DR. CHANDRA SEKHAR PEMMASANI): Sir, I beg to lay on the Table:-

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

(i) Review by the Government of the working of the ITI Limited, Bengaluru, for the year 2023-2024.

(ii) Annual Report of the ITI Limited, Bengaluru, for the year 2023-2024, alongwith Audited Accounts and comments of the Comptroller and Auditor General thereon.

(2) A copy each of the following Notifications (Hindi and English versions) under Section 37 of the Telecom Regulatory Authority of India Act, 1997:-

(i) The Telecommunication (Broadcasting and Cable) Services Standards of Quality of Service and Consumer Protection (Addressable Systems) (Fourth Amendment) Regulations, 2024 published in Notification No. F. No. RG-8/1/(9)/2021-B AND CS (1 AND 3) in Gazette of India dated 8th July, 2024 together with a Corrigendum thereto published in Notification No. RG-8/1/1(9)/2021-B AND CS (1 AND 3) dated 14th August, 2024.

(ii) The Telecommunication (Broadcasting and Cable) Services Interconnection (Addressable Systems) (Sixth Amendment) Regulations, 2024 published in Notification No. F. No. RG-8/1/(9)/2021-B AND CS(1 AND 3) in Gazette of India dated 8th July, 2024.

(iii) The Registration of Consumer Organisations (Amendment) Regulations, 2024 published in Notification No. RG-10/2/(1)/2023 [E-10742] in Gazette of India dated 25th July, 2024.

(iv) The Rating of Properties for Digital Connectivity Regulations, 2024 published in Notification No. F.No. C-2/3/(2)/2021-QoS in Gazette of India dated 28th October, 2024.

(v) The Standards of Quality of Service of Access (Wireline and Wireless) and Broadband (Wireline and Wireless) Service Regulations, 2024, published in Notification No. F.No.RG-17/3/2022-QoS in Gazette of India dated 5th August, 2024.

(vi) The Telecommunication Mobile Number Portability (Ninth Amendment) Regulations, 2024, published in Notification No. F.No. RG-18/(6)/2023-NSL-II in Gazette of India dated 14th March, 2024.

(3) A copy each of the following Notifications (Hindi and English versions) under sub-section (3) of Section 56 of the Telecommunications Act, 2023:-

(i) The Telecommunications (Administration of Digital *Bharat Nidhi*) Rules, 2024 published in Notification No. G.S.R.530(E) in Gazette of India dated 30th August, 2024.

(ii) The Telecommunications (Right of Way) Rules, 2024 published in Notification No. G.S.R.576(E) in Gazette of India dated 17th September, 2024.

(iii) The Telecommunications (Commercial Radio Operator Certificate of Proficiency to Operate Global Maritime Distress and Safety System) Rules, 2024 published in Notification No. G.S.R.674(E) in Gazette of India dated 30th October, 2024.

(iv) The Telecommunications (Amateur Services) Rules, 2024 published in Notification No. G.S.R.675(E) in Gazette of India dated 30th October, 2024.

(4) A copy the Telecommunications (Removal of Difficulties) Order, 2024 (Hindi and English versions) published in Notification No. S.O.3948(E) in Gazette of India dated 14th September, 2024 under sub-section (2) of Section 58 of the Telecommunications Act, 2023.

उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री; तथा सामाजिक न्याय और अधिकारिता मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री बी. एल. वर्मा) : अध्यक्ष महोदय, मैं उपभोक्ता संरक्षण अधिनियम, 2023 की धारा 105 की उप-धारा (1) के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूं:-

(1) उपभोक्ता संरक्षण (राज्य आयोग और जिला आयोग के अध्यक्ष और सदस्यों का वेतन, भत्ते और सेवा की शर्तें) (संशोधन) मॉडल नियम, 2024 जो दिनांक 02 अगस्त, 2024 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 474(अ) में प्रकाशित हुए थे।

(2) राष्ट्रीय उपभोक्ता विवाद समाधान आयोग (समूह 'क' पद) भर्ती (संशोधन) नियम, 2024 जो दिनांक 25 सितम्बर, 2024 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 588(अ) में प्रकाशित हुए थे।

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF INFORMATION AND BROADCASTING; AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (DR. L. MURUGAN): Sir, I beg to lay on the Table a copy of the Prasar Bharati Recruitment Board (Procedure and Conduct of Business) Regulations, 2024 (Hindi and English Version) published in Notification No – 10/001(2)/2024-PBRB in Gazette of India dated 13th September, 2024, under Section 34 of the Prasar Bharati (Broadcasting Corporation of India) Act, 1990.

कोयला मंत्रालय में राज्य मंत्री; तथा खान मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतीश चंद्र दुबे) : अध्यक्ष महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखता हूं:-

(1) कंपनी अधिनियम, 2013 की धारा 394 की उप-धारा 1(ख) के अंतर्गत निम्नलिखित पत्रों की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(क) (एक) हिंदुस्तान कॉपर लिमिटेड, कोलकाता के वर्ष 2023-2024 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) हिंदुस्तान कॉपर लिमिटेड, कोलकाता का वर्ष 2023-2024 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

(ख) (एक) राष्ट्रीय एल्युमिनियम कंपनी लिमिटेड, भुवनेश्वर के वर्ष 2023-2024 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) राष्ट्रीय एल्युमिनियम कंपनी लिमिटेड, भुवनेश्वर का वर्ष 2023-2024 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

(ग) (एक) एनएलसी इंडिया लिमिटेड, चेन्नई तथा इसकी अनुषंगी कंपनियों के वर्ष 2023-2024 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) एनएलसी इंडिया लिमिटेड, चेन्नई तथा इसकी अनुषंगी कंपनियों का वर्ष 2023-2024 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

(घ) (एक) कोल इंडिया लिमिटेड, कोलकाता तथा इसकी अनुषंगी कंपनियों [खंड एक और खंड दो (भाग एक से चार)] के वर्ष 2023-2024 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा।

(दो) कोल इंडिया लिमिटेड, कोलकाता तथा इसकी अनुषंगी कंपनियों [खंड एक और खंड दो (भाग एक से चार)] का वर्ष 2023-2024 का वार्षिक प्रतिवेदन, लेखापरीक्षित लेखे तथा उन पर नियंत्रक-महालेखापरीक्षक की टिप्पणियां।

(2) संविधान के अनुच्छेद 151(1) के अंतर्गत हिंदुस्तान कॉपर लिमिटेड के प्रचालन निष्पादन के बारे में भारत के नियंत्रक-महालेखापरीक्षक का प्रतिवेदन-संघ सरकार (वाणिज्यिक) (2023 का संख्यांक 12) (निष्पादन लेखापरीक्षा) की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

(3) खान और खनिज (विकास और विनियमन) अधिनियम, 1957 की धारा 28 की उप-धारा (1) के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) का.आ 2936(अ) जो 24 जुलाई, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा 'श्रेणी क अन्वेषण अभिकरण' के अंतर्गत मैसर्स भूशिल्प माइंस एंड मिनरल्स प्राइवेट लिमिटेड को अधिसूचित किया गया है।

(दो) का.आ 3054(अ) जो 31 जुलाई, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा कर्नाटक राज्य में खनिज स्वर्ण और किसी अन्य खनिज के संबंध में पूर्वेक्षण और खनन प्रचालन किया जाना प्रस्तावित किया गया है।

(तीन) का.आ 3847(अ) जो 9 सितम्बर, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा श्रीमती फरीदा एम. नायक, संयुक्त सचिव को ''पदाभिहित अधिकारी'' के रूप में अधिसूचित किया गया है।

(चार) का.आ 3929(अ) जो 13 सितम्बर, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा 'श्रेणी क अन्वेषण अभिकरण' के अंतर्गत मैसर्स जीएमएमसीओ टेक्नोलॉजी सर्विसेज लिमिटेड को अधिसूचित किया गया है।

(4) अपतट क्षेत्र खनिज (विकास और विनियमन) अधिनियम, 2002 की धारा 35 की उप-धारा (3) के अंतर्गत निम्नलिखित अधिसूचनाओं की एक-एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण):-

(एक) का.आ 3246(अ) जो 10 अगस्त, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा उसमें उल्लिखित शासी निकाय और कार्यकारी समिति गठित करने के लिए अपतट क्षेत्र खनिज न्यास को स्थापित किया गया है।

(दो) अपतट क्षेत्र खनिज न्यास नियम, 2024 जो 9 अगस्त, 2024 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 490 (अ) में प्रकाशित हुए थे।

(तीन) अपतट क्षेत्र खनिज (नीलामी) नियम, 2024 जो 14 अगस्त, 2024 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 502 (अ) में प्रकाशित हुए थे।

(चार) का.आ 3648(अ) जो 28 अगस्त, 2024 के भारत के राजपत्र में प्रकाशित हुआ था तथा जिसके द्वारा अपतट क्षेत्र खनिज (विकास और विनियमन) अधिनियम, 2002 के प्रयोजनार्थ श्री विवेक कुमार वाजपेयी, संयुक्त सचिव, खान मंत्रालय को प्रशासनिक प्राधिकारी के रूप में अधिसूचित किया गया है।

(पांच) अपतट क्षेत्र प्रचालन अधिकार नियम, 2024 जो 16 अक्तूबर, 2024 के भारत के राजपत्र में अधिसूचना संख्या सा.का.नि. 646 (अ) में प्रकाशित हुए थे।

उपभोक्ता मामले, खाद्य और सार्वजनिक वितरण मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्रीमती निमुबेन जयंतीभाई बांभणिया) : अध्यक्ष महोदय, मैं निम्नलिखित पत्र सभा पटल पर रखती हूं:-

(1) भारतीय खाद्य निगम, नई दिल्ली के वर्ष 2023-2024 के वार्षिक प्रतिवेदन की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) तथा लेखापरीक्षित लेखे।

(2) भारतीय खाद्य निगम, नई दिल्ली के वर्ष 2023-2024 के कार्यकरण की सरकार द्वारा समीक्षा की एक प्रति (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण)।

MESSAGE FROM RAJYA SABHA
AND
BILL AS PASSED BY RAJYA SABHA - LAID

SECRETARY GENERAL: Sir, I have to report the following message received from the Secretary General of Rajya Sabha:-

> "In accordance with the provisions of rule 111 of the Rules of Procedure and Conduct of Business in the Rajya Sabha, I am directed to enclose a copy of the Oilfields (Regulation and Development) Amendment Bill, 2024 which has been passed by the Rajya Sabha at its sitting held on the 3rd December, 2024."

2. Sir, I lay on the Table the Oilfields (Regulation and Development) Amendment Bill, 2024, as passed by Rajya Sabha on the 3rd December, 2024.

(1205/SAN/VB)

ऊर्जा संबंधी स्थायी समिति
विवरण

श्री श्रीरंग आप्पा चंदू बारणे (मावल) : माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं 'विद्युत मंत्रालय की अनुदानों की मांगों (2023-24)' पर ऊर्जा संबंधी स्थायी समिति के 35वें प्रतिवेदन (17वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों के कार्यान्वयन पर सरकार द्वारा की-गई-कार्रवाई के बारे में समिति के 40वें प्रतिवेदन (17वीं लोक सभा) में अंतर्विष्ट टिप्पणियों/सिफारिशों पर सरकार द्वारा अंतिम की-गई-कार्रवाई को दर्शाने वाला विवरण (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) सभा पटल पर रखता हूँ।

कोयला, खान और इस्पात संबंधी स्थायी समिति
पहला से तीसरा प्रतिवेदन

श्री अनुराग सिंह ठाकुर (हमीरपुर) : माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं कोयला, खान और इस्पात संबंधी स्थायी समिति के निम्नलिखित प्रतिवेदन (हिन्दी तथा अंग्रेजी संस्करण) प्रस्तुत करता हूँ:-

(1) कोयला मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांगों (2024-25) संबंधी पहला प्रतिवेदन।

(2) खान मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांगों (2024-25) संबंधी दूसरा प्रतिवेदन।

(3) इस्पात मंत्रालय से संबंधित अनुदानों की मांगों (2024-25) संबंधी तीसरा प्रतिवेदन।

STATEMENTS RE: STATUS OF IMPLEMENTATION OF RECOMMENDATIONS IN 16TH, 21ST, 38TH, 50TH, 64TH, 17TH, 22ND, 39TH, 51ST AND 65TH REPORTS OF STANDING COMMITTEE ON FINANCE – LAID

THE MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF STATISTICS AND PROGRAMME IMPLEMENTATION; MINISTER OF STATE OF THE MINISTRY OF PLANNING; AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF CULTURE (RAO INDERJIT SINGH): Sir, I rise to lay the following statements regarding:-

(1) the status of implementation of the recommendations contained in the 16th Report of the Standing Committee on Finance on action taken by the Government on the recommendations contained in the 4th Report of the Committee on Demands for Grants (2019-2020) pertaining to the Ministry of Planning.

(2) the status of implementation of the recommendations contained in the 21st Report of the Standing Committee on Finance on action taken by the Government on the recommendations contained in the 10th Report of the Committee on Demands for Grants (2020-2021) pertaining to the Ministry of Planning.

(3) the status of implementation of the recommendations contained in the 38th Report of the Standing Committee on Finance on action taken by the Government on the recommendations contained in the 28th Report of the Committee on Demands for Grants (2021-2022) pertaining to the Ministry of Planning.

(4) the status of implementation of the recommendations contained in the 50th Report of the Standing Committee on Finance on action taken by the Government on the recommendations contained in the 43rd Report of the Committee on Demands for Grants (2022-2023) pertaining to the Ministry of Planning.

(5) the status of implementation of the recommendations contained in the 64th Report of the Standing Committee on Finance on action taken by the Government on the Observations/Recommendations contained in the 57th Report of the Committee on Demands for Grants (2023-2024) pertaining to the Ministry of Planning.

(6) the status of implementation of the recommendations contained in the 17th Report of the Standing Committee on Finance on action taken by the Government on the recommendations contained in the 5th Report of the Committee on Demands for Grants (2019-2020) pertaining to the Ministry of Statistics and Programme Implementation.

(7) the status of implementation of the recommendations contained in the 22nd Report of the Standing Committee on Finance on action taken by the Government on the recommendations contained in the 11th Report of the Committee on Demands for Grants (2020-2021) pertaining to the Ministry of Statistics and Programme Implementation.

(8) the status of implementation of the recommendations contained in the 39th Report of the Standing Committee on Finance on action taken by the Government on the recommendations contained in the 29th Report of the Committee on Demands for Grants (2021-2022) pertaining to the Ministry of Statistics and Programme Implementation.

(9) the status of implementation of the recommendations contained in the 51st Report of the Standing Committee on Finance on action taken by the Government on the recommendations contained in the 44th Report of the Committee on Demands for Grants (2022-2023) pertaining to the Ministry of Statistics and Programme Implementation.

(10) the status of implementation of the recommendations contained in the 65th Report of the Standing Committee on Finance on action taken by the Government on the Observations/ Recommendations contained in the 58th Report of the Committee on Demands for Grants (2023-2024) pertaining to the Ministry of Statistics and Programme Implementation.

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, आज मध्याह्न भोजनावकाश नहीं होगा। आज लंच स्किप किया जाता है। इसलिए सदन की कार्यवाही लगातार चलती रहेगी। जो समय स्थगन में गया है, सबको बैठकर उस समय को तो पूरा करना पड़ेगा।

----

*लोक महत्व के अविलम्बनीय मुद्दे

1208 बजे

माननीय अध्यक्ष: शून्यकाल।

माननीय सदस्यगण, मैं आपसे आग्रह करता हूँ कि आप अपनी बात दो मिनट में पूरी करें। अगर बहुत जरूरी बात हो, तो तीन मिनट में पूरी कर दें।

श्री के. नवासखनी।

*SHRI NAVASKANI K. (RAMANATHAPURAM): Vanakkam Sir. The rates prescribed for various treatments under Central Government Health Scheme (CGHS) are very less and therefore many prominent hospitals in Chennai and other cities of Tamil Nadu are not empanelled under CGHS. Moreover, money that is claimed as reimbursement of medical expenses are not paid sometimes for all the medical treatments. Therefore, I urge upon the Ministry of Health to enhance the rates for availing treatment to match the existing needs. In my Ramanathapuram parliamentary constituency, a sorting office of the postal department has been successfully functioning for the last 40 years since 1984. It has now been decided to attach it with the Madurai postal division. This RMS sorting office has been functioning successfully for the last 40 years near the Paramakkudi railway station, where sorting was done efficiently. People, particularly office goers, after office hours, go to this office and send Registered Posts and Speed Posts. They handle nearly 2500 to 3500 letters on a daily basis. Therefore, I urge that the proposal for attaching this sorting office of the postal department with Madurai office should be given up. The people of Ramanathapuram district have been demanding that the newly constructed Pamban bridge should be named after Dr.A.P.J. Abdul Kalam, former President of India, who has been regarded as the Missile Man of India. Dr. Kalam had portrayed the image of India in a better way in the world arena. I urge that Pamban bridge should be named after Dr. A.P.J. Abdul Kalam. Thank you.

---

* Please see pp. 315 for list of members who have associated

*Original in Tamil

(1210/PC/SNT)

श्री दुलू महतो (धनबाद) : आदरणीय अध्यक्ष महोदय, मैं सदन के माध्यम से आपका ध्यान आकृष्ट कराते हुए कहना चाहूंगा कि … (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, आसन की ओर पीठ करके बात न करें। प्लीज़, अपनी सीट पर जाकर बैठिए।

… (व्यवधान)

श्री दुलू महतो (धनबाद) : बिहार और पश्चिम बंगाल को जोड़ने के लिए मेरे संसदीय क्षेत्र धनबाद के अंतर्गत चिरकुंडा में बराकर नदी पर वर्ष 1925 में पुल का निर्माण कराया गया था।

महोदय, उस समय बिहार और ओडिशा सरकार ने मिलकर जमीन देकर पुल का निर्माण कराया था। इस पुल की क्षमता दस टन भार उठाने की थी, लेकिन समय बदलने के साथ इसकी उपयोगिता बढ़ती चली गई। समय के साथ काफी उच्च भार वाले वाहन भी इस ब्रिज से गुजरने लगे। कोलियरी क्षेत्र और पश्चिम बंगाल की सीमा होने के कारण आवागमन काफी बढ़ गया।

अध्यक्ष महोदय, ज्ञात हो कि इस पुल के कार्य का शिलान्यास वर्ष 2019 में किया गया था, परंतु कार्य की अत्यंत धीमी गति होने के कारण इस पुल का निर्माण अभी तक नहीं हो पाया है। झारखंड और पश्चिम बंगाल को जोड़ने वाली बराकर नदी पर इस निर्माणाधीन टू-लेन पुल की निर्माण गति में तेजी लाने के लिए मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से आग्रह करना चाहूंगा।

अध्यक्ष महोदय, यह पुल नहीं बनने के कारण निरसा बाजार और गोविन्दपुर बाजार में बहुत भारी जाम लगता है। वहां एनएच रोड होने के बाद भी दिन-दिन भर जाम लगा रहता है। मैं आपके माध्यम से आग्रह करना चाहूंगा कि इस पुल का अतिशीघ्र निर्माण करवाकर उस जाम से मुक्ति दिलाने की कृपा करें। निरसा बाजार और गोविन्दपुर बाजार में फ्लाईओवर बनाने की कृपा करें। यही मेरा आग्रह है। धन्यवाद।

SHRI TEJASVI SURYA (BANGALORE SOUTH): Speaker Sir, thank you for giving me this opportunity to raise a very important matter concerning the middle-class of this country.

Speaker Sir, as you are aware, a large number of people in the country seek private health insurance by paying high premiums so that when the time arises or when the near and dear ones are hospitalized, the private insurance takes care of these expenses. Unfortunately, last year the Insurance Broker Association of India came out with some statistics that definitely need the attention of the Ministry. Out of the 15 private insurers, about 10 insurers paid less than 80 per cent of the claims. Most of the private health insurers did not pay the health insurance claims of the people. Out of the 15 private health insurance providers, only three providers paid insurance amount above the 75 per cent of the claimed amount. It means if somebody has claimed Rs. 1 lakh,

only three insurance providers have provided more than Rs. 75,000. This is a very serious issue. There are some insurance providers, especially private health insurance providers, who have provided less than 56 per cent or 60 per cent of the health insurance claims. This is a very serious issue.

I request the attention of the hon. Finance Minister to this very important matter so that the health insurance claims are well settled in time and the middle-class are protected. Thank you, Speaker Sir.

1213 बजे (श्री जगदम्बिका पाल पीठासीन हुए)

श्री सनातन पांडेय (बलिया) : माननीय सभापति महोदय जी, मैं भारत में दूध उत्पादन में लगे पशुपालकों के उत्पाद के विषय में अपनी बात रखना चाहता हूं।

सभापति महोदय, संपूर्ण भारतवर्ष में दूध का उत्पादन 239.39 मिलियन टन है। इसमें एक राज्य, जहां से मैं आता हूं, वह उत्तर प्रदेश है, वह पूरे उत्पादन के 16.21 प्रतिशत की पूर्ति … (व्यवधान)

माननीय सभापति : श्री सनातन पांडेय जी, आपने अपना विषय 'नमामि गंगे परियोजना' के बारे में दिया है।

श्री सनातन पांडेय (बलिया) : नहीं सर, मेरा विषय 'दूध' पर है।

माननीय सभापति : नहीं, हमारे सामने यह जानकारी है कि आपका विषय 'नमामि गंगे परियोजना' के बारे में है और आप दूसरा विषय उठा रहे हैं।

श्री सनातन पांडेय (बलिया) : थैंक-यू, सर।

(1215/IND/AK)

श्री कल्याण बनर्जी (श्रीरामपुर) : सभापति जी, आप आ गए हैं?

माननीय सभापति (श्री जगदम्बिका पाल) : आप जहां जाइएगा, वहां हमें पाइएगा।

… (व्यवधान)

माननीय सभापति : अब आप बैठ जाएं, अपना स्थान ग्रहण करें।

श्री सनातन पांडेय (बलिया) : सभापति जी, नमामि गंगे सुनने में बहुत अच्छा लगता है। मैं एक बात जानना चाहता हूं कि नमामि गंगे योजना आज से दस वर्ष पहले शुरू की गई थी। इसमें माँ गंगा कि पवित्रता और स्वच्छता का सवाल था। मैं जहां से आता हूं, उसके पीछे गाजीपुर है, बनारस है, इलाहाबाद है, कानपुर है, कहीं भी गंगा का जल पवित्र नहीं हो पाया है।

माननीय सभापति : आपकी मांग क्या है?

श्री सनातन पांडेय (बलिया) : सभापति जी, हम चाहते हैं कि जो भारी-भरकम राशि खर्च की गई है, उसकी जांच भारत सरकार की किसी उच्च कमेटी से कराई जाए कि नमामि गंगे योजना में जितना पैसा खर्च हुआ, वास्तव में वह पैसा धरातल पर पहुंचा या नहीं, क्योंकि गंगा का जल साफ नहीं हुआ है।

श्री कीर्ति आज़ाद (बर्धमान-दुर्गापुर) : सभापति जी, अध्यक्ष जी ने कहा था कि तीन मिनट में अपनी बात खत्म करनी है, इसलिए मैं अपनी बात तीन मिनट में समाप्त करूंगा।

माननीय सभापति : धन्यवाद।

श्री कीर्ति आज़ाद (बर्धमान-दुर्गापुर) : सभापति जी, मैं जिस विषय को उठा रहा हूं, उससे पूरा सदन और संभवत: पूरा देश त्रस्त है।

माननीय सभापति : इस विषय पर सवाल भी पूछा गया है।

श्री कीर्ति आज़ाद (बर्धमान-दुर्गापुर) : महोदय, हर रोज किसी भी समय टेलीफोन आते हैं जिसमें लाइफ इंश्योरेंस, प्रोपर्टी डीलर्स, लोन्स, बैंक सर्विसेज के एम्प्लाइज द्वारा तकलीफ दी जाती है। यह और कोई नहीं कर रहा है, सर्विस प्रोवाइडर्स के डिस्ट्रिब्यूटर्स पैसा लेकर लोगों को व्यक्तिगत जानकारी बांट रहे हैं, जिसमें आपका नाम, आपका पता और अलग-अलग सेंसटिव इंफोर्मेशन देते हैं। वर्ष 2017 में एक जजमेंट जस्टिस के.एस. पुट्टस्वामी जी वर्सेस दि यूनियन ऑफ इंडिया, जिसमें उन्होंने कहा था -

> "… A data controller shall not disclose personal information to third parties, except after providing notice and seeking informed consent from the individual for such disclosure. Third parties are bound to adhere to relevant and applicable privacy principles. Disclosure for law enforcement purposes must be in accordance with the laws in force. Data controllers shall not publish or in any other way make public personal information, including personal sensitive information.".

HON. CHAIRPERSON : Please mention your demand.

… (*Interruptions*)

श्री कीर्ति आज़ाद (बर्धमान-दुर्गापुर) : महोदय, मैं अपने बचे हुए डेढ़ मिनट के समय में अपनी बात समाप्त कर लूंगा।

आप देखिए कि अलग-अलग जगह से हंटिंग नम्बर आते हैं। बैंगलुरु से 080 से कॉल आएगी, इंदौर से 0731 से कॉल आएगी, अहमदाबाद से 079 से कॉल आएगी, गुरुग्राम से 0129 से कॉल आएगी, नोएडा से 0120 से कॉल आएगी। जो लोग व्यक्तिगत रूप से फोन उठाते हैं, जैसे मैं फोन जरूर उठाता हूं क्योंकि मेरे संसदीय क्षेत्र से लोग मुझे फोन करते हैं, मेरे क्रिकेटर्स दोस्त फोन करते हैं, मेरे दोस्त होते हैं या मेरे जानकार होते हैं। हम सभी को अपने घर के अंदर जाने के लिए दरवाजे से घंटी बजानी पड़ती है लेकिन कोई भी आदमी कभी भी आपका नाम लेकर उस सेंसटिव इंफोर्मेशन के साथ जो कि बेची गई है, उसे माध्यम से फोन करके आपको डिस्टर्ब कर सकता है। कई बार हम संसद के महत्वपूर्ण काम कर रहे होते हैं, हम घर में महत्वपूर्ण पारिवारिक काम कर रहे हो सकते हैं, लेकिन ये लोग कभी भी हमें डिस्टर्ब कर देते हैं। यह बहुत गंभीर मामला है। उच्चतम न्यायालय का

आदेश आ जाने के बाद मैं डू नॉट डिस्टर्ब में रजिस्टर्ड में हूं, फिर भी टेलीफोन रेगुलेटरी अथॉरिटी आफ इंडिया एक टूथलेस टाइगर, बिना दांत और बिना नाखून का नरसिम्हा है।

सभापति जी, मैं चाहूंगा कि ऐसी कम्पनियां जो बार-बार फोन करके मेरी निजता पर या देश में अन्य लोगों की निजता पर प्रहार कर रही हैं, उनके ऊपर तुरंत संज्ञान लेकर कोई कार्यवाही करनी चाहिए। ऐसी टेलीफोन कम्पनियों को तुरंत बंद करना चाहिए और जेल भेजना चाहिए।

SHRIMATI MALVIKA DEVI (KALAHANDI): Sir, thank you for giving me an opportunity to speak today. Sir, through you I would like to request to help the EMRS employees.

Teachers have been working for over 20 years on contract basis in the Eklavya Model Residential Schools (EMRS), which was initiated by our then hon. Prime Minister, late Atal Bihari Vajpayee ji.

The teachers need help. They are working towards it and they had also filed a case in September, 2022, but the then Government of Odisha did nothing for them for 25 years. Now, the NESTS exams will happen. Hence, I would like to request, through you, to give them a certain relief in the NESTS exams so that their hard work of over 20 years of dedicated service does not end abruptly and make them jobless.

(1220/UB/RV)

Please look into this matter and do the needful as the people of Odisha are very hopeful with the newly formed BJP Government in Odisha. Thank you!

SHRI B. MANICKAM TAGORE (VIRUDHUNAGAR): Sir, today I rise to bring to your attention the plight of gig economy workers, particularly those at Amazon India, including the warehouse staff and delivery drivers who are protesting against unfair wages and unsafe working conditions. These workers, the backbone of a global giant, earn as little as Rs. 10,000 a month while enduring long hours and immense pressure. Amazon claims to offer benefits like profit, fund and insurance, but the reality is far from these promises. The ongoing protests during the Black Friday event underscore the growing inequality in our economy and exploitation faced by these workers. In the words of our Leader of Opposition, Rahul Gandhi ji, India cannot progress while its workers remain exploited.

The corporations must prioritise people over profit. Justice over workers is not just a demand, it is a necessity for a fair and just society. These words remind us of our duty to stand with our workers and push meaningful change.

Hon. Chairman Sir, we urgently need a legislation to protect gig economy workers, ensuring fair wages, job security, social benefits. This is not merely a labour issue; it is also a moral and human rights issue.

HON. CHAIRPERSON (SHRI JAGDAMBIKA PAL): You can bring a private legislation.

SHRI B. MANICKAM TAGORE (VIRUDHUNAGAR): Let us act decisively and send a clear message. Exploitation has no place in our economy. Together, let us build an India that treats its workers with dignity and respect. Thank you!

श्रीमती अनिता नागरसिंह चौहान (रतलाम) : सभापति जी, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देती हूं।

माननीय सभापति जी, मेरे संसदीय क्षेत्र के रतलाम, झाबुआ, अलीराजपुर जिले में किसान भाई गेहूँ, चना आदि फसलों की बुवाई कर रहे हैं, मगर उन्हें बिजली की समस्या हो रही है। वहां पुराने तार हैं, जो बार-बार टूट जाते हैं। एक साथ ज्यादा पानी की मोटर्स चालू करने से कई ट्रांसफॉर्मर्स जल जाते हैं।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहती हूं कि वहां नए ट्रांसफॉर्मर्स लगवाए जाएं, ग्रिड लगवाए जाएं और फिर से सर्वे कराकर नई तारें डाली जाएं, ताकि किसान भाई बिजली के लिए परेशान न हों।

माननीय सभापति: आपके यहां एक आर.डी.एस.एस. स्कीम चल रही होगी। उस स्कीम में ट्रांसफॉर्मर्स बदलने के लिए, इन्सुलेटर्स बदलने जैसी सारी व्यवस्था भारत सरकार ने की है। उसके लिए आप अपने यहां 'दिशा' की मीटिंग कर लें, तो यह काम जरूर हो जाएगा।

SHRI ASADUDDIN OWAISI (HYDERABAD): Sir, this is in relation to the drug trade. In 2022, Afghanistan imposed a stringent ban on opium production. But that ban led to a grave threat on our eastern border with Myanmar. Now, Myanmar has become the largest opium producer in the world. This has led to highest seizures in Manipur. In between July 22 and July 23, contraband approximately valued at Rs. 1600 crore was seized in Manipur. The Deputy Director General of Narcotics Central Bureau has stated, I quote him: "Proceeds of drug trafficking are increasingly being used to fund terrorism and to support armed groups". Now, what is happening? In Manipur, illicit poppy cultivation is happening. Factories have emerged. This is then sent to Myanmar and it comes back to Manipur. Sir, 2600 weapons were recovered in Manipur. Since the violence, 800 sophisticated weapons were procured from outside the country. So, this nexus of illicit drug and weapons trades could have the potential fire in the Manipur violence.

For the modernization of Narcotics Control Bureau, not a single paisa was given this year. Only a meagre amount of Rs. 5 crore was allocated for the assistance of State and UTs for narcotic control. Unfortunately, the Additional SP had to resign. She had got a Gallantry Award for seizing drugs. She had given a written affidavit in the Imphal High Court that the sitting Chief Minister stopped her because she had seized Rs. 28 crore worth of drugs. So long as *… (Not recorded)* remains the Chief Minister, Kukis cannot be blamed. He has to be removed for the violence to end and for the drug trade to end in Manipur. Thank you!

HON. CHAIRPERSON: The name of the Chief Minister would not go on record.

(1225/GG/SRG)

श्री गौरव गोगोई (जोरहाट) : सर, आज मैं यहां बोलने के लिए इसलिए खड़ा हुआ हूँ कि क्योंकि वर्ष 2019 में राज्य सभा में एक बिल आया था, जिसमें असम के हमारे छह महत्वपूर्ण समुदायों को जनजाति का दर्जा दिए जाने की बात थी। जब वह बिल राज्य सभा में आया तो असम के लोगों में एक उल्लास का वातावरण था। उनको लगा कि यह जो बहुत सालों की उनकी याचना थी, वह आज पूरी होने वाली है। लेकिन अफसोस की बात यह है कि वह बिल वहीं तक रह गया। उस बिल पर सरकार ने आगे कुछ भी नहीं किया। चुनाव आए और चुनाव के बाद वह बिल असम के लोगों को दोबारा दिखाई नहीं दिया। वे छह समुदाय हैं - Tai-Ahom, Moran, Motok, Koch-Rajbongshi, Chutiya, and Tea Tribe. ये छह समुदाय एक साथ हैं। ये छह के छह समुदाय आज बोल रहे हैं कि हमको एक साथ जनजाति का दर्जा दीजिए। स्वाभाविक रूप से वे समुदाय जिनको पहले से ही जनजाति का दर्जा मिल चुका है, उनके मन में शंका है कि अगर जनजाति की तालिका को और बढ़ा दिया जाएगा, तो कहीं उनके अधिकारों पर हनन तो नहीं होगा। हम हमेशा ऐसी मांग करते हैं कि वर्तमान में जिनको जनजाति का दर्जा मिला हुआ है, उनके अधिकारों का कोई हनन न हो। लेकिन सरकार एक तरीका निकाले, जिससे कि Tai-Ahom, Moran, Motok, Koch-Rajbongshi, Chutiya, and Tea Tribe को जनजाति का दर्जा और अधिकार मिले। जो समुदाय अभी जनजाति की सूची में हैं, उनके पास 6th शेड्यूल काउंसिल्स हैं और यह सिर्फ असम की नहीं, उत्तर-पूर्व में संविधान के 125वें संशोधन के माध्यम से भारत सरकार ने उनको काउंसिल्स दिए हुए हैं। इसलिए ये काउंसिल्स भी चाहती हैं, आज उनको शासन करने का एक अनुभव मिल चुका है, वे अपनी ताकत और बढ़ाना चाहते हैं, तो मैं मांग कर रहा हूँ कि केंद्र सरकार उत्तर-पूर्व में जो एसटी काउंसिल्स हैं, जो संविधान के 125वां संशोधन द्वारा हैं, इनक्लूडिंग त्रिपुरा, मेघालय और असम, उनके साथ बात करें और उनकी पॉवर्स को बढ़ाने की कोशिश करें। धन्यवाद।

ADV. FRANCIS GEORGE (KOTTAYAM): Sir, the rubber farmers of our country, especially those from Kerala State, are facing a very serious crisis because as

all of us are very well aware, Kerala accounts for 80 per cent of the production of rubber. Almost 5.5 lakh hectares in Kerala are used for cultivation of rubber.

Sir, 87 per cent of the production comes from small and medium farmers, and this is very vital for the agricultural GDP of Kerala. The problem is that the price has fallen drastically. In August 2024, the price had reached up to Rs. 245, and now it has come down to the range of Rs.170 to Rs. 174. This is a very serious issue. The crisis has been exacerbated by the surge in compound rubber imports from ASEAN countries, which benefit from lower import duties under trade agreements. Adding to the farmers' plight is the allegation of cartelization by major tyre manufacturers, who are accused of manipulating prices by stockpiling rubber and withholding purchases from the domestic market.

The Kerala Government had introduced a Rubber Production Incentive Scheme from 2015 onwards, and now Rs. 170 are insured per kg of rubber. This has been introduced for the benefit of farmers under the Direct Benefit Transfer scheme. As on 18/1/2023, Rs. 1,790 crore have been transferred to 4.46 lakh farmers.

(1230/RCP/MY)

But the demand is a fair price of Rs.254 per kg. of rubber.

HON. CHAIRPERSON (SHRI JAGDAMBIKA PAL): What is your demand?

ADV. FRANCIS GEORGE (KOTTAYAM): Sir, I am coming to that. So, I urge upon the Central Government to address this crisis with urgency and consider the following measures. First of all, investigate the alleged tyre cartel and take strict action if found guilty of price manipulation. Impose higher import duties on compound rubber to protect domestic producers. Duty on compound rubber has to be raised to at least 70 per cent. Announce a special relief package for affected rubber farmers.

HON. CHAIRPERSON: Thank you. Shri Rajkumar Roat.

ADV. FRANCIS GEORGE (KOTTAYAM): Sir, just a minute. Establish a price stabilization mechanism through the Rubber Board. Support value addition and diversification of the rubber industry to enhance rubber farmers’ income. Rubber should be brought under the Minimum Support Price mechanism.

HON. CHAIRPERSON: Thank you. Shri Rajkumar Roat ji.

ADV. FRANCIS GEORGE (KOTTAYAM): Also, include it in the restructured Weather Based Crop Insurance Scheme. Raise replanting subsidy to at least one lakh rupees per hectare. … (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Kindly conclude. You have taken more than three minutes.

ADV. FRANCIS GEORGE (KOTTAYAM): Sir, let me complete. It is a very vital issue for us. Just give me one minute. Include rubber in the proposed ‘Livelihood security box’ … (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: You have already taken more than three minutes. Shri Rajkumar Roat.

… (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: He has already put his demands. Point has already been well taken. I think, you need not support him. Kindly take your seats.

… (*Interruptions*)

श्री राजकुमार रोत (बांसवाड़ा) : सभापति महोदय, आपने मुझे शून्य काल में बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। मैं आपका ध्यान अपने संसदीय लोक सभा क्षेत्र बांसवाड़ा-डूंगरपुर के एक विषय की तरफ आकर्षित कराना चाहूंगा। जिस तरह से वर्तमान में चिकित्सा व्यवस्था है और केंद्र सरकार की जो स्कीम्स हैं, उससे गरीब जनता को लाभ नहीं मिल रहा है। हमारे यहां के मेडिकल कॉलेज की व्यवस्था ठीक नहीं है। मैंने शून्य काल में यह विषय लगाया था।

महोदय, मैं आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कि मेरे संसदीय क्षेत्र के अंदर 2 तारीख को एक गर्भवती महिल पीएचसी पर पहुंचती है। वहां के डॉक्टर और स्टाफ कह देते हैं कि यहां पर डिलीवरी नहीं करायी जाएगी। वह महिला वहीं दरवाजे पर तड़पती है और अपने बच्चे को जन्म देती है। वहां के स्टाफ उस महिला को अंदर नहीं ले जाते हैं। विभागीय अधिकारी वहां पर गए और उस डॉक्टर पर कुछ कार्रवाई करके खानापूर्ति कर दी।

महोदय, उससे भी गंभीर बात है कि उसी पीएचसी पर अगले दिन बोर्ड लगा दिया गया कि यहां पर प्रसव सुविधा और इमरजेंसी सुविधा के लिए नहीं आएं। एक तरफ हम पूरे देश में महिलाओं के सम्मान की बात करते हैं।… (व्यवधान)

माननीय सभापति: राजकुमार जी, आप जो विषय उठा रहे हैं, वह स्टेट सब्जेक्ट है। केंद्र सरकार एनएचएम में पैसा देती है। आपकी क्या डिमांड है?

… (व्यवधान)

श्री राजकुमार रोत (बांसवाड़ा) : महोदय, मैं अपने विषय पर आ रहा हूं। आज आयुष्मान भारत योजना चल रही है। गुजरात से सटा हुआ मेरा इलाका है। वहां पर मजदूरी करने के लिए लोग आते हैं। गुजरात के अंदर प्राइवेट हॉस्पिटल और सरकारी हॉस्पिटल है, लेकिन विशेष कर प्राइवेट हॉस्पिटल्स में इलाज के दौरान कुछ मरीजों की डेड हो जाती है। ऐसे कई इश्यूज आए हैं कि इलाज के दौरान मरीज की मृत्यु हो गई, लेकिन उनके परिजन डेथ बॉडी लेने के लिए दो-तीन दिनों तक तरसते हैं।

माननीय सभापति: आपकी मांग क्या है?

श्री राजकुमार रोत (बांसवाड़ा) : महोदय, मेरी यही मांग है कि जो स्कीम्स हैं, वे कागजों पर तेजी से दौड़ रही हैं, लेकिन धरातल पर इम्प्लीमेंट नहीं हो रही हैं। मेरे यहां बांसवाड़ा और डुंगरपुर दोनों जगह मेडिकल कॉलेज है। मेडिकल कॉलेज में न्यूरोलॉजिस्ट नहीं है। वहां पर कार्डियोलॉजिस्ट नहीं है। उस मेडिकल कॉलेज में सोनोग्राफी नहीं हो पाती है। वहां की यही स्थिति बनी हुई है।

महोदय, मेरा आपसे अनुरोध है कि केंद्र सरकार के माध्यम से मेडिकल कॉलेजों में जो मूलभूत सुविधाएं होनी चाहिए, उन सुविधाओं को सरकार धरातल पर लागू करे। वहां जो फर्जीवाड़ा चल रहा है, चिकित्सा व्यवस्था को जिस तरह से निजीकरण करने के लिए बढ़ावा दिया जा रहा है, उस पर आप विशेष ध्यान दें और सरकारी व्यवस्था की सुधार की जाए। धन्यवाद।

माननीय सभापति: इस बारे में आप स्टेट गवर्नमेंट के पास भी लिखिए।

श्री रुद्र नारायण पाणी (धेन्कानल) : सभापति महोदय, राष्ट्रीय राजमार्ग क्रमांक 55 के फोर लेनिंग का निर्माण-कार्य शीघ्रातिशीघ्र पूर्ण किया जाए। ऐसा मेरा निवेदन है और केंद्र सरकार से मांग भी है।

महोदय, वर्ष 2014 में राष्ट्रीय जनतांत्रिक गठबंधन की सरकार आने के बाद देश भर में राष्ट्रीय राजमार्गों का अत्यधिक विकास हुआ है। प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के साथ-साथ विभाग के मंत्री श्री नितिन जयराम गडकरी जी का सब लोग अत्यंत धन्यवाद करते हैं। लेकिन, यह दुर्भाग्य की बात है कि राष्ट्रीय राजमार्ग क्रमांक 55 जो कटक के मंगुली से संबलपुर वाया ढेंकानाल और अंगुल तक जाती है, यहीं से मैं आता हूं।

(1235/CP/PS)

रेड़ाखोल होकर एनएच 55 की जो रोड जाती है, उसके फोर लेनिंग का निर्माण कार्य बहुत ही धीमी गति से चल रहा है। वर्ष 2017 की जुलाई में विभाग के मंत्री गडकरी साहब ने इस प्रकल्प का शुभ शिलान्यास किया था। अब तक 7 साल पूरे हो चुके हैं और इसका निर्माण कार्य चल रहा है।

महोदय, अगर थोड़ी और गति दे दी जाएगी तो अंगुल का बाईपास देकर यातायात चालू भी हो सकता है। इससे बड़ी मात्रा में दिक्कतें कम हो जाएंगी। वहां हाथी जाता है। पथ और कतिपय नाले के ऊपर पुलों का युद्ध स्तर पर निर्माण किए जाने पर यह परियोजना शीघ्रातिशीघ्र पूर्ण हो जाएगी।

मेरा सरकार से निवेदन है कि इस कार्य में और विलम्ब को सहन न किया जाए। किसी भी स्तर में, किसी भी कारण, कोई भी विलम्ब को कतई बर्दाश्त न किया जाए। धेन्कानल टाउन के पास कॉलेज बाई पास है, वहां एक अंडर पास बना दिया जाए।

श्री गजेन्द्र सिंह पटेल (खरगौन) : माननीय सभापति जी, मैं मध्य प्रदेश के खरगौन, बड़वानी आदिवासी लोक सभा क्षेत्र से आता हूं। इंदौर-मनमाड़ रेल परियोजना, जो महाराष्ट्र के धुले, नासिक से होते हुए इंदौर को आती है। इसमें खरगौन, बड़वानी, धार जिलों के ठिकरी, अंजड़, राजपुर और जुलवाना जैसी तहसीलों से होकर करीब 1 हजार गांव और 30 लाख से ज्यादा आबादी लाभान्वित होगी। 309 किलोमीटर की यह रेल परियोजना है, जिसमें 300 से ज्यादा छोटे-बड़े पुलों का निर्माण होगा। यह योजना वर्ष 2028-29 तक पूरी होगी।

इसके पूर्व मैंने कई बार माननीय रेल मंत्री जी को इस रेल परियोजना के बजट की स्वीकृति और इस कार्य को प्रारम्भ करने के लिए अवगत कराया था। इस परियोजना को केंद्र की विशेष रेल परियोजना में शामिल किया गया। मैं क्षेत्र की जनता की ओर से आदरणीय रेल मंत्री जी का और आदरणीय प्रधान मंत्री

जी का तहेदिल से आभार व्यक्त करता हूं, जिन्होंने इसके लिए18 हजार करोड़ रुपये से भी ज्यादा की राशि स्वीकृत की है और विशेष दर्जा इसे दिया है।

इस क्षेत्र की जनता की एक विशेष मांग है। मेरे खरगौन, बड़वानी में अभी बिल्कुल भी रेल नहीं है। खंडवा से खरगौन, बड़वानी होते हुए एक नई रेल परियोजना के सर्वे का काम चल रहा है। मैं माननीय रेल मंत्री जी और माननीय प्रधान मंत्री जी से उस सर्वे की स्वीकृति की मांग करता हूं। बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI ARUN NEHRU (PERAMBALUR): Hon. Chairperson, Sir, thank you for giving me the opportunity to speak.

Sir, I rise to draw the attention of the House to the challenges and issues faced by youngsters and upcoming entrepreneurs in accessing the facility, the loans, under the Prime Minister Mudra Yojana. It is a good scheme. The intention is right to help the upcoming entrepreneurs to have an anchor in life. So, it is a very good scheme. But the point which I want to say is this. The State of Tamil Nadu has the highest number of SMEs in the country. Wherever I go in the constituency, there are a number of loan applications.

The State of Tamil Nadu has already submitted the largest number of loan applications. It has also the highest amount of rejection rates. There are student loans; there are agri loans; there are loans taken by the parents for buying two-wheelers; there are small loans which are taken to get them to schools, to get them to work, and to enable them to take one single step in life. One of the reasons that has been quoted for rejection of loans is that there might be one or two payments which are missed. What happens is that it comes and reflects back into the CIBIL system. The Banks are obviously mandated by the RBI to look into the different issues. But I also ask the hon. Finance Minister to give a breakdown on the applications which have been received; applications which have been approved; applications which have been rejected; and applications which have been put on hold due to various issues across the different States of the country, so that we can understand the different issues.

The last point I want to emphasise is this. There are four main challenges. The applications are being approved but the funds are being allocated at a different time.

(1240/NK/SMN)

So, the time from application to approval needs to be looked into.

HON. CHAIRPERSON (SHRI JAGDAMBIKA PAL): You can ask your district magistrate. He can constitute a Committee under SDM, a special task force. They will look into it and expedite all the things. I think this should be done.

SHRI ARUN NEHRU (PERAMBALUR): Sir, I have my last point. We have discussed this in the Finance Committee and also in the DISHA committee meeting. We have

emphasised that bank approvals should happen according to the scheme. But I would request the Finance Minister to please look into the issue.

डॉ. मोहम्मद जावेद (किशनगंज) : सभापति महोदय, किशनगंज, बिहार सीमांचल का हिस्सा है। वर्ष 2019-20 में सेंट्रल ग्राउंड वॉटर बोर्ड ने पानी का जायजा लिया और देखा कि वहां का पानी बहुत ही पोल्यूटेड है, पानी में यूरेनियम है, फ्लोराइड है, लेड है, जो स्वास्थ्य के लिए हेल्दी नहीं है। पिछले पांच सालों में हमने देखा है। लगभग दो हजार लोग हमारे यहां आएं, जो कैंसर पीड़ित थे, जिनकी लीवर और किडनी खराब थी, कई हजार लोग आ ही नहीं पाएं होंगे।

मेरी सरकार से गुजारिश है कि इसका संज्ञान लेते हुए क्लीन वॉटर प्रोवाइड कराएं। प्रधानमंत्री जी का चार साल पहले का वायदा है कि हर जिले में गवर्नमेंट मेडिकल कॉलेज खोलेंगे। उसके अलावा, अर्ली डिटेक्शन के लिए स्पेशलाइज्ड ऑनकोलॉजी और नेफ्रोलॉजी के यूनिट्स हों। बिहार की आबादी 13 करोड़ है, ज्यादातर लोग वहां गरीब हैं, 1/3 इंडिया की पर कैपिटा इनकम है। इससे आप अंदाजा लगा सकते हैं। वहां पर किशनगंज में 200 एकड़ का एक जमीन है, उसे हमने प्रोवाइड कराने का वायदा किया है ताकि वहां एम्स खुले। आज बहुत अफसोस की बात है कि एलओपी सम्भल जा रहे थे और उनको रोका गया। वे मोहब्बत के लिए गए थे।

माननीय सभापति : यह कोई विषय नहीं है। हाऊस चल रहा है, एलओपी बाहर क्या कर रहे हैं? एलओपी को हाऊस में रहना चाहिए। एलओपी हाऊस में नहीं हैं।

डॉ. मोहम्मद जावेद (किशनगंज) : सभापति महोदय, वह जायजा लेने गए थे, भाईचारा बहाल करने गए थे।

माननीय सभापति: श्री राजीव राय जी।

1242 hours

(At this stage, Dr. Mohammad Jawed, Shrimati Supriya Sule and some other hon. Members left the House.)

श्री राजीव राय (घोसी) : सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, धन्यवाद। मैं रेल यातायात संबंधी विषय पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। हमारे यहां रेल व्यापारियों के लिए लाइफ लाइन है। इसको आपसे बेहतर कोई नहीं समझ सकता है। बुनकरों के लिए वहां राज्य सरकार ने ऐसी व्यवस्था कर दी है कि सब कुछ खत्म हो जाए। रेल यातायात खराब है। मैं सदन में तीसरी बार बोल रहा हूं। अगर ट्रेनों को बड़े शहरों से जोड़ा नहीं जाएगा और व्यापारिक संपर्क नहीं होगा तो वे अपने आप मर जाएंगे।

मैंने इस विषय को नियम 377 में भी उठाया था। दक्षिण भारत, दिल्ली, मुंबई और बड़े-बड़े इलाकों दोहरी घाट और मऊ से जोड़ने की बात की थी। लेकिन मेरे पास आए पत्र में असमर्थता व्यक्त की गई है। जब आप कुछ कर ही नहीं सकते, किसी काबिल ही नहीं हैं, मैं दो लाइन जरूर बोलूंगा,

'कुर्सी है जनाजा तो नहीं यदि कुछ कर नहीं सकते तो उतर क्यों नहीं जाते।'

मैं आपसे पुन: मांग करूंगा कि अगर हमारे व्यापारियों को आप बिजली सब्सिडी नहीं दे सकते तो कम से कम व्यापार करने का मौका ही दें। दिल्ली, मुंबई और दक्षिण भारत के लिए तत्काल रेल यातायात बढ़ाने, सुपर फास्ट ट्रेन से जोड़ने की व्यवस्था की जाए। मुझे उम्मीद है कि इस बार इसको डस्टबिन में नहीं डाला जाएगा।

माननीय सभापति: डॉ. प्रशांत यादवराव पडोले जी।

… (व्यवधान)

माननीय सभापति: श्री राम प्रसाद चौधरी जी।

… (व्यवधान)

माननीय सभापति: डॉ. प्रशांत यादवराव पडोले जी, आप तो बाहर चले गए थे।

… (व्यवधान)

डॉ. प्रशांत यादवराव पडोले (भन्डारा-गोंदिया) : सभापति महोदय, मैं भन्डारा संसदीय क्षेत्र व अन्य ग्रामीण क्षेत्रों में सर्वाइकल कैंसर की बढ़ती चुनौती, बढ़ते मामले और हजारों महिलाओं की मृत्यु की ओर सरकार का ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूं।

पैप स्मीयर जैसे सरल परीक्षणों की अनएबिलिटीज के कारण कैंसर का पता प्रथम चरण में नहीं लग पाता है। मेडिकल स्टाफ को सर्वाइकल कैंसर की स्क्रीनिंग और उपचार के लिए आवश्यक प्रशिक्षण नहीं दिया जा रहा है, इससे रोग की पहचान और उपचार में गंभीर देरी हो जाती है।

मेरा आग्रह है कि जिला अस्पताल से लेकर प्राथमिक स्वास्थ्य केन्द्र पीएससी और सीएससी में सर्वाइकल कैंसर की स्क्रीनिंग की सुविधा उपलब्ध करायी जाए।

(1245/SK/SM)

एचपीवी वैक्सीन राष्ट्रीय टीकाकरण कार्यक्रम में शामिल की जाए ताकि लाखों महिलाएं इस रोग से सुरक्षित हो सकें।

मेरे क्षेत्र में मेडिकल कॉलेज वर्ष 2013-14 में मंजूर हुआ था, लेकिन अब तक इसकी कंस्ट्रक्शन पूरी नहीं हुई है। … (व्यवधान)

माननीय सभापति (श्री जगदम्बिका पाल): एक विषय पर एक ही मांग रखी जाती है।

… (व्यवधान)

डॉ. प्रशांत यादवराव पडोले (भन्डारा-गोंदिया) : भंडारा में महिला रोगणालय कब शुरू होगा? ईएसआई और आरएच अस्पतालों में ईसीजी मशीनों का अभाव है। अगर हैं तो काम नहीं कर रही हैं। स्पेशलिस्ट्स के अभाव में कई लोगों की जान जा रही है। इसका जिम्मेदार कौन है? पेशंट रेफर के लिए वक्त से पहुंच नहीं पाते इसलिए डॉक्टर की सेवा कागज पर ही रह जाती है।… (व्यवधान)

माननीय सभापति: आपकी कई मांगें आ गई हैं।

… (व्यवधान)

डॉ. प्रशांत यादवराव पडोले (भन्डारा-गोंदिया): एम्बुलेंस आती है तो सड़कों में खराबी की वजह से पेशंट का रास्ते में ही स्वर्गवास हो जाता है।… (व्यवधान)

माननीय सभापति: शून्य प्रहर में एक ही विषय लिया जाता है।

… (व्यवधान)

माननीय सभापति: श्री राम प्रसाद चौधरी।

… (व्यवधान)

डॉ. प्रशांत यादवराव पडोले (भन्डारा-गोंदिया): अंडर पास ब्रिज बन रहे हैं, इनकी गुणवत्ता की तरफ कौन ध्यान देगा? रेत तस्करी के कारण रोड्स बेहाल हैं। मोदी जी, कब देश को सुधारेंगे? कब गरीबों की मदद करेंगे? … (व्यवधान)

माननीय सभापति: श्री राम प्रसाद चौधरी।

... (व्यवधान)

श्री राम प्रसाद चौधरी (बस्ती) : माननीय सभापति जी, आपने मुझे शून्य प्रहर में बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं।

मैं आपके माध्यम से सदन को अवगत कराना चाहता हूं कि अब रबी की बुवाई का समय है, गेहूं, चना, मटर, तिलहन और आलू की बुवाई का समय है। मैं उत्तर प्रदेश विशेषकर पूर्वी उत्तर प्रदेश, बस्ती से निर्वाचित होकर आया हूं। एमपी डीएपी खाद, जिसे किसान मिट्टी की खाद कहते हैं, अब पूर्वी उत्तर प्रदेश में उपलब्ध नहीं है। सहकारी समितियों में किसानों की लंबी लाइनें लगी हुई हैं। जब अधिकारियों से बात होती है तो वे कहते हैं कि 40-50 परसेंट कोटा ही इस वर्ष एमपी डीएपी खाद का रिलीज हुआ है। यही कारण है कि किसानों की लंबी लाइनें लगी हुई हैं। किसानों को जगह-जगह आगे-पीछे करने के लिए पुलिस का डंडा चल रहा है।

मैं आपके माध्यम से सरकार से मांग करता हूं कि विशेषकर पूर्वी उत्तर प्रदेश के बस्ती में एमपी डीएपी खाद की व्यवस्था कराई जाए।

श्री रमाशंकर राजभर (सलेमपुर) : माननीय सभापति जी, देश में एससी, एसटी और ओबीसी को क्रमश: 21 और 27 परसेंट आरक्षण प्राप्त है। तंत्रों ने इन वर्गों के अभ्यर्थियों को इस कद्र मक्कड़जाल में फंसा दिया है कि वर्ष 2014 से यूपीएसई परीक्षा पास आईएएस और आईपीसी के 150 बच्चे, जिनका चयन क्रीमी लेयर जाति आधारित आरक्षण के नाते हुआ था, डीओपीटी ने इनकम आधारित आरक्षण के कारण नौकरी से वंचित कर दिया।

उत्तर प्रदेश में 69,000 एससी, एसटी और ओबीसी अभ्यर्थियों में से 19,000 शिक्षक चयनित हुए लेकिन अब ये मारे-मारे फिर रहे हैं। तंत्रों ने एससी, एसटी और ओबीसी के आरक्षण पर डाका डाल दिया है। मैं सरकार से मांग करता हूं कि इसे देखे और संवैधानिक हक दिलाते हुए एससी, एसटी और ओबीसी के आरक्षण को पूरा करे।

माननीय सभापति: माननीय सदस्यगण, सूची के सभी सदस्य बोल चुके हैं। पिछली बार भी शून्य काल नहीं हो पाया था। अब मैं जीरो आवर में चर्चा कराना चाहता हूं। मैं ज्यादा से ज्यादा लोगों को एकोमोडेट करना चाहता हूं इसलिए आप सबसे आग्रह है कि केवल एक मिनट में अपनी बात कहें और डिमांड बता दें।

... (व्यवधान)

माननीय सभापति: श्रीमती हेमा मालिनी।

... (व्यवधान)

(1250/KDS/RP)

श्रीमती हेमामालिनी (मथुरा) : सभापति महोदय, आपने मुझे एक महत्वपूर्ण और गंभीर विषय पर बात करने का अवसर दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद। I am extremely sad and upset to see what is happening in Bangladesh to our Hindus and Hindu temples, especially, ISKCON and its devotees. Continuous attacks on Hindu temples are going on. Safety and security of Hindu minorities are under threat. They are facing atrocities at the hands of radicals. The International Society for Krishna Consciousness (ISKCON) is established all over the world and it has nearly thousand centres today.

They are known for spreading Vedic culture all over the world, and spreading Krishna consciousness and peace. They are doing a wonderful work for humanity.

I am a Krishna bhakt myself. I am a devotee of ISKCON.

कृष्ण हमारे हदय में हैं और मैं उनकी पावन नगरी मथुरा की प्रतिनिधि हूं व इस सदन में हूँ। हमारे पडोसी बांग्लादेश में हिन्दुओं के ऊपर अत्याचार तथा न्दिरों पर हमले किए जा रहे हैं और कृष्ण भगवान की पूजा को रोका जा रहा है।

माननीय सभापति (श्री जगदम्बिका पाल) : यह बात हो चुकी है। आपने पहले ही कह दिया है।

श्रीमती हेमामालिनी (मथुरा) : सर, उससे मुझे पीड़ा है और मेरे साथ-साथ विश्व के करोड़ों कृष्ण भक्त पीड़ित हैं। भगवान चैतन्य प्रभु का मूल स्थान बांग्लादेश है। उनके बिताए हुए बहुत सारें स्थान सदियों पहले से ही मन्दिर बन चुके हैं।

माननीय सभापति : आप कृपया अपनी मांग रखिए।

SHRIMATI HEMA MALINI (MATHURA): Sir, I have to conclude it. Please allow me.

HON. CHAIRPERSON: Hon. Member, please complete your speech. I have given you one minute, and you have already taken that.

… (*Interruptions*)

श्रीमती हेमामालिनी (मथुरा) : ISKCON के चिन्मय दास जी, जो हिन्दुओं पर हो रहे अत्याचार के विरोध में शान्तिपूर्ण प्रदर्शन का नेतृत्व कर रहे थे, उन पर राजद्रोह का आरोप लगाकर बांग्लादेश सरकार द्वारा गिरफ्तार कर लिया गया है और जेल में डाल दिया गया है। रंग नाथ श्याम सुदंर दास और रूद्रपति केशव दास, ये दोनों Devotee जो चिन्मय दास जी को जेल में दवाइयां पहुंचाने गए, तो इनको भी Arrest कर लिया गया और उन पर भी अत्याचार किया गया।

माननीय सभापति : ठीक है, आपकी बात रिकॉर्ड में आ गई। श्री दिलीप शइकीया जी, आपका भी यही विषय है।

… (व्यवधान)

श्रीमती हेमामालिनी (मथुरा) : सर, इस इस बीच कई भक्त लोगों पर भी बांग्लादेश से भारत आने पर रोक लगा दी गई है।

SHRIMATI HEMA MALINI (MATHURA): Sir, I have to conclude it. Please allow me.

HON. CHAIRPERSON: Please conclude it now.

श्रीमती हेमामालिनी (मथुरा) : सर, हम यह हिंसा, अत्याचार और धर्म का अपमान किसी भी रूप में स्वीकार नही कर सकते और चुप नहीं बैठ सकते।

माननीय सभापति : दिलीप जी, आप इनके विषय के साथ अपने को एसोसिएट कर सकते हैं।

… (व्यवधान)

श्रीमती हेमामालिनी (मथुरा) : सर, यह विदेश नीति का विषय नहीं है, बल्कि यह हमारी भावनाओं से जुड़ा है और कृष्ण भक्ति के भाव से जुड़ा है।

HON. CHAIRPERSON: Hon. Member, kindly conclude now.

श्रीमती हेमामालिनी (मथुरा) : सर, बांग्लादेश सरकार से मैं आशा करती हूँ कि वह जल्द से जल्द ISKCON के भक्तों और जितने भी हमारे सनातनी हिन्दू भाई हैं, उनकी सुरक्षा व्यवस्था सुनिश्चित करे।

माननीय सभापति : भारत सरकार ने पहले ही इस इश्यू को टेक-अप कर लिया है।

… (व्यवधान)

श्रीमती हेमामालिनी (मथुरा) : सर, मेरे संसदीय क्षेत्र मथुरा के बहुत सारे ISKCON devotees, मथुरा के सतों और पूरे विश्व के कृष्ण भक्तों ने मुझसे यह आग्रह किया कि इस गम्भीर विषय को संसद में उठाया जाए और सरकार इस विषय का जल्दी समाधान करे।

अत: मेरी भारत सरकार से अपील है कि यह सुनिश्चित किया जाए कि बांग्लादेश में मंदिरों पर आक्रमण और हिंदुओं पर हो रहे अत्याचार तुरन्त बन्द हों और श्री चिन्मय कृष्ण दास जी सहित सभी इस्कॉन भक्तों को जेल से रिहा किया जाए तथा राजद्रोह का आरोप हटाया जाए।

SHRI DILIP SAIKIA (DARRANG-UDALGURI): Sir, I want to raise a very important issue regarding atrocities on Hindus in Bangladesh. We are all aware that in the last few months, the world is witnessing inhumane behaviour towards Hindus residing in Bangladesh by some anti-human and anti-Sanatani forces. Hindus were killed, maths and mandirs were also burnt down. Their business establishments were also burnt down. Their right to worship were also snatched away. ISKCON Swamies were also forcefully put in jail without hearing their plea, rather their advocates were brutally tortured.

माननीय सभापति : यह बात श्रीमती हेमा मालिनी जी ने कह दी है। आप इसे एसोसिएट कर लें।

SHRI DILIP SAIKIA (DARRANG-UDALGURI): Sir, the State of Assam and the North East Region were badly affected after the formation of Bangladesh in 1971. Lakhs of Bangladeshi Muslims infiltrated to Assam. They have now become a deciding factor in both democratic pattern and in political and electoral system. It is also a matter of internal security of the country.

So, I request the Indian Parliament to adopt a Resolution and send a message to Bangladesh Government to totally stop the atrocities on Hindus in Bangladesh.

Thank you, Sir.

(1255/NKL/MK)

CAPTAIN VIRIATO FERNANDES (SOUTH GOA): Thank you, hon. Chairperson Sir, for giving me this opportunity.

Sir, today is the Indian Navy Day. As a former Navy Officer, it gives me immense pride to wish the Officers, the Sailors, the Defence civilian personnel and their families, not forgetting the veterans and those who have lost their lives while serving the country.

This year, the Indian Navy Day theme is ‘Strength and Power through Innovation and Indigenisation’. Over the years, the Indian Navy has improvised, improved, and played a critical role in the country’s defence setup. The Indian Navy Day honours the success of ‘Operation Trident’ that was audaciously launched, I

repeat, audaciously launched, on the intervening night of 3rd and 4th December that crippled the Karachi Port and turned the entire situation in favour of India during the war of 1971.

HON. CHAIRPERSON: Kindly put your demand.

CAPTAIN VIRIATO FERNANDES (SOUTH GOA): Sir, today, I can say with utmost pride that Navy's contribution in maintaining peace in the Indian Ocean, ensuring security of critical trade routes, and fostering maritime cooperation is tremendous.

HON. CHAIRPERSON: We must appreciate your sincerity. You are aware about this. Kindly put your demand.

CAPTAIN VIRIATO FERNANDES (SOUTH GOA): Sir, I once again wish the personnel on this important day. Thank you.

श्री अनिल फिरोजिया (उज्जैन) : सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। मेरा विषय भी यही था कि बांग्लादेश में इस्कॉन मंदिर के जो पुजारी हैं, उनको गिरफ्तार किया गया है।

माननीय सभापति (श्री जगदम्बिका पाल) : आप श्रीमती हेमामालिनी जी के साथ एसोसिएट कर लीजिए। उन्होंने विस्तार से काफी बातें कह दी हैं।

श्री अनिल फिरोजिया (उज्जैन) : सभापति महोदय, यह बहुत गंभीर विषय है। मैं भी विस्तार से नहीं बोलने वाला हूं। मैं केवल दो मिनट में ही अपनी बात खत्म कर रहा हूं। आप भले ही घड़ी मिला लीजिए। … (व्यवधान)

श्री गौरव गोगोई (जोरहाट) : इस विषय पर सरकार को जवाब देना चाहिए। … (व्यवधान)

माननीय सभापति : मैंने अनिल फिरोजिया जी का नाम लिया है। आप बैठ जाइए।

जावेद साहब, कृपया आप बैठ जाइए।

… (व्यवधान)

माननीय सभापति : गौरव गोगोई जी, आप उपनेता हैं। आप बैठ जाइए।

अनिल फिरोजिया जी।

… (व्यवधान)

श्री अनिल फिरोजिया (उज्जैन) : सभापति महोदय, वहां पर वकीलों के साथ भी मारपीट हुई है। वे अस्पतालों में घायल हैं। मेरा आपसे यह निवेदन है कि हमारे यशस्वी प्रधानमंत्री जी वहां हस्तक्षेप करके इस्कॉन मंदिर के जो पुजारी हैं, उनको वहां से रिलीज करवाएं। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री गुरजीत सिंह औजला (अमृतसर) : सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। इस समय पंजाब में एक बहुत ही महत्वपूर्ण मुद्दा है। यह लोगों के ध्यान में है। इसके लिए वहां संघर्ष किया जा रहा है। वहां पानी की बहुत बुरी हालत है। लुधियाना में बुड्ढा नाला, जो गंदा नाला है और अमृतसर में जो तुंग ढाब ड्रेन है। इन दोनों में कॉर्पोरेशन का पानी, डेयरी का पानी और इंडस्ट्रीज का पानी जाता है, जिससे ये इतने गंदे हो चुके हैं कि उसका कोई ट्रीटमेंट नहीं हो सकता है। अबोहर फाजिल्का के आगे जितना भी एरिया है, मोगा का एरिया है, वहां के सारे लोग कैंसर से पीड़ित हो रहे हैं। … (व्यवधान) एक मिनट, यह बहुत गंभीर मुद्दा है। इससे लोग मर रहे हैं।

मैं सरकार से दरख्वास्त करता हूं, लेकिन सरकार कहती है कि यह स्टेट सब्जेक्ट है। इसके लिए पॉल्यूशन कंट्रोल बोर्ड कुछ नहीं कर रहा है। वे सारे रिश्वत लेकर बैठ जाते हैं। न ड्रेनेज विभाग कुछ कर रहा है न कॉर्पोरेशन कुछ कर रहा है और न ही राज्य सरकार कुछ कर रही है। इसके लिए लोग सड़कों पर आते हैं। लोग मर रहे हैं।

माननीय सभापति: आपकी बात आ गई है।

श्री गुरजीत सिंह औजला (अमृतसर) : सभापति महोदय, मेरी सरकार से दरख्वास्त है कि सरकार एक कमेटी बनाए। वह कमेटी दोनों जगह विजिट करे। सरकार तुंग ढाब ड्रेन और बुड्ढा नाला के लिए एक अच्छा प्रोजेक्ट बनाए और लोगों की हालत पर गौर करे। सरकार लोगों के जान-माल की रक्षा करे। यह सरकार की जिम्मेदारी है। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्रीमती कलाबेन मोहनभाई देलकर (दादरा और नागर हवेली) : सभापति महोदय, मैं दादरा और नागर हवेली लोक सभा क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करती हूं। दादरा और नागर हवेली एक केंद्र शासित और आदिवासी बाहुल्य क्षेत्र है। मेरे प्रदेश में आज भी प्रशासनिक अव्यवस्था के कारण प्रदेशवासी कई योजनाओं से वंचित हैं, जैसे रास्ता, पानी, घर, युवा रोजगार, स्वास्थ्य, फॉर्मर और शिक्षा क्षेत्र में आज भी लोग कई सुविधाओं से वंचित हैं। इसमें सबसे बड़ी समस्या रास्ते की है। हमारे लोक सभा क्षेत्र में विभिन्न योजनाओं से बनने वाली सड़कें काफी सालों से लंबित हैं। कई सड़कें तो वर्षों से निर्माणाधीन हैं और बिल्कुल चलने लायक नहीं हैं। आठ सालों से एक रास्ता भी ठीक तरीके से नहीं बना है।

(1300/SJN/VR)

माननीय सभापति (श्री जगदम्बिका पाल) : आप अपनी डिमांड रखिए।

श्रीमती कलाबेन मोहनभाई देलकर (दादरा और नागर हवेली) : महोदय, मैं सदन के माध्यम से यह बताना चाहती हूं कि वहां ऑलरेडी बड़े रास्ते बने हुए हैं। प्रशासन के द्वारा मार्ग चौड़ीकरण के नाम पर लोगों की जमीनें ली जा रही हैं, उनकी पुरखों की जमीनें बिना सूचना, बिना नोटिस, जबरन ली जा रही हैं। उसको रोका जाए।…(व्यवधान)

माननीय सभापति : आप अपनी डिमांड रखिए। रेलवे का बिल लगा है।

श्रीमती कलाबेन मोहनभाई देलकर (दादरा और नागर हवेली) : महोदय, उनमें से अधिकांश ऐसे लोग हैं, जिनके पास अब रहने लायक जमीन नहीं है। मैं आपके माध्यम से यह आग्रह करती हूं कि हमारे क्षेत्र में तोड़-फोड़ और जमीन अधिग्रहण का कार्य हो रहा है। उस पर अविलंब रोक लगाई जाए।…(व्यवधान)

HON. CHAIRPERSON: Tharoor ji, I humbly request you to kindly take one minute only.

DR. SHASHI THAROOR (THIRUVANANTHAPURAM): Sir, I wish to draw the attention of the hon. Minister of Labour and Employment to the urgent need for measures that promote work-life balance, as the absence of such balance and humane working conditions led to the untimely death of Anna Sebastian Perayil, a young chartered accountant at a leading accounting firm and other professionals in different parts of India. *....(Interruptions)*

HON. CHAIRPERSON: Please be brief.

....(Interruptions)

DR. SHASHI THAROOR (THIRUVANANTHAPURAM): Sir, I met Anna's parents and was moved by their anguish and their wish that other parents should not suffer as they have. These tragedies reflect a systemic failure to safeguard the well-being of young professionals who are instrumental in driving our nation's growth and prosperity. *....(Interruptions)*

According to the International Labour Organisation, 51 per cent of India's workforce exceeds 49 working hours per week, placing India second in the world for over-long working hours and about 78 per cent of Indian employees experience job burnout resulting in physical and emotional exhaustion. *....(Interruptions)*

HON. CHAIRPERSON: Please put your demand.

DR. SHASHI THAROOR (THIRUVANANTHAPURAM): I urge the hon. Minster to prioritize the implementation of laws that restrict working hours and ensure their strict enforcement. *....(Interruptions)* These legal measures must be complemented by mandatory sensitisation workshops, counselling services, and well-being activities for employees and management to emphasise the importance of work-life balance for physical and mental health. Thank you, Sir.

श्री लालजी वर्मा (अम्बेडकर नगर) : माननीय सभापति जी, आपने मुझे शून्य काल में बोलने का अवसर दिया, उसके लिए मैं आपका बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं।

मान्यवर, मेरे जिले में राजकीय मेडिकल कॉलेज, अंबेडकर नगर है। वर्ष 2011 से एमबीबीएस की कक्षाएं चल रही हैं और लगभग 13 साल हो जाने के बाद भी आज एमएस और एमडी की कक्षाएं नहीं हैं। पहले एमसीआई बाधा बनती थी, अब एनएमसी के द्वारा उसको मान्यता नहीं दी जा रही है। जबकि उससे कम शर्तें होने के बाद भी अयोध्या मेडिकल कॉलेज में एमडी और एमएस की कक्षाएं हैं।

इसलिए आपके माध्यम से मेरी सरकार से यह मांग है कि एमएस सर्जरी, एमडी मेडिसिन, एमएस ईएनटी, एमस ऑर्थो, एमएस गाइनी तथा एमएस ऑप्था आदि तमाम विषयों में पोस्ट ग्रेजुएट की मान्यता दी जाए। एनएमसी की जो गाइडलाइन या नियम है, उन नियमों में कुछ सिथिलता दी जाए, ताकि पूर्वांचल क्षेत्र में अच्छी स्वास्थ्य सेवाएं मुहैया हो सकें तथा मेडिकल कॉलेज का अस्तित्व हो सके, इसलिए वह उपलब्ध कराने की कृपा की जाए।

माननीय सभापति : चन्द्र शेखर जी, एक मिनट में अपनी बात पूरी करिए।

एडवोकेट चन्द्र शेखर (नगीना) : महोदय, मैं घड़ी देख रहा हूं। मैं एक मिनट के बाद बोलना बंद कर दूंगा।

महोदय, मैं आपके माध्यम से सरकार से एक ऐसे विषय पर अपील करना चाहता हूं, जो दुनिया में रहने वाले करोड़ों रविदासियां समाज के अनुयायियों, उनकी भावना, स्वाभिमान और सम्मान से जुड़ा हुआ है। हमारे प्रधानमंत्री जी की भी भावना से जुड़ा हुआ है। सतगुरु रविदास जी समानता के प्रतीक हैं। उन्होंने अपना पूरा जीवन सामाजिक अन्याय को खत्म करने और हाशिये पर पड़े लोगों को ऊपर उठाने पर समर्पित कर दिया था। उनकी शिक्षा, जाति, पंत और धर्म के परे करोड़ों लोगों को प्रेरित करती है। गुरु रविदास जयंती पर राष्ट्रीय अवकाश न केवल उनके अपार योगदान का सम्मान करेगा, बल्कि समानता और भाईचारे के सिद्धांतों के प्रति अपनी प्रतिबद्धता की भी पुष्टि करेगा।

यह एक ऐसे संत के लिए उचित श्रद्धांजलि होगी, जिनका न्यायपूर्ण और समाज के प्रति…(व्यवधान) मैं सरकार से अपील करता हूं कि तत्काल सतगुरु रविदास जी महाराज की जयंती को राष्ट्रीय अवकाश घोषित किया जाए। बनारस में जो कार्यक्रम होता है, उसमें रेलवे के माध्यम से ट्रेन की सुविधा मुहैया कराई जाए।

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Thank you, Sir, for allowing me to speak about the LIC agents. About 14 lakh LIC agents are facing a big difficulty because of the decision of the Life Insurance Corporation with regard to reducing the agency commission. The first-year agency commission was 25 per cent which has been reduced to 20 per cent, and thereby out of the total 35 per cent, now the commission has come down to 28 per cent. There has been seven per cent decline in the rate of commission at the behest of IRDAI's directions that the first-year surrender value has to be provided to the customers. Unfortunately, the LIC management has unilaterally reduced the commission rate. *....(Interruptions)*

HON. CHAIRPERSON: Please conclude.

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Sir, there is another issue also with regard to the clawback policy.

Sir, I urge upon the Government and the Minister to review the decision of the LIC management so as to restore the commission which they were getting earlier. Thank you, Sir.

(1305/SPS/SAN)

श्री राहुल कस्वां (चुरू) : सभापति महोदय, मैं एमएसपी की परचेजिंग के बारे में आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। राजस्थान में मूंग की परचेजिंग हुई है और राजस्थान के अंदर दो दिन पोर्टल खुला था। भारत सरकार के नेफेड के द्वारा राजफैड को एजेंसी बनाया गया। वहां 25 परसेंट बुआई क्षेत्र की मूंग की परचेजिंग करनी थी। चुरू में 3 लाख टन से ऊपर प्रोडक्शन हुआ है और 75 हजार टन प्रोडक्शन का पोर्टल खुलना चाहिए था, लेकिन दो दिन में 11 हजार टन पर पोर्टल बंद कर दिया गया। पोर्टल के लिए आज भी किसान मूंग स्टोर किए हुए बैठा हुआ है।

मेरा आपके माध्यम से सरकार से निवेदन है कि पोर्टल दोबारा खोला जाए, क्योंकि मूंग की परचेजिंग राजस्थान में नहीं हुई है। उसे परचेज करने के लिए दोबारा से पोर्टल खोला जाए।

श्री राम शिरोमणि वर्मा (श्रावस्ती) : सभापति महोदय, आपने मुझे शून्य काल में बोलने का अवसर दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

माननीय सभापति (श्री जगदम्बिका पाल) : आप कोई धन्यवाद मत दीजिए, बस एक मिनट में अपनी बात रखिए।

श्री राम शिरोमणि वर्मा (श्रावस्ती) : सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से सरकार का ध्यान मेरे संसदीय क्षेत्र और विश्व प्रसिद्ध बौद्ध तीर्थ स्थल श्रावस्ती की ओर दिलाना चाहता हूं, जहां पर दोनों जिले श्रावस्ती और बलरामपुर के मथुरा बाजार भगवान बुद्ध की तपोस्थली को जोड़ने वाली राप्ती नदी पर कटरा मथुरा घाट पर एक बड़े पुल का निर्माण किया जाना अति आवश्यक है।

प्रो. वर्षा एकनाथ गायकवाड़ (मुम्बई उत्तर-मध्य) : सभापति महोदय, धन्यवाद।

माननीय सभापति : आपकी जो मांग हो, आप उसको रख दीजिए।

प्रो. वर्षा एकनाथ गायकवाड़ (मुम्बई उत्तर-मध्य) : सभापति महोदय, भारत रत्न डॉक्टर बाबा साहेब अम्बेडकर, जो संविधान के जनक हैं और करोड़ों भारतीयों के प्रेरणास्रोत हैं। हाल ही में सरकार ने संविधान के प्रति समर्पित होकर 75वीं वर्षगांठ भी मनाई है। मैं आपसे विनती करना चाहती हूं कि भारत रत्न डॉक्टर बाबा साहेब अम्बेडकर जी के करोड़ों अनुयायी देश भर से 6 दिसम्बर को भारत रत्न डॉक्टर बाबा साहेब अम्बेडकर के महापरिनिर्वाण दिन के अवसर पर मुंबई स्थित दादर स्टेशन पर आते हैं, जहां पर उनकी चैत्य भूमि है। वहां पर लोग अभिवादन करने के लिए आते हैं। यहां पर रेल मंत्री जी बैठे हैं। मेरी उनसे विनती है कि जो बाबा साहेब के अनुयाई आते हैं, उनके लिए 5-6 दिसम्बर की रात के लिए अतिरिक्त उप नगर ट्रेन की सुविधाएं देने की बात रखना चाहती हूं।

श्री लक्ष्मीकान्त पप्पू निषाद (संत कबीर नगर) : सभापति जी, आपने मुझे मौका दिया, इसके लिए आपको धन्यवाद।

माननीय सभापति : आप आधा मिनट में अपनी बात रखिए।

श्री लक्ष्मीकान्त पप्पू निषाद (संत कबीर नगर) : आपकी सरकार, बीजेपी की सरकार किसानों की आय दो गुना करने का ढिंढोरा पीटती है।

माननीय सभापति : माननीय सदस्य, यह आपकी भी सरकार है।

श्री लक्ष्मीकान्त पप्पू निषाद (संत कबीर नगर) : यह सरकार पूरे उत्तर प्रदेश और देश भर में डीएपी खाद, यूरिया खाद, बीज नहीं दे पा रही है। यह खाली बोलने वाली सरकार है। किसान सब जगहों पर परेशान हैं। यह सरकार खाद देने में अक्षम हैं। किसान जानवरों से भी परेशान हैं।

श्री वीरेन्द्र सिंह (चन्दौली) : सभापति जी, धन्यवाद। चन्दौली जनपद, जो उत्तर प्रदेश का सबसे पिछड़ा क्षेत्र है, मैं वहां से चुनकर आया हूं। वर्ष 1997 के बाद उत्तर प्रदेश में 14 नए जनपदों का सृजन हुआ और उनमें चन्दौली जिला है। आज वहां पर कोई आधारभूत सुविधाएं नहीं हैं। वहां पर ट्रांसपोर्ट के लिए बस अड्डा नहीं है।

माननीय सभापति : आपका विषय क्या है?

श्री वीरेन्द्र सिंह (चन्दौली) : वहां पर कारागार नहीं है, न न्यायालय है, न स्टेडियम है, गरीबों, किसानों, मजदूरों के जाने के लिए राजस्व कार्यालय नहीं है और अधिकारियों के लिए भी कार्यालय नहीं है। … (व्यवधान) मैं केवल एक बात कहकर अपनी बात समाप्त करूंगा। चन्दौली जनपद एक ऐसा जनपद है, जहां से रेल लाइन तो गुजरती है, लेकिन एक भी ट्रेन वहां से आती-जाती नहीं है। मेरी मांग है कि वहां पर आधारभूत संरचना डेवलप की जाए।

श्री मोहिब्बुल्लाह (रामपुर) : चेयरमैन सर, मैं आपकी तवज्जो अपने जिले रामपुर के रेलवे स्टेशन और रेलवे मैटर की तरफ दिलाना चाहता हूं।

माननीय सभापति : अभी इसका बिल है। आप उस पर अपना नाम पार्टी की तरफ से दे दीजिए।

श्री मोहिब्बुल्लाह।

… (व्यवधान)

श्री मोहिब्बुल्लाह (रामपुर) : सर, रामपुर रेलवे स्टेशन बहुत खस्ता हालत में है। आजादी के बाद वहां पर कोई खास काम नहीं हुआ है। मैं आपके जरिए से मिनिस्टर साहब से अपील करता हूं कि वह रामपुर की तरफ स्पेशल तवज्जो दें।

LIST OF MEMBERS WHO HAVE ASSOCIATED THEMSELVES WITH THE ISSUES RAISED UNDER MATTERS OF URGENT PUBLIC IMPORTANCE

सदस्य, जिनके द्वारा अविलम्बनीय लोक महत्व के विषय उठाये गये।	सदस्य, जिन्होंने उठाए गए विषयों के साथ स्वयं को सम्बद्ध किया।
Shrimati Anita Nagarsingh	P.P. Chaudhary
Shri B. Manickam Tagore	Shri Arun Nehru Shri K. Navaskani
Shri Kirti Azad	Shri Saptagiri Sankar Ulaka
Shri Rudra Narayan Pany	Shri Saptagiri Sankar Ulaka
Dr. Mohammad Jawed	Shri Saptagiri Sankar Ulaka
Shri Ramashankar Rajbhar	Shri Saptagiri Sankar Ulaka
Shri K. Navaskani	Shri Durai Vaiko
Shri N.K. Premachandran	Shri Durai Vaiko Shri Arvind Ganpat Sawant Shri Arun Nehru Shri K. Navaskani Shri D.M. Kathir Anand Shri T.M. Selvaganapathi
Shri Anil Firojiya	Shri P.P. Chaudhary
Shrimati Hema Malini	Shri P.P. Chaudhary Shrimati Smita Uday Wagh Shri Janardan Singh Sigriwal Shri Chandra Prakash Joshi
Shri Arun Nehru	Shri K. Navaskani Shri Vishaldada Prakashbapu Patil
Shri Tejasvi Surya	Shri P.P. Chaudhary
Shri Gurjeet Singh Aujla	Shri Rahul Kaswan
Shri Dilip Saikia	Shri Chandra Prakash Joshi
Dr. Prashant Yadaorao Padole	Shri Vishaldada Prakashbapu Patil

नियम-377 के अधीन मामले- सभा पटल पर रखे गए।

1304 बजे

माननीय सभापति : माननीय सदस्यगण, नियम-377 के अधीन मामलों को सभापटल पर रखे जाने वाले मामलों के संबंध में जिन सदस्यों को नियम-377 के अधीन मामलों को आज उठाने की अनुमति दी गई थी, वे अपने मामलों के अनुमोदित पाठ को तुरंत व्यक्तिगत रूप से सभापटल पर रखने की कृपा करें।

Re: Compensation to families who migrated from Chhamb Sector during Kargil War and resumption of payment of compensation to people displaced due to Canal Dam in Samba Mirpur in Jammu and Kashmir

श्री जुगल किशोर (जम्मू) : माननीय मंत्री जी का ध्यान मेरे संसदीय क्षेत्र स्थित जम्मू अंतर्गत छंब सेक्टर में स्थित तहसील खौड़ गांव सामुआ और चपरेआल की ओर दिलाना चाहता हूँ। कारगिल युद्ध के दौरान तार लगने की वजह से इनके मकान तार के अंदर आ गए थे। लड़ाई के दौरान पाक फायरिंग की वजह से यह अपने गांव से पलायन कर गए थे। क्षेत्र के लगभग 6000 परिवारों ने अपने घरों में पुनर्वास कर लिया था उनमें से करीब 60 परिवार अपने घरों में नहीं बस पाए जिसकी वजह से ये परिवार काफी कठिनाइयो से अपना जीवन यापन कर रहे हैं। इन परिवारों को सरकार की तरफ मुआवजा नहीं दिया जाता है। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि उन परिवारों को समय से मुआवजा दिया जाय। सम्वा मीर पुर में जो नहर बाँध आर्मी द्वारा बनाया गया है उनका मुआवजा 1972 से मिल रहा था और अभी 2012 सितम्बर से बंद पड़ा हुआ है आपके माध्यम से रक्षा मंत्रालय से निवेदन करना चाहता हूँ कि इन लोगो को दुबारा मुवावजा दिया जाय।

(इति)

Re: Need to construct weirs to ensure continuous flow of water in Koel and Amanat Rivers in Palamu Parliamentary Constituency

श्री विष्णु दयाल राम (पलामू) : पलामू संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत मुख्य शहर मेदिनीनगर है जो कोयल नदी एवं अमानत नदी के तट पर बसा हुआ है और ये दोनों नदियाँ वहाँ के लोगों के लिए लाइफ लाइन है, परंतु दुर्भाग्यवश गर्मी के दिनों में दोनों नदियाँ बिल्कुल सूख जाती है तथा मेदिनीनगर शहर का जल स्तर काफी नीचे चला जाता है जिसके चलते शहर में पाइप के माध्यम से वहाँ के निवासियों को पेयजल उपलब्ध कराना दुष्कर हो जाता है। इतना ही नहीं वहाँ इतनी प्रचंड गर्मी पड़ती है कि जलस्तर नीचे चले जाने से सारे चापाकल एवं डीप बोरिंग बेकार हो जाते हैं। यह भी उल्लेख करना आवश्यक है कि पलामू जिला Rain Shadow Area में पड़ता है जहाँ पर हर साल पर्याप्त मात्रा में वर्षा नही होती है अतः हमेशा सुखाड़ की स्थिति बनी रहती है साथ ही साथ जलस्तर नीचे चला जाता है जिससे पेयजल का भी संकट उत्पन्न हो जाता है। ऐसी स्थिति में जलस्तर को बनाये रखने के लिए यह आवश्यक है कि कोयल एवं अमानत नदी में दो-तीन जगहों पर वियर (Weir) बनाया जाय ताकि दोनों नदियों में हमेशा पानी मौजूद रहे।

जल शक्ति मंत्रालय, भारत सरकार से अनुरोध है कि इस योजना को क्रियान्वित कराने की कृपा करेंगे।

(इति)

Re: Need to restart flight operations from Dhanbad Airport, Jharkhand

श्री दुलू महतो (धनबाद) : मैं आपके माध्यम से माननीय नागरिक विमानन मंत्री जी का ध्यान धनबाद हवाई अड्डे की स्थिति की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ।

धनबाद हवाई अड्डा 1980 से 1987 तक सक्रिय था और पटना, कोलकाता, तथा रांची के लिए महत्वपूर्ण एयर सेवाएं प्रदान करता था। 1988 में सेवाएं बंद हो गईं, और उसके बाद से कोई प्रगति नहीं हुई, हालांकि 2008 में एक नया यात्री प्रतीक्षालय खोला गया था। मेरे लोकसभा क्षेत्र में कई प्रमुख सार्वजनिक उपक्रम हैं, जैसे भारत कोकिंग कोल, कोल इंडिया और बीईएमएल, जो स्थानीय अर्थव्यवस्था के लिए महत्वपूर्ण हैं।

हवाई सेवाओं की कमी से व्यापार और यात्रा पर नकारात्मक प्रभाव पड़ रहा है। इसलिए, मैं माननीय नागरिक विमानन मंत्री जी से निवेदन करता हूँ कि धनबाद हवाई अड्डे की कनेक्टिविटी को पुनः स्थापित किया जाए, ताकि क्षेत्र का विकास हो सके और स्थानीय अर्थव्यवस्था को मजबूती मिले। (इति)

Re: Need to address the problems arising out of coal mining activities in Tandwa Area of Chatra Parliamentary Constituency

श्री काली चरण सिंह (चतरा) : अपने संसदीय क्षेत्र चतरा के टंडवा क्षेत्र में आम्रपाली, मगध, पिपरवार, खेलारी, कोल माइन्स से जुड़े भयावह हालात पर सरकार का ध्यान आकर्षित करना अनिवार्य है। कोयले की अंधाधुंध ढुलाई से अब तक 1000 से अधिक लोग हाईवा ट्रकों के नीचे आकर अपनी जान गंवा चुके हैं। पीड़ित परिवारों को मुआवजे का नामोनिशान नहीं, और सीसीएल प्रबंधन अपनी जिम्मेदारी ट्रांसपोर्टर कंपनियों पर डालकर मूकदर्शक बना हुआ है।

कोयला ढुलाई से उड़ते धूल-गर्दे ने पूरे क्षेत्र को दमा, अस्थमा और टीवी जैसे रोगों का केंद्र बना दिया है। खदानों की गहराई ने जलस्तर को इतना गिरा दिया है कि लोग बूंद-बूंद पानी के लिए तरस रहे हैं। स्थानीय लोगों को रोजगार नहीं मिल रहा, वाहन मालिक कर्ज में डूब रहे है और कई आत्महत्या तक करने को मजबूर हो गए हैं। यह स्थिति अक्षम्य है। मैं सरकार से इन समस्याओं पर तुरंत हस्तक्षेप की मांग करता हूं। (इति)

Re: Need to run Vande Bharat/Amrit Bharat train from Chhapra/Siwan Junction to Delhi, Kolkata and Varanasi

श्री जनार्दन सिंह सीग्रीवाल (महाराजगंज) : महोदय, मैरा संसदीय क्षेत्र महाराजगंज लोकसभा, बिहार उत्तरी बिहार के सारण प्रमंडल के सिवान एवं सारण (छपरा) जिला में विस्तारित है। इन जिलों का उत्तर प्रदेश के पूर्वी भाग के कई जनपदों से सीमावर्ती लगाव है। ऐसे में उत्तर प्रदेश और बिहार के आम जनता का रेल से आवागमन हेतु पूर्वोत्तर रेलवे के छपरा जं.एवं सिवान जं.का आमतौर पर उपयोग किया जाता है। आज आत्मनिर्भर भारत बनाने की दिशा में तेज गति से कम समय में देश के अंदर रेल से आवागमन हेतु "बंदे भारत/अमृत भारत" ट्रेन चलायी जा रही है। इसलिए जनहित में मेरा भी मांग है कि छपरा जं.या सिवान जं. से दिल्ली, कोलकता और वाराणसी के लिए एक बंदे भारत ट्रेन चलाया जाये।

अत : माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह है कि छपरा जं.या सिवान जं.से उपर्युक्त स्थानों के लिए वंदे भारत/अमृत भारत ट्रेन का संचालन जल्द से जल्द कराया जाये ताकि हमारे संसदीय क्षेत्र सहित उत्तर बिहार के आम जनता को आधुनिक रेल सुविधा का लाभ मिल सके।

(इति)

Re: Need to declare human deaths caused by honey bee stings as unnatural death and make provisions for payment of compensation for such deaths

डॉ. राजेश मिश्रा (सीधी) : मधुमक्खियों के काटने से होने वाली मृत्यु को सामान्य मृत्यु की श्रेणी में रखा गया है जिससे मृतक के परिवार सहायता राशि से वंचित रह जाते है। मधुमक्खियों के डंक में विष होता है। मेरा आग्रह है कि जिस प्रकार सांप, बिच्छू या अन्य जन्तुओं के काटने से मृत्यु उपरांत सहायता राशि प्रदान की जाती है, उसी प्रकार मधुमक्खियों के काटने के उपरांत मृत्यु को अप्राकृतिक मृत्यु की श्रेणी में जोड़ा जाये व मृतक के परिवार को सहायता राशि मिल सके इस पर विचार करना चाहियें।

(इति)

Re: Need to make legal provisions to ensure vesting of educational and employment rights to orphaned and abandoned children

श्री मनसुखभाई धनजीभाई वसावा (भरूच) : मैं देश में अनाथ बच्चों को नागरिक अधिकार प्रदान किए जाने की आवश्यकता की ओर सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। जैसा कि सरकार को जानकारी है कि अनाथ शब्द की अलग-अलग परिभाषाएं हैं, सामाजिक रूप से अनाथ वह बच्चे होते हैं जिनकी करावास, अत्यधिक दरिद्रता, शारीरिक शोषण और परित्याग के कारण देखभाल नहीं हो पाती। देश में बहुत से बच्चे ऐसे हैं जिनको परिवार ने त्याग दिया है और वह सड़कों पर घूमते हैं। अनाथ बच्चों की कोई कानूनी और सामाजिक पहचान नहीं है। देश में उनके लिए बहुत कम या कोई सामाजिक सुरक्षा ढांचा या सुरक्षात्मक तंत्र मौजूद नहीं है। अनाथ बच्चों की कोई पहचान नहीं होने के कारण उनका प्राथमिक विद्यालयों में प्रवेश पाने तथा नौकरी के लिए आवेदन करने में बहुत कठिनाई होती है। अनाथ लोगों के लिए कोई विशेष कानून नहीं होने के कारण वे समाज में बहुत जोखिम भरे परिवेश में जीवन यापन करते हैं। मेरा सरकार से आग्रह है कि वह अनाथों के लिए भी ऐसे कानूनी प्रावधान करें जिसमें उन्हें शिक्षा और रोजगार हेतु नागरिकता का अधिकार प्राप्त हो सके।

(इति)

Re: Need to set up a Textile Park in Narayanpet District in Mahababunagar Parliamentary Constituency

SHRIMATI D. K. ARUNA (MAHBUBNAGAR): I would like to bring to your kind notice regarding the dire need to set up a Textile Park in Narayanpet District which falls in my Mahabubnagar Parliamentary Constituency in Telangana. In this connection, I would like to state that there are about 15000 to 18000 families in Narayanpet District who directly or indirectly dependent on textile related works are facing various financial difficulties and they are leading a pathetic life. To address this issue and to overcome their problems, textile workers need financial assistance from the Govt. under various schemes of the Ministry. The local people have been demanding for setting up of a new Textile Park which could provide employment to about 50000 people, generate revenue and also stop migration from my Constituency. Due to lack of proper employment, textile workers are working in hotels which is below their dignity though they are very much skilful in their textile crafts. Therefore, I request the Hon'ble Minister of Textiles to kindly consider to set up a Textile Park in Narayanpet District which falls in my Parliamentary Constituency for which we shall ever be grateful to your kind gesture. (ends)

Re: Upgradation of Dullabcherra Railway Station in Karimganj Parliamentary Constituency

SHRI KRIPANATH MALLAH (KARIMGANJ): I would like to bring to your kind attention the urgent need for the upgradation of Dullabcherra Railway Station, which is the last station in my Constituency i.e. Karimganj currently renamed as Sribhumi District that borders Mizoram. Despite being a crucial point of connectivity for the region, Dullabcherra Railway Station lacks basic amenities, including a ticket counter. This causes significant inconvenience to passengers especially those traveling for professional studies, medical issues, and other essential purposes. Additionally, there is no train service available at night, which further exacerbates the difficulties faced by the local people. The upgradation of Dullabcherra Railway Station will not only benefit the residents of the district but also the passengers from the bordering areas of Mizoram. Furthermore, Dullabcherra, the only railway station in the Ram Krishnagar LAC, which hails under my Parliamentary Constituency, Karimganj will also see improved connectivity and services, thereby enhancing the overall travel experience for the locals. The development of this station will play a pivotal role in the socio-economic growth of this backward region. Improved railway infrastructure facilitate better access to education, healthcare, and employment opportunities, thereby contributing to the overall development of the area.

(ends)

Re: Need for financial assistance for construction of a new barrage under Udayanti River Project at Sinpali block of Nuapada district, Odisha

SHRIMATI MALVIKA DEVI (KALAHANDI): I would like to request the Hon'ble Minister of Water Resources for construction of a new barrage under the Udayanti River Project in Sinpali block Nuapada district, Odisha as it has been a long- pending demand of the local people of my area. The survey has already been done, and this project has already been given the feasibility report. please look into this matter and kindly allocate a budget for this barrage as soon as possible because it is the most drought affected area of my constituency and famines happen here. With your approval once this project is sanctioned and work is started thousands of farmers and citizens of this area will be really benefited and it is also under the tribal block. Therefore, hoping for the project to be started soon. (ends)

Re: Need to recognize the aborigines of Santhal Parganas as Scheduled Tribes

DR. NISHIKANT DUBEY (GODDA): I want to place a piece of great historical record-a book titled: "The Little World of an Indian District Officer", written by R. Carstairs and published by Macmillan & Co., London in 1912. In this book there is a detailed, historical record of the fact that the Santhal Parganas was created and named in 1855, and thus was the youngest of the Bengal districts. The writer provides a wounderful account and description of the Ghatwals (guardians of the passes) and the Khetowrie (Khetauri) and how at the time of the Permanent Settlement in 1790, every part of the territory was occupied. This details that at the time of the Permanent Settlement that there was NOT a single Sonthal in the whole of this area. "Bhunyas, Khesowries, Hindoos, Mahomedans, Highlanders yes, but Sonthals, no".

It is a fact that when these findings were recorded and when the book in question was published, the dispensation of Scheduled Castes and Tribes did not exist in the context of what it means administratively today.

Thus the aborigines of the region are the ones who are deprived of their rightful status and claim to be recognized as Scheduled Tribes.

(ends)

Re: Need to augment railway services in Jalore Parliamentary Constituency

श्री लुम्बा राम (जालौर) : मैं मेरे संसदीय क्षेत्र जालोर (राजस्थान) रेलवे से संबंधित महत्यपूर्ण मुददों को रखना चाहता हूँ जो निम्नवत है –

1. आकांक्षी जिला सिरोही जिला केन्द्र को पिण्डवाडा या स्वरूपगंज से बागरा तक नई रेलवे लाइन से जोडा जाए।
2. जालोर के लगभग सात लाख प्रवासी दक्षिण भारत के विभिन्न शहरो में रहते है। अतः जालोर को दक्षिण भारत के निम्न प्रमुख शहरो के रेलवे नेटवर्क से जोडा जाए:-
   a. बेंगलूरु से जोधपुर वाया समदडी भीलडी।
   b. दराबाद से जोधपुर वाया समदडी भीलडी।
   c. कोयम्बटूर से जोधपुर वाया समदडी भीलडी।
   d. चेन्नइ से जोधपुर वाया समदडी भीलडी।

3. गाँधीधाम से दिल्ली वाया जालोर (समदडी- भीलडी) नई ट्रेन प्रारंभ की जाए।
4. सालासर ऐक्सप्रेस 22421/22422 को गाँधीधाम वाया समदडी-भीलडी तक विस्तार किया जाए
5. बाडमेर यश्वंतपुर एसी एक्सप्रेस 14805/14806 को सप्ताह मे सातो दिन चलाया जाए।
6. भगत की कोठी कामाख्या एक्सप्रेस 15623/15624 का वाया समदडी भीलडी गांधीधाम तक विस्तार किया जाए।
7. नवजीवन एक्सप्रेस 12655/12656 का विस्तार जोधपरु (वाया समदडी भीलडी) तक किया जाए।
8. पिंडवाडा रेलवे स्टेशन पर आश्रम एक्सप्रेस (12915/12916), गरीबरथ एक्सप्रेस (12215/12216), तथा गाडी संख्या 16507/16508 भगत की कोठी से बंगलौर एक्सप्रेस का ठहाराव दिया जाए
9. स्वरूपगंज रेलवे स्टेशन पर हरिद्वार मेल (19031/19032) का ठहराव दिया जाए।

(इति)

Re: Need to extend the services of Patalkot Express (train no 14623/24) upto Balaghat in Madhya Pradesh

श्रीमती भारती पारधी (बालाघाट) : मैं इस सदन के माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान एक महत्वपूर्ण जनसमस्या की ओर आकर्षित करना चाहती हूँ। पातालकोट एक्सप्रेस (14623-14624), जो वर्तमान में फिरोजपुर कैंट से चलती है, इसका विस्तार छिंदवाड़ा से सिवनी, नैनपुर होते हुए बालाघाट तक किया जाना चाहिए। यह कदम हमारे क्षेत्र के नागरिकों को सुगम यात्रा की सुविधा प्रदान करेगा और क्षेत्र के सामाजिक व आर्थिक विकास को बढ़ावा देगा।

बालाघाट और उसके आसपास के क्षेत्रों में रेल सेवाओं की कमी के कारण नागरिकों को शिक्षा, स्वास्थ्य और रोजगार के लिए अन्य शहरों में जाने में कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। यदि इस ट्रेन का विस्तार बालाघाट तक होता है, तो यह क्षेत्र सीधे दिल्ली जैसे बड़े केंद्रों से जुड़ सकेगा। इसके साथ ही, इस विस्तार से क्षेत्र में पर्यटन को बढ़ावा मिलेगा। नैनपुर से बालाघाट के बीच स्थित कान्हा नेशनल पार्क और कोटेश्वर धाम जैसे पर्यटन स्थल पर्यटकों को आकर्षित करेंगे, जिससे स्थानीय रोजगार के अवसर बढ़ेंगे। साथ ही, किसानों और उद्यमियों को अपने उत्पाद बड़े बाजारों तक पहुंचाने में आसानी होगी, जिससे क्षेत्र की अर्थव्यवस्था सशक्त होगी।

अतः मैं माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करती हूँ कि इस प्रस्ताव पर शीघ्र कार्रवाई करें।

(इति)

Re: Problems faced by LIC agents

SHRI RAMESH CHANDAPPA JIGAJINAGI (BIJAPUR): I rise to bring to the notice of the Hon'ble Minister, a matter of utmost importance pertaining to the Life Insurance Corporation (LIC) Agent's Welfare Association, Belgaum Division, Belagavi. The Association has been seeking a review of the recent decisions regarding the restructuring of Agents Commission rates in the First Year Commission. The Association demands a revision of commission rates to ensure fair compensation for agents; seeks a reduction in the age at entry to allow more individuals to pursue a career as LIC agents; and demands an enhancement of the minimum sum assured in the new plans launched with effect from 1st October, 2024. I urge the Central Government to consider these demands favourably and take immediate action to address the concerns of the LIC Agent's Welfare Association. I request that the Government review the decisions on new plans and commission in the interest of individual agents and policy holders and initiate necessary remedial action at the earliest. I hope the Hon'ble Minister will take cognizance of this matter and take necessary steps to address the concerns of the LIC Agent's Welfare Association.

(ends)

Re: Need to set up a Super Specialty Department in Shaikh-Ul-Hind Maulana Mahmood Hasan Medical College in Saharanpur, Uttar Pradesh

श्री इमरान मसूद (सहारनपुर) : सहारनपुर जनपद में नेफ्रोलॉजी और ऑकोलॉजी से संबंधित मरीजों की संख्या में निरंतर वृद्धि हो रही है। वर्तमान में इन मरीजों के लिए सबसे निकटतम सुविधा केवल चंडीगढ़ या दिल्ली में उलब्ध है, जो मरीजों और उनके परिवारों के लिए आर्थिक और शारीरिक दोनों रूप से अत्यंत कठिनाई उत्पन्न करता है।

जनपद सहारनपुर में स्थित शेख-उल-हिन्द मौलाना महमूद हसन मेडिकल कॉलेज में आवश्यक इंफ्रास्ट्रक्चर एवं अन्य सुविधाएं पहले से ही उपलब्ध हैं। किसी भी योजना के अंतर्गत इस मेडिकल कॉलेज में सुपर स्पेशलिटी सुविधाओं की स्थापना के माध्यम से नेफ्रोलॉजी, ऑकोलॉजी, ऑर्थोपेडिक, कार्डियक, सर्जरी आदि सेवाओं की उपलब्धता सुनिश्चित कराई जा सकती है।

इस महत्वपूर्ण आवश्यकता को ध्यान में रखते हुए सहारनपुर के शेख-उल-हिन्द मौलाना महमूद हसन मेडिकल कॉलेज में सुपर स्पेशलिटी विभाग की स्थापना आवश्यक है। इससे सहारनपुर और इसके आसपास के मरीजों को सुलभ, गुणवत्तापूर्ण स्वास्थ्य सेवाएं प्राप्त हो सकेंगी, और उन्हें दूरस्थ स्थानों की यात्रा करने से राहत मिलेगी। (इति)

Re: Need to ensure fair and transparent conduct of Private Health Insurance Companies in disposal of claims

डॉ. बच्छाव शोभा दिनेश (धुले) :मैं निजी स्वास्थ्य बीमा कंपनियों द्वारा किये जा रहे उत्पीड़न की ओर ध्यान दिलाना चाहती हूं। आईआरडीएआई के तेहत निजी स्वास्थ्य बीमा का खर्च दावा अनुपात 2022-23 से 2023-24 में 79% से गिरकर 62%, और कम हो गया। कंपनियाँ असत्य वादों से ग्राहकों को आकर्षित करती है, और फिर मनमाने आधार पर दावा खारिज कर देती हैं। अनेक न्यायालयों ने, आर्थिक सहायता से वंचित करना उत्पीड़न का रूप घोषित किया है, और कंपनियों पर जुर्माना लगाया है। किंतु, जुर्माना इन कंपनियों को रोकने के लिए छोटा है। ये कंपनियां अनावश्यक दस्तावेज़ों की मांग करके और दावा निपटान में देरी करके स्वास्थ्य सेवा प्रदाताओं को परेशान करती हैं। इससे अस्पतालों पर आर्थिक बोझ बढ़ता है। फिर अस्पताल लागत बचाने के लिए स्वास्थ्य सेवा प्रावधान की गुणवत्ता से समझौता करते हैं जो रोगियों के जीवन के लिए खतरा है। एसोसिएशन ऑफ हेल्थकेयर प्रोवाइडर्स इंडिया ने ऐसी संदिग्ध प्रथाओं के खिलाफ विभिन्न शिकायतें उठाई हैं, लेकिन आईआरडीएआई ने कुछ नहीं किया। इसलिए, में सरकार से आग्रह करती हूं कि वे स्वास्थ्य बीमा कंपनियों के आचरण को विनियमित करने का प्रावधान लाए, कम से कम व्यय दावा अनुपात 85% पर सेट करें, दावों के प्रसंस्करण के लिए अधिकतम समय सीमा निर्धारित करें, और बार-बार उल्लंघन करने वालों को दंडित करें।

(इति)

Re: Need to introduce train services between Nandurbar and Pune

एडवोकेट गोवाल कागडा पाडवी (नन्दुरबार) : आज मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी को अपने क्षेत्र की एक बड़ी समस्या से अवगत कराकर निदान हेतु आग्रह करना चाहता हूँ। मेरे संसदीय क्षेत्र नंदुरबार (महाराष्ट्र) से बड़ी संख्या में छात्र-छात्रा शिक्षा-दीक्षा हेतु प्रायः पुणे की यात्रा करते हैं। इतना ही नहीं मेरे संसदीय क्षेत्र में रोजगार की शून्य संभावनाओं के कारण जीविकोपार्जन हेतु आमजन भी भारी मात्रा में पुणे की यात्रा करते हैं, परंतु रेल की सुविधा न होने के कारण इन्हे बसों, निजी परिवहन माध्यमों अथवा अन्य सड़क परिवहन साधनों के माध्यम से यात्रा करना पड़ता है। यह यात्रा लागत भी बढ़ाती है साथ ही आरामदायक भी नहीं होती। मैं अवगत कराना चाहता हूँ कि यदि नंदुरबार से पुणे के बीच रेल सेवा शुरु होती है तो इससे न केवल नंदुरबार बल्कि नंदुरबार, धुले, जलगांव सहित उत्तर महाराष्ट्र के बहुतायत जिलों के निवासियों को सुविधा मिलेगी।

अतः मेरा माननीय मंत्री जी से सदन के माध्यम से अनुरोध है कि जनहित के दृष्टिगत नंदुरबार से पुणे के लिए एक ट्रेन की स्वीकृति प्रदान की जाय। जिसके फलस्वरूप आमजनमानस की यात्रा सरल व आरामदायक हो सके।

(इति)

Re: Need to expedite construction of bridge connecting Jorhat and Majuli in Assam

SHRI GAURAV GOGOI (JORHAT): Majuli is facing an existential threat due to the relentless forces of nature, primarily floods and erosion. Year after year, devastating floods displace thousands of its inhabitants, destroy homes, and cripple livelihoods. The erosion of riverbanks further exacerbates the problem, shrinking the island's landmass at an alarming rate. The construction of a bridge connecting Jorhat to Majuli, a long-awaited project, has been stalled. This delay has severely hampered the island's connectivity and economic development. The absence of a reliable bridge hinders the transportation of essential goods, medical supplies, and agricultural produce, leaving the island's population isolated and vulnerable. Furthermore, the Jorhat-Dibrugarh Jagi Road project, launched in 2014, has been plagued by land acquisition and construction delays, despite compensation disbursement made in 2015. The incomplete road and poor connectivity have severely impacted commuters and hindered regional development. Majuli's future hangs in the balance. We must act swiftly and decisively to preserve this unique cultural heritage and ensure the well-being of its people. I implore this House to take cognizance of this urgent matter and allocate the necessary resources to safeguard Majuli's future.

(ends)

Re: Need to resolve the Mahanadi River dispute between Odisha and Chhattisgarh

SHRI SAPTAGIRI SANKAR ULAKA (KORAPUT): Mahanadi River is a crucial lifeline for the states of Odisha and Chhattisgarh, supporting agriculture, industry, and providing drinking water to millions. Since Chhattisgarh became a separate state in 2000, it has constructed several dams and barrages upstream. These developments have significantly reduced the downstream water flow, adversely affecting irrigation, decreasing water levels in the Hirakud Dam, and causing ecological damage to the delta region. These developments has not only strained the relations between the two states but also impacted the livelihoods of farmers and the overall socio- economic development in Odisha. The Mahanadi Water Disputes Tribunal was established in 2018, yet a resolution remains pending. The prolonged delay is exacerbating the issues faced by the people dependent on the river.

I would request the Government to kindly intervene and facilitate an immediate dialogue between Odisha and Chhattisgarh to find an amicable solution. Additionally, there is a need to expedite the proceedings of the Mahanadi Water Disputes Tribunal and ensure its verdict is implemented promptly. (ends)

Re: Need to provide adequate DAP to farmers in Shrawasti Parliamentary Constituency

श्री राम शिरोमणि वर्मा (श्रावस्ती) : आज देश का किसान बहुत परेशान हैं। वर्तमान में गेंहू व अन्य रबी की फसलों की बुवाई चल रही है। एसे में पूरे प्रदेश सहित मेरे संसदीय क्षेत्र श्रावस्ती के जनपद श्रावस्ती और जनपद बलरामपुर में, जो उत्तर प्रदेश का अति पिछड़ा आकांक्षी जनपद है जहां पर गेहूं की बुआई के लिए किसानों को डी.ए.पी. खाद की भारी कमी का सामना करना पड़ रहा है। किसानों को डी.ए.पी. खाद के लिए सहकारी समितियों पर कई-कई दिनों तक लगातार लाइन में खड़े रहने के बावजूद भी उन्हें खाद नही मिल रहा है। घंटो इंतेजार के बाद भी उन्हे खाली हाथ मायूस होकर लौटना पड़ रहा है। जिससे बुवाई के लिए खेत तैयार कर चुके किसान बहुत परेशान है। अतः आपके माध्यम से सरकार से अनुरोध है कि मांग के अनुरूप पर्याप्त डीएपी खाद की व्यवस्था जल्द से जल्द कराई जाए जिससे किसान गेहूं व अन्य रबी की फसलों की बुवाई समय पर कर सके।

(इति)

Re: Need to increase the number of Procurement Centres for paddy farmers in Chandauli district, Uttar Pradesh

श्री वीरेन्द्र सिंह (चन्दौली) : उत्तर प्रदेश में चंदौली जनपद कृषि प्रधान जनपद है। इस वर्ष धान की बेहतर उपज होने के बावजूद क्रय केंद्रों की कमी की गई है जिसके कारण किसान अपनी उपज को सरकारी केंद्र पर बेच नहीं पा रहे हैं। पिछले वर्ष करीब 180 क्रय केंद्र बनाए गए थे। उत्पादन की अधिकता और क्रय केंद्रों की कमी से किसान परेशान है। यह भी आश्चर्य है कि देश में सरकार प्रति हेक्टेयर उत्पादन अधिक हो, इस पर बल दे रही है और उसमें सफलता भी मिल रही है। सरकारी आदेश प्रति हेक्टेयर जहां 76 क्विंटल उत्पादन मानकर किसानों का रजिस्ट्रेशन क्रय केंद्रों पर निर्धारित किया गया था, उसे इस वर्ष कम करके 56 क्विंटल कर दिया गया है। इससे धान की खेती करने वाले किसान परेशान है। मैं केंद्र सरकार से मांग करता हूं कि जनपद चंदौली में क्रय केंद्रों की संख्या 200 तथा उत्पादन मानक 80 से 86 क्विंटल प्रति हेक्टेयर निर्धारित करने हेतु एडवाइजरी जारी करें ताकि किसानों को उनकी उपज बेचने में परेशानी ना हो।

(इति)

Re: Introduction of various graduate/post graduate courses and Professional Skill Development Programmes in Aligarh Muslim University at Murshidabad centre in West Bengal

SHRI KHALILUR RAHAMAN (JANGIPUR): I rise today to bring attention to the Aligarh Muslim University, Murshidabad Centre, in my constituency at Ahiron, Murshidabad District. West Bengal. Established in 2010, this Centre currently offers only three courses: MBA, BALLB, and B.Ed. This issue has been raised in Parliament multiple times, yet the growing educational needs of the region remain unfulfilled. Therefore, I urge the concerned authorities to expand the course offerings at this Centre. I propose the introduction of undergraduate and postgraduate courses such as Bachelor and Masters of Arts, Commerce and Science. Additionally, professional skill development programs, such as ITI courses, should be introduced to support underprivileged students in the area. I also request the implementation of a 10% reservation policy for local students, which would encourage greater participation in higher education and empower the local youth. Furthermore, the infrastructure of the Centre requires urgent attention. This includes filling vacant faculty positions and constructing additional buildings to accommodate the growing student population. The Chancellor and the Vice Chancellor come under the control of the Central Government, so I sincerely request the Government's consideration of these proposals, as they are crucial for the development and empowerment of the students and communities in the region.

(ends)

Re: Need to provide enhanced devolution of taxes to Tamil Nadu

SHRI D. M. KATHIR ANAND (VELLORE): The share of Tamil Nadu in devolution of taxes decreased from 5.305 per cent in the 12th Finance Commission to 4.079 per cent in the 15th Finance Commission. The total central transfer to Tamil Nadu from 2014-15 to 2022-23 has been Rs. 4.75 lakh crore, while the State of Tamil Nadu has contributed Rs. 6.35 lakh crore in direct taxes alone. If indirect taxes are also considered, then for every 1 rupee contribution to Union Government only 29 paise has been received back by Tamil Nadu. The termination of GST compensation regime on 30.06.2022, has resulted in a revenue shortfall of Rs. 20,000 crore per annum for the Government of Tamil Nadu. While the States are reeling under the stress of revenue shortfall in the aftermath of GST, the Union Government is continuing to divert its revenue collections away from the divisible pool of taxes, by imposition of cesses and surcharges. In 2022-23, the Central Government would have collected about Rs. 5.1 lakh crores from cess and surcharge. If this were devolved to the State then Tamil Nadu would have received an additional Rs. 20,800 crores in one year. Tamil Nadu has been continuously losing it's rightful share of funds despite being is the second highest contributor to Central exchequer. Therefore, I urge the Union Government to provide increased devolution of taxes to Tamil Nadu from this year onwards.

(ends)

Re: Need to include Lambadi community in Tamil Nadu in the list of Scheduled Tribes

SHRI T. M. SELVAGANAPATHI (SALEM): It has been a long pending demand of the people of Lambadis in Tamil Nadu to include them as Scheduled Tribes. They are deprived of the benefits provided in the Constitution. In 1950 they were identified as Scheduled Castes and Tribes. In many States, they are coming under Scheduled Tribes. In Tamil Nadu their total population is over 2 lakhs. They are now recognized as Backward Class in Tamil Nadu. There is a sizeable population of Lambadis in my Parliamentary Constituency, Salem. The State Government of Tamil Nadu had recommended for the inclusion of Lambadis in the Scheduled Tribe list and had forwarded the same to the Union Government in the year 2009. In 1994 a high-level committee constituted by the National Scheduled Castes and Tribes Commission had recommended that Lambadis may be declared as Scheduled Tribes through a suitable amendment to the Constitution. Therefore, I urge upon the Government to include Lambadis as recommended by the Government of Tamil Nadu, in the list of Scheduled Tribes by way of a suitable Constitutional amendment. (ends)

Re: Comprehensive execution of Pradhan Mantri Matsya Sampada Yojna in Konaseema region of Andhra Pradesh

SHRI G. M. HARISH BALAYOGI (AMALAPURAM): Pradhan Mantri Matsya Sampada Yojana (PMMSY) was established as an initiative to transform and modernize the fisheries sector by addressing critical gaps across various sectors and to boost global competitiveness. However, the implementation of the scheme in Dr. BR Ambedkar Konaseema district, despite having the second highest number of fishermen in Andhra Pradesh, has been highly unsatisfactory. In the past four years, only 201 beneficiaries have been covered under the scheme, which is a critically low number for a district having such a huge fishermen community. More importantly, several approved components under the scheme still remain pending. None of the 6 deep-sea fishing vessels, 3550 ha of stocking of fingerlings, 4 cages in reservoirs, 5 open sea cage culture or 136 units for boat replacement have been completed, with more than 90% of the fish kiosks approved, not constructed. This poor state of implementation not only undermines the objectives of the scheme but also adversely affects the livelihoods of the fishing community, who rely heavily on such initiatives. Therefore, I would like to request an enquiry into the causes of these delays and insist on prompt action to guarantee the successful execution of the scheme within the Konaseema region. (ends)

Re: Construction of a ring dam on Kosi River in Bihar

श्री दिनेश चंद्र यादव (मधेपुरा) : बिहार राज्य के खगड़िया जिले के ईदमादी बारून से भागलपुर जिले के विजयघाट तक कोसी नदी के उत्तरी किनारे रिंग बाँध नहीं रहने से लाखों एकड़ जमीन में बाढ़ का पानी घुसने से किसानों की लगी फसल प्रत्येक साल बर्बाद हो जाती है एवं चार महीना उस क्षेत्र के किसानों को माल-मवेशी लेकर दूसरे स्थान पर शरण लेनी पड़ती है, जिससे किसानों को भुखमरी की समस्या हो जाती है। खगडिया जिले के डुमरी घाट पुल से ईदमादी बारून तक 22 कि.मी. रिंग बाँध बहुत पूर्व से बना हुआ है। रिंग बाँध से आगे बचे शेष भाग में रिंग बाँध का निर्माण कराने से इस क्षेत्र के किसानों को भारी राहत मिलेगी।

अतः माननीय मंत्री जल संसाधन मंत्रालय से आग्रह है कि जनहित में खगड़िया जिलान्तर्गत बेलदौर प्रखंड के ईदमादी बारून से मधेपुरा जिला के कपसिया (आलमनगर प्रखंड) होते विजयघाट (नवगछिया)-35 कि.मी. तक रिंग बाँध निर्माण कराएं।

(इति)

Re: Need to expedite construction of Indrapuri Reservoir Project on Sone River in Shahabad region, Bihar

SHRI SUDAMA PRASAD (ARRAH): The question of expanding the irrigation facilities for areas covering in the path of Sone River in Shahabad region is a long standing one. The Indrapuri Reservoir Project is pending from a long time and the necessary NOC for its construction are yet to be received by the Union Government. This delay is causing significant loss to farmers in the south Bihar. The livelihood concerns of people who are dependent on the Sone river are essential for the house to discuss and deliberate.

(ends)

Re: Pollution in Indira Gandhi Canal caused by industrial waste

श्री हनुमान बेनीवाल (नागौर) : इंदिरा गांधी नहर पंजाब राज्य में सतलुज नदी के साथ ब्यास नदी के संगम से कुछ किलोमीटर दूर हरिके बैराज से शुरू होती है और राजस्थान के उत्तर पश्चिम क्षेत्र में थार रेगिस्तान में समाप्त होती है जिसका उपयोग सिंचाई और पेय जल के उद्देश्य से किया जाता है। हरिके बैराज से राजस्थान की नहरों में आने वाला पानी पंजाब के औद्योगिक अपशिष्ट से अत्यधिक प्रदूषित हो चुका है, इस दूषित पानी का उपयोग सिंचाई के लिए करने से फसलों की गुणवत्ता और उत्पादकता पर बुरा असर पड़ रहा है, कई स्थानों पर खेतों की मिट्टी बंजर होती जा रही है साथ ही, इस पानी के पीने योग्य न होने के कारण एक दर्जन जिलों में लोगो को कैंसर, अस्थि विकार सहित कई बीमारियों से पीड़ित हो गए, पंजाब एसपीबीसी को निर्धारित निर्वहन मानकों को पूरा करने और चार स्थानों पर साझा अपशिष्ट शोधन यंत्रों के लिए मंजूरी की बात सरकार ने कही। मैं मांग करूँगा कि इन शोधन यंत्रों की शीघ्रता से स्थापना जल्द हो परन्तु केंद्र सरकार पंजाब सरकार को निर्देशित करे कि अपशिष्ट को शोधन करके भी नहरों में नहीं डाले, नहरो में किसी प्रकार का कोई भी नाला, अपशिष्ट नहीं आए इसके लिए कठोर नीति बनाई जाए।

(इति)

(1310/MM/SNT)

रेल (संशोधन) विधेयक

1310 बजे

रेल मंत्री; सूचना और प्रसारण मंत्री; तथा इलेक्ट्रॉनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री (श्री अश्विनी वैष्णव) : सभापति महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूं :

"कि रेल अधिनियम, 1989 का और संशोधन करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।"

माननीय सभापति जी, पहली पैसेंजर सर्विस वर्ष 1853 में शुरू हुई थी। उसके बाद जैसे-जैसे रेलवे का विस्तार हुआ तो वर्ष 1890 में रेलवे एक्ट बना। शुरुआत में रेलवे पीडब्ल्यूडी का डिविजन था, पब्लिक वर्क्स डिपार्टमेंट का हिस्सा था, लेकिन जैसे-जैसे रेलवे बढ़ती गयी, कई प्रिंसली स्टेट्स ने रेलवे का काम आरम्भ किया तो एक जरूरत हुई कि रेलवे का एक यूनिफार्म नेटवर्क बने और सब जगह यूनिफार्म स्टैंडर्ड्स बनें। इसी के लिए वर्ष 1905 में फैसला लिया गया और रेलवे को पीडब्ल्यूडी से निकालकर एक नया रेलवे बोर्ड बनाया गया और रेलवे बोर्ड की स्थापना वर्ष 1905 में पहले पीडब्ल्यूडी के रेज़ोल्यूशन से हुई और उसके बाद इंडियन रेलवे बोर्ड एक्ट, 1905 बना। वर्ष 1989 में रेलवे का पुराना कानून बदलकर नया कानून लाया गया था, लेकिन वर्ष 1905 के एक्ट को उसमें एकीकृत नहीं किया गया, उसमें इंटिग्रेट नहीं किया गया। यह तभी कर देना चाहिए था। आज आपके समक्ष वर्ष 1905 के रेलवे बोर्ड कानून को वर्ष 1989 के रेलवे कानून में एकीकृत करने के लिए यह बिल प्रस्तुत है। इस बिल के पास होने से रेलवे की एफिशिएंसी और डेवलपमेंट में बहुत प्रगति होगी। प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी ने पिछले दस वर्ष में रेलवे का बहुत डेवलपमेंट किया है, बहुत विकास किया है। दस साल पहले रेलवे का बजट मात्र 29000 करोड़ रुपये के आस-पास होता था आज वह 2 लाख 52 हजार करोड़ रुपये है। 60 वर्षों में मात्र 21 हजार किलोमीटर लाइनों का इलेक्ट्रिफिकेशन हुआ था, वहीं पिछले दस वर्षों में 44 हजार किलोमीटर रेलवे लाइंस का विद्युतीकरण हुआ है।

महोदय, वर्ष 2014 में साल में मात्र डेढ़ हजार किलोमीटर के आस-पास रेलवे के नये ट्रैक बिछाए जाते थे, वहीं हमने पिछले साल 5300 किलोमीटर नये रेलवे के ट्रैक बने हैं। दस वर्षों में सेफ्टी पर भी बहुत बड़ा फोकस रहा है। यूपीए की सरकार के समय 171 एक्सीडेंट्स साल में होते थे, हमने बहुत प्रयास किया है और पिछले साल 40 एक्सीडेंट्स का आंकड़ा था। हमारा इस पर लगातार फोकस है कि इसे और कम किया जाए। इस साल 29 एक्सीडेंट्स का आंकड़ा है।

महोदय, हमने गरीबों के लिए जनरल कोच के लिए स्पेशल मेन्युफेक्चरिंग का प्रोग्राम चलाया है और इस साल दिसम्बर के एंड तक एक हजार जनरल कोच एक्स्ट्रा सभी गाड़ियों में लग जाएंगे। इसके अलावा दस हजार कोचेस का एक स्पेशल प्रोग्राम भी हमने लिया है।

मान्यवर, मैं आपके माध्यम से इस महान सदन से निवेदन करूंगा कि रेलवे बोर्ड को रेलवे एक्ट में इंटिग्रेट करने के लिए यह जो बिल लाया गया है, यह महत्वपूर्ण बिल है, इस पर चर्चा करके इसे यूनैनिमसली पास करें।

माननीय सभापति (श्री जगदम्बिका पाल) : प्रस्ताव प्रस्तुत हुआ :

"रेल अधिनियम, 1989 का और संशोधन करने वाले विधेयक पर विचार किया जाए।"

श्री मनोज कुमार जी।

1313 बजे

श्री मनोज कुमार (सासाराम) : माननीय सभापति महोदय, मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। किसी बिल पर यह मेरा पहला भाषण है। मैं अपनी पार्टी को भी धन्यवाद देना चाहता हूं और मैं जिस क्षेत्र, सासाराम, से आया हूं, वहां की जनता को भी मैं बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता हूं कि मेरे जैसे गरीब माँ के बेटे को उन्होंने यहां चुनकर के भेजा।

मान्यवर, जब मैं इस बिल को देख रहा था तो मुझे लगा कि इस बिल में कुछ निजीकरण के तौर पर दर्शाया गया है। यह बिल गरीब, श्रमिक और बहुत सारे मजदूर, चूंकि हम सब जानते हैं कि रेलवे भारत देश में यातायात का सबसे बड़ा साधन है। लगभग 2 करोड़ 40 लाख से ज्यादा लोग रेल से यात्रा करते हैं। जिस प्रकार से रेल (संशोधन) विधेयक, 2024 को इस सदन में प्रस्तुत किया गया है, जो रेलवे की स्वायत्तता और प्रभावी निजीकरण की संभावना एवं रेलवे कर्मचारियों के हितों पर प्रभाव कम कर सकता है।

(1315/YSH/AK)

इस बिल के माध्यम से रेलवे बोर्ड एक्ट, 1905 को निरस्त किया जाएगा और इसके प्रावधानों को रेलवे एक्ट 1989 में शामिल किया जाएगा। ऐसा भारतीय रेलवे संशोधन बिल, 2024 में कहा गया है। इस बिल के पारित होने से रेलवे की स्वायत्तता पर नकारात्मक प्रभाव पड़ सकता है। रेलवे बोर्ड एक्ट, 1905 के निरस्त होने से रेलवे के निर्णय लेने की प्रक्रिया में बदलाव आ सकता है, जिससे रेलवे की स्वायत्तता कम हो सकती है। इस बिल के पारित होने से रेलवे के निजीकरण की संभावना बढ़ सकती है। रेलवे एक्ट, 1989 में शामिल होने वाले प्रावधानों से रेलवे के निजीकरण के लिए रास्ता साफ हो सकता है, जिससे रेलवे की सार्वजनिक सम्पत्ति को निजी हाथों में सौंपा जा सकता है।

यहां पर आदरणीय मंत्री जी भी बैठे हुए हैं। हम जिस कॉन्टेक्स्ट में जीते हैं, चूँकि जहां निजीकरण की बात आती है तो वहां पर कंट्रोल आ जाता है। इसमें टिकट यात्रा का भी जिक्र किया गया है। जब रेलवे में निजी लोग आएंगे और उनके हाथों में रेलवे जाएगा तो वे लोग अपनी मनमानी करेंगे और अपने नियम-कानूनों को फिक्स करेंगे। इससे भारत में बड़ी तादाद में रहने वाले मजदूरों, श्रमिकों को बहुत बड़ी कठिनाई सहनी पड़ेगी।

यदि रेलवे का निजीकरण किया जाता है तो वास्तव में इसका सीधा असर गरीब और मजदूर वर्ग पर पड़ सकता है, क्योंकि रेलवे के निजी हाथों में जाने से किराए में अप्रत्याशित वृद्धि हो सकती है। इसके परिणामस्वरूप आम आदमी के लिए यात्रा करना कठिन हो सकता है। खासकर उन लोगों के लिए, जिनकी आय सीमित है। जैसा कि हम लोग देखते हैं कि भारत में बहुत सारे प्राइवेट स्कूल्स हैं और प्राइवेट स्कूल्स की इतनी फीस है कि मजबूर और गरीब लोग अपने बच्चों को प्राइवेट स्कूल्स में नहीं भेज सकते हैं। उसी प्रकार से रेलवे में भी हो सकता है।

जब यह बिल पास होगा तो ऐसा लग रहा है कि गरीब और श्रमिक लोग, जो बड़ी तादाद में रेल से यात्रा करते हैं, उनका शोषण होगा। खास तौर पर उन लोगों का होगा, जिनकी आय सीमित

है। यही स्थिति सरकारी और निजी स्कूलों के बीच भी देखी जा सकती है, जहां सरकारी स्कूलों में सुविधाओं की कमी होती है और निजी स्कूलों की फीस इतनी अधिक होती है कि सभी के लिए वे सुलभ नहीं होते हैं।

इस बिल के पारित होने से रेलवे कर्मचारियों के हितो पर नकारात्मक प्रभाव पड़ सकता है। रेलवे बोर्ड एक्ट, 1905 के निरस्त होने से रेलवे कर्मचारियों के अधिकारों और सुविधाओं में कटौती हो सकती है, जिससे उनके हितों का नुकसान हो सकता है। सरकार की मानसिकता यह प्रतीत होती है कि रेलवे जैसी सार्वजनिक सेवा को निजी हाथों में सौंपने से उसकी कार्यकुशलता बढ़ेगी। भारतीय रेलवे संशोधन विधेयक, 2024 में रेलवे को लेकर जो प्रस्ताव सदन में रखा गया, उसमें यह कहा गया है कि उससे रेलवे बोर्ड को अधिक अधिकार मिलेगा। इससे उसकी क्षमता में अधिक वृद्धि होगी और यात्रियों को बेहतर सुविधा प्रदान की जा सकेगी।

यह सच है कि वंदे भारत जैसी ट्रेन भारत देश के अलग-अलग हिस्सों में चलाई गई है। मैं उदाहरण के तौर पर बताना चाहता हूँ कि मैं जहां से आता हूँ, मेरी पार्लियामेंट कॉन्स्टिटुएंसी सासाराम है। वहां से बाबू जगजीवन राम आजीवन सांसद रहे हैं। कुदरा से पहले यात्री यात्रा करते थे तो 50 से 60 रुपये में बनारस चले आते थे। चूँकि हजारों लोगों को प्रत्येक दिन बनारस आना होता है। बीमार लोग भी आते हैं, क्योंकि बनारस में बड़े-बड़े हॉस्पिटल्स हैं और हमारा क्षेत्र बनारस से बहुत नजदीक है, लेकिन अभी यह जो ट्रेन चलाई गई है, उसमें दोगुना किराया है।

माननीय मंत्री जी अभी सब्सिडी की बात कह रहे थे। आज ही मैं इस सदन में सुन रहा था कि लोगों को सब्सिडी के लिए कैसे पता चले, लोगों को कैसे समझ में आए। जब वे वंदे भारत से यात्रा करते हैं और बनारस आते हैं तो उनको दोगुना किराया देना पड़ता है। चूँकि मैं वंदे भारत ट्रेन के विरोध में नहीं हूँ कि वह न चले, लेकिन हमारे देश में बड़ी तादाद में गरीब, मजदूर और श्रमिक लोग भी हैं। चूँकि पहले सीनियर सिटीजन्स को यात्रा में बहुत लाभ मिलता था।

(1320/RAJ/UB)

विकलांग लोगों का ख्याल रखा जाए। यह मेरा सुझाव है।

सरकार की मानसिकता यह प्रतीत होती है कि रेलवे जैसी सार्वजनिक सेवा को निजी हाथों में सौंपने से उसकी कार्यकुशलता बढ़ेगी। भारतीय रेलवे (संशोधन) विधेयक, 2024 में रेलवे को लेकर जो प्रस्ताव सदन में रखा गया है, उसमें यह कहा गया है कि इससे रेलवे बोर्ड को अधिक अधिकार मिलेंगे, जिससे उसकी क्षमता में वृद्धि होगी और यात्रियों को बेहतर सुविधाएं प्रदान की जा सकेंगी। यह सच है कि वंदे भारत जैसी उच्च श्रेणी की ट्रेनों का परिचालन हो रहा है, जिससे यात्रियों को सुविधा मिल रही है, लेकिन सवाल यह उठता है कि इन सुविधाओं का लाभ वास्तव में किसे मिल रहा है?

वंदे भारत ट्रेनों में यात्रा करने वाले यात्रियों की संख्या, लोकल और सुपरफास्ट ट्रेनों में यात्रा करने वाले यात्रियों के मुकाबले बहुत कम है। ये ट्रेन्स मुख्य रूप से उच्च वर्ग और अधिक आय वाले लोगों के लिए हैं, जबकि अधिकांश लोग, जिनका हम प्रतिनिधित्व करते हैं, गरीब और श्रमिक हैं। मैं जिस एरिया से चुन कर आया हूं, वह सुरक्षित एरिया है। उस एरिया से हजारों लोग दिल्ली, मुंबई,

सूरत एवं अन्य जगहों पर जा कर काम करते हैं। वे मजदूर तबके के लोग हैं। वे गरीब और श्रमिक वर्ग से आते हैं, जो आमतौर पर लोकल और सुपरफास्ट ट्रेनों में यात्रा करते हैं।

हमारा यह कहना नहीं है कि वंदे भारत ट्रेन की आवश्यकता नहीं है, लेकिन हम आपके माध्यम से सरकार से यह अनुरोध करते हैं कि इस बिल में संशोधन करते हुए गरीब और आम जनता को ध्यान में रखते हुए लोकल और सुपरफास्ट ट्रेनों की संख्या बढ़ाई जाए। साथ ही इन ट्रेनों को सुदृढ़ और अधिक सुविधाजनक बनाया जाए। बिहार जैसी जगहों पर, जहां लोग भारी संख्या में ट्रेन से यात्रा करते हैं, वहां हमें अक्सर टीवी चैनलों पर इन ट्रेनों में अत्यधिक भीड़ की खबरें मिलती हैं।…(व्यवधान)

माननीय सभापति (श्री जगदम्बिका पाल) : कृपया अब अपनी बात समाप्त करें।

श्री मनोज कुमार (सासाराम) : महोदय, मैं पहली बार बोल रहा हूं। कृपया मुझे थोड़ा और समय दे दीजिए।

माननीय सभापति : ठीक है।

श्री मनोज कुमार (सासाराम) : वहीं दूसरी तरफ ट्रेनों की दुर्घटना में लगातार वृद्धि हुई है। इसे रोकने के लिए सरकार को इस पर सख्त विधेयक बनाना चाहिए।

सासाराम ऐतिहासिक और सांस्कृतिक दृष्टि से महत्वपूर्ण होने के बावजूद, स्टेशन का विकास अभी जो होना चाहिए था, वह नहीं हुआ है।

महोदय, वर्षो पहले मुंडेश्वरी से मोहनिया, आरा तक की परियोजना सफल नहीं हुई, चालू नहीं हुई। डालमियानगर एशिया में एक बहुत बड़ा औद्योगिक जगह था। जहां पर रेलवे ने 219 एकड़ जमीन वर्ष 2007 में ली। वहां उद्योग परिसर को क्रय कर लिया गया। वर्ष 2009 में तत्कालीन रेलमंत्री ने यहां हाई एक्सेल वैगन मरम्मत व कपलर निर्माण कारखाना की आधारशिला भी रखी थी, लेकिन सरकार ने इसको ठंडे बस्ते में डाल दिया। 23 जून, 2017 को रेल मंत्रालय ने रोहतास उद्योग के कबाड़ को बेचने और यहां रेल वैगन मरम्मत कारखाना लगाने के लिए डीपीआर बनाने की जिम्मेदारी रेलवे की एक इकाई को दी थी। सरकार को कारखाने के कबाड़ को बेच कर लगभग 90 करोड़ का राजस्व प्राप्त हुआ। 2015 में विधान सभा चुनाव के पूर्व डेहरी के सुअरा हवाई अड्डा की चुनावी सभा के दौरान आदरणीय प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी जी की घोषणा के बाद यहां रेल कारखाना लगाने की प्रक्रिया प्रारंभ हुई। जब रेल मंत्री आदरणीय पीयूष गोयल जी थे, तब उन्होंने संसद में कहा की कारखाना वर्ष 2022 मे चालू हो जायेगा। 2022 मे डीआरएम, डीडीयू और महाप्रबंधक, हाजीपुर के द्वारा प्रस्तावित रेल कारखाना का निरीक्षण भी किया जा चुका है। लेकिन अभी तक इन कारखानों का जीर्णोद्धार नही हो पाया है।

अत: मैं आपके माध्यम से यह भी कहना चाहूंगा कि उनको भी इसमें रखा जाना चाहिए था। मैं आपके माध्यम से कहना चाहूंगा कि अमृत भारत के तहत बहुत सारे रेलवे स्टेशनों का जीर्णोद्धार हुआ है।…(व्यवधान) आदरणीय मंत्री जी कह रहे थे कि छोटे-छोटे स्टेशंस का भी जीर्णोद्धार हुआ है।

माननीय सभापति : यह बोर्ड के रिस्ट्रक्चरिंग के लिए है।

श्री मनोज कुमार (सासाराम) : महोदय, मैं बिहार के संदर्भ में कहना चाहता हूं कि बड़ी तादाद में लोग दिल्ली और मुंबई से बिहार की यात्रा करते हैं। खासकर वे वहां से अक्टूबर और नवम्बर में दीपावली और छठ पूजा के अवसर पर बिहार आते हैं। इस साल मुंबई में हादसा हुआ, बहुत लोगों ने जान गंवा दिए।

(1325/KN/SRG)

जब लोग जान गंवाते हैं तब जाकर निर्णय लिया जाता है और स्पेशल ट्रेन चलाई जाती है। इनका भी ख्याल रखा जाना चाहिए था, लेकिन मैंने कहीं नहीं देखा। उसके बाद मैं आपके माध्यम से यह भी पूछना चाहूंगा कि बहुत सारे रेलवे ओवर ब्रिज बने। कुदरा में रेलवे ओवर ब्रिज बना, लेकिन वह अभी भी बंद पड़ा है। वह एक-डेढ़ साल चला। वह ओवर ब्रिज बहुत पैसे से बना था, लेकिन वह टूट गया। … (व्यवधान)

माननीय सभापति (श्री जगदम्बिका पाल) : आपकी बातें आ गई हैं।

श्री मनोज कुमार (सासाराम) : इसकी भी जांच होनी चाहिए। भिट्टी में अंडरपास बनना चाहिए, जो कि मोहनिया के बगल में है। वह जगह हमारी ही बगल में पड़ती है। किशनगंज से जलालगढ़ के लिए जो रेल परियोजना है, वह भी शुरू होनी चाहिए, लेकिन हमने यह सब कहीं भी नहीं देखा। मैं आपके माध्यम से आदरणीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा कि जो रेल अधिनियम है, आप जो बिल लेकर आए हैं, उसमें मैं एक सलाह और देना चाहूंगा। इसमें खास तौर से गरीब, मजदूर तबके का ख्याल रखा जाए। टिकट की जो वृद्धि हो रही है, सीनियर सिटिजन का भी ख्याल रखा जाए, विकलांगों का ख्याल रखा जाए। आपने बिल में जिस प्रकार से निजीकरण… (व्यवधान)

माननीय सभापति : मनोज जी, आप कृपया अपनी बात समाप्त करें। आपने पूरे रेल बजट की बात कह दी है।

श्री मनोज कुमार (सासाराम) : जब रेलवे निजी लोगों के हाथों में जाएगा तो रेलवे में बहुत बड़ी तादाद में गरीबों का दोहन होगा। आपने मुझे बोलने का मौका दिया, उसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं।

(इति)

1326 बजे

श्री रवीन्द्र शुक्ला उर्फ रवि किशन (गोरखपुर) : सभापति महोदय, सर्वप्रथम रेलवे संशोधन विधेयक, 2024 पर बोलने का अवसर देने के लिए मैं आपका हृदय से आभार व्यक्त करता हूं।

जैसा कि इस विधेयक के उद्देश्यों और कारण के विवरण अर्थात् स्टेटमेंट ऑफ ऑब्जेक्ट्स एंड रीजन्स में बताया गया है कि इस बिल को लाने का उद्देश्य क्या है? रेलवे के कानूनी ढांचे को सरल बनाया जाए तथा दोनों कानूनों की जरूरतों को खत्म किया जाए।

हमारे यशस्वी प्रधान मंत्री जी ने अनेक अवसरों पर कहा है, यह आपने भी सुना है, देश ने भी सुना है कि उन्होंने एक बात को रेखांकित किया था कि अप्रासंगिक तथा पुरातनपंथी कानूनों को समाप्त किया जाना चाहिए, ताकि प्रासंगिक संचालन सुगम हो सके तथा आम जनता के हित में तेजी से कार्य इस नए भारत में हो सके। इस संबंध में प्रधान मंत्री जी के सपने को साकार करने के लिए अनेक कदम उठाए गए। आज हम जिस बिल की चर्चा कर रहे हैं, उसका प्रमुख उद्देश्य यही है कि भारतीय रेलवे बोर्ड अधिनियम, 1905 के प्रावधानों को रेलवे अधिनियम, 1989 में शामिल कर लिया जाए, ताकि भारतीय रेलवे बोर्ड अधिनियम, 1905 को समाप्त कर दिया जाए।

महोदय, भारतीय रेलवे भारत सरकार का वाणिज्यिक उपक्रम तो है ही, साथ ही साथ भारतीय रेल की सामाजिक जिम्मेदारी भी है, हर गरीब की जिम्मेदारी है। आम जनता को यातयात के किफायती तथा सुगम अल्ट्रा-मॉडर्न, वर्ल्ड क्लास फैसीलिटीज़, सेवाएं उपलब्ध कराई जाएं। भारत में 13 हजार से ज्यादा ट्रेनें चलती हैं। लगभग 2 करोड़ 40 लाख लोग सफर करते हैं। इतनी बड़ी तादाद में रोज सफर करना भारतीय रेलवे के लिए या वर्ल्ड के किसी भी रेलवे के लिए किसी चुनौती से कम नहीं है। It is next to impossible to handle such a huge population. लोगों का रोज सफर करना और इतनी बड़ी तादाद को भारतीय रेलवे कैसे हैंडल करती है? मैं मंत्री महोदय को दिल से प्रणाम करते हुए धन्यवाद देता हूं। यशस्वी प्रधान मंत्री मोदी जी को धन्यवाद देता हूं कि वे कितनी दूरदृष्टा सोच रखते हैं। माननीय प्रधान मंत्री जी के विजन को साकार करते हुए भारतीय रेलवे ने अनेकों माइलस्टोन हासिल किए हैं, कीर्तिमान हासिल किए हैं। भारतीय रेलवे की तरफ से जारी जो आंकड़े हैं, अभी हमारे मंत्री महोदय भी बता रहे थे कि वर्ष 2023-24 के दौरान यात्रियों की संख्या 648 करोड़ रही है और 54 करोड़ नए यात्रियों का इजाफा हुआ है। The number of passengers have increased because of the facilities, comfort, safety and precautions undertaken by the Railways.

(1330/VB/RCP)

भारतीय रेलवे ने वर्ष 2022-23 के दौरान माल ढुलाई, विद्युतीकरण, नई रेलवे लाइनें बिछाने, दोहरीकरण, लोको उत्पादन के साथ सुरक्षा सुनिश्चित करने में शानदार उपलब्धियाँ हासिल की हैं। यह जग-जाहिर है। वर्ष 2022-23 के दौरान, भारतीय रेलवे ने 1,512 एमटीके माल की ढुलाई की है तथा 2.44 लाख करोड़ रुपए का राजस्व हासिल किया है, जो अपने आप में एक ऐतिहासिक रिकॉर्ड है। इसके पहले मैं सभी माननीय सांसदों को बताना चाहता हूँ कि नरेन्द्र मोदी जी की सरकार के पहले, एनडीए की सरकार के पहले यही रेल, यही व्यवस्थाएं थीं, चूंकि हम लोग देहात से थे, तो

हमने वह भारत भी देखा है और पिछले 10 साल में इस भारत को भी देखा है। यह भ्रष्टाचार का सबसे बड़ा केन्द्र हुआ करता था। Railways means, definitely, corruption will be there. पिछले 10 साल में ज़ीरो करप्शन है। यह अनबिलिवेबल है। यह काबिले तारीफ है। हम अपनी इस सरकार को और भारत सरकार को दिल से धन्यवाद देना चाहते हैं।

भारतीय रेलवे ने वर्ष 2022-23 के दौरान माल ढुलाई, विद्युतीकरण, नई रेलवे लाइनें बिछाने, दोहरीकरण, लोको उत्पादन के साथ सुरक्षा सुनिश्चित की है। इसके बारे में मैंने आपसे बताया कि माल ढुलाई में भारतीय रेलवे में, वित्तीय वर्ष 2022-23 में 2.44 लाख करोड़ रुपए का इजाफा हुआ, जो ऐतिहासिक रिकॉर्ड है। रेलवे 100 परसेंट विद्युतीकरण को पूरा करने के लिए बहुत तेजी से आगे बढ़ रहा है। वित्तीय वर्ष 2022-23 में 6,542 आरकेएम रिकॉर्ड विद्युतिकरण हुआ है। This is unbelievable. This is fantastic.

यह भारत की लाइफलाइन कही जाती है। भारत में 80 प्रतिशत देहात है, गांव है। यह गांवों में बसता है। हम सब भी उसी पृष्ठभूमि से आते हैं। गरीबों की जिन्दगी को आगे बढ़ाना, उनको रोज़गार के डेस्टिनेशन तक पहुंचाने के लिए अधिकांश लोग रेल पर ही डिपेंड करते हैं। प्रधानमंत्री जी और रेल मंत्री जी की सोच रही है कि गरीबों को कैसे फायदा हो, गरीबों को कैसे सुविधाएं मिलें, गरीबों की कैसे सुरक्षा हो, गरीब लोग कैसे इसे अफोर्ड कर पाएं, इसके लिए मंत्री जी ने सब्सिडी के बारे में बताया। 56 हजार करोड़ रुपए की सब्सिडी मिलती है, जिससे senior citizen to everybody, whoever buys ticket, gets it at a subsidised rate. It becomes very cheap for them. बहुत ही सस्ते दाम पर टिकट होती है। यह एक अद्भुत सोच है कि अगर आप ट्रैवल नहीं करते हैं, तो आपके पैसे तुरंत रिटर्न आ जाते हैं। अगर आप टिकट कैंसल करते हैं, तो आपके पैसे तुरंत आते हैं। पहले टिकट के पैसे डूब जाते थे। यह भी सोचने की बात है कि नरेन्द्र मोदी जी की सरकार का अद्भुत प्रयास है।

यदि मैं अपने संसदीय क्षेत्र गोरखपुर की बात कहूँ, मेरा आँखों देखा है कि वहाँ तीसरा ट्रैक बिछाने का काम भी शुरू हो गया है। चूंकि गोरखपुर एक ऐतिहासिक जगह है। गुरु गोरक्षनाथ धाम की वह धरती है। रोज़ाना एक लाख लोग गोरखपुर से ट्रैवल करते हैं। लोगों का आना-जाना लगा रहता है। इसलिए वैसा सोचकर माननीय रेल मंत्री जी और रेल मंत्रालय ने वहाँ पर थर्ड ट्रैक बिछाने का काम शुरू कर दिया है। चूंकि हम वहाँ पर स्वयं मौजूद थे, हमारे यशस्वी प्रधानमंत्री श्री मोदी जी भी वहाँ पर थे।

मैंने प्रधानमंत्री जी को एक चिट्ठी लिखी थी। वह चिट्ठी लेकर मैं प्रधानमंत्री मोदी जी से मिला था और निवेदन किया था कि एक वंदे भारत ट्रेन हमारे क्षेत्र के लिए भी दीजिएगा। मैं रेल मंत्रालय भी गया। मैं आपको बताऊँ कि हमारे क्षेत्र के लिए उन्होंने न केवल वंदे भारत ट्रेन दी, बल्कि वे स्वयं वहाँ आये, उन्होंने उसे हरी झंडी दिखाई। अब गोरखपुर से वंदे भारत चलती है। इस तरह से, एक सांसद की चिट्ठी को वे कितना दिल पर लेते हैं, जहाँ पर जरूरत होती है, वहाँ रेल मंत्रालय और प्रधानमंत्री जी एक्टिव रहते हैं। इसलिए इस सरकार को एक रिजल्ट ओरिएंटेड सरकार के रूप में जाना जाता है।

महोदय, थर्ड ट्रैक के साथ गोरखपुर तो आगे बढ़ ही गया। वित्तीय वर्ष 2022-23 के दौरान, 5,243 किलोमीटर नई रेलवे लाइन बिछाई गई। रोज़ाना काम हो रहे हैं। मैं बुलेट ट्रेन के बारे में भी बता दूँ, इसके

बारे में पूरा देश जानना चाहता है। अपॉजिशन के लोग हमेशा कहते हैं कि क्या बुलेट ट्रेन पॉसिबल है। मैं उनकी जानकारी के लिए बताना चाहता हूँ कि बुलेट ट्रेन के लिए 300 किलोमीटर ट्रैक बिछ चुका है। इस तरह से, हम लोग बुलेट ट्रेन के लिए भी आगे बढ़ चुके हैं। बहुत-से देशों के साथ हमारी कम्पनीज काम कर रही हैं।

(1335/PC/PS)

अल्ट्रा-मॉडर्न बुलेट ट्रेन के माध्यम से मेरा देश एक विश्व स्तरीय स्थान तक पहुंचेगा, जैसा कि हमारे यशस्वी प्रधान मंत्री जी वर्ष 2047 तक विकसित भारत के लक्ष्य को लेकर चल रहे हैं। उसमें बुलेट ट्रेन भी हमारे लिए गर्व का विषय होगा। मैं स्वचलित सिग्नलिंग के बारे में कहूंगा। मोस्टली, हम देखते हैं कि दस साल पहले एक्सीडेंट्स बहुत कॉमन थे, दुर्घटनाएं कॉमन थीं, लोगों की, आम गरीब की मृत्यु होना बहुत कॉमन था और कोई भी उनको सेंसिटिव तरीके से नहीं लेता था। भारतीय रेलवे ने मौजूदा उच्च यातायात वाले मार्गों पर अधिक ट्रेन्स चलाने के लिए लाइन क्षमता बढ़ाने के साथ स्वचलित सिग्नलिंग ब्लॉक्स की व्यवस्था कर दी, जहां सिग्नल्स होंगे। वर्ष 2022-23 में इसका 530 किलोमीटर्स का आधुनिकीकरण हो चुका है, जहां सिग्नल्स में सेफ्टी है। ये ऑटोमैटिक सिग्नल्स हैं, ट्रैक्स को चैक किया जाता है, ट्रैक्स को ऑनलाइन चैक किया जाता है। ट्रैक्स की सीसीटीवी के द्वारा वॉच होती है।

जैसा कि आप देख रहे हैं कि बहुत सारे देश विरोधी तत्व रेलवे ट्रैक्स पर अलग-अलग वस्तुएं रख रहे हैं, जिससे ट्रैक्स पर एक्सीडेंट्स होने के चांसेज़ ज्यादा दिखाई देते थे। ये देश विरोधी ताकतें हैं कि कैसे सरकार को क्षति पहुंचाएं? आपने पिछले दो-तीन महीनों में देखा होगा रेलवे टैक्स पर कोई लोहा रख रहा है, कोई साइकिल का पहिया रख रहा है, कोई छोटी विस्फोटक चीजों को रख रहा है। ये सारी चीजें भी हमारे देखने में आई हैं, लेकिन मैं उन सभी लोगों को बता दूं कि ऑनलाइन चैकिंग भी सीसीटीवी के द्वारा हो रही है। सभी रेलवे ट्रैक्स पर नज़र रखी जा रही है। यह हमारी सरकार ने, हमारे रेल मंत्रालय ने एकदम हाईटैक फैसिलिटी बनाई है, जिसके लिए मैं उन्हें धन्यवाद देता हूं।

इसके अलावा डिजिटल इंटरलॉक स्टेशंस, फ्लाईओवर निर्माण, गतिशक्ति फ्रंट टर्मिनल इत्यादि के क्षेत्र में भारतीय रेलवे ने नए-नए कीर्तिमान स्थापित किए हैं। इससे हमारी अर्थव्यवस्था में महत्वपूर्ण योगदान हुआ है। … (व्यवधान)

माननीय सभापति (श्री जगदम्बिका पाल) : अब आप कृपया अपनी बात समाप्त करें।

… (व्यवधान)

श्री रवीन्द्र शुक्ला उर्फ रवि किशन (गोरखपुर) : सभापति महोदय, मुझे दो मिनट का समय और दे दीजिए। इतनी उपलब्धियां हैं कि उनके बारे में बताने में मुझे थोड़ा टाइम लगेगा, बहुत ग्रोथ हुई है, हमने बहुत काम किया है। इतना अचीवमेंट मैं इतने कम समय में कैसे गिनवाऊंगा? मुझको दो-तीन घंटे का समय दीजिए। … (व्यवधान) सरकार ने इतना काम किया है, इसलिए हमें उसके लिए बोलना पड़ेगा।

माननीय सभापति : आप 'गागर में सागर' भर लीजिए

… (व्यवधान)

श्री रवीन्द्र शुक्ला उर्फ रवि किशन (गोरखपुर) : सभापति महोदय, इसके अलावा डिजिटल इंटरलॉक भी हमारे रेल मंत्रालय का महत्वपूर्ण योगदान है। मेरा मानना है कि भारत को फाइव-ट्रिलियन-डॉलर की अर्थव्यवस्था बनाने में भारतीय रेलवे का बहुत महत्वपूर्ण योगदान है।

सभापति महोदय, गोरखपुर महंत अवैद्यनाथ माननीय योगी जी की कर्मभूमि है। मैं आपके माध्यम से सरकार को और माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि मेरे संसदीय क्षेत्र के गोरखपुर जंक्शन के लिए 500 करोड़ रुपए पारित हो चुके हैं। मैं इसके लिए यशस्वी प्रधान मंत्री जी और माननीय रेल मंत्री जी को दिल से कोटि-कोटि धन्यवाद देता हूं। प्रधान मंत्री जी ने उसका शिलान्यास किया, गोरखपुर स्टेशन को एनएसजी-1 श्रेणी में शामिल किया गया। इस श्रेणी में आने का मतलब कि गोरखपुर स्टेशन के विकास पर अधिक पैसा खर्च किया जा सकता है। आने वाले समय में यह स्टेशन अपने नए स्वरूप में दिखेगा।

माननीय मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि रेलवे की खाली पड़ी जमीनों पर पैनल्स लगाए जाएं। इससे जो लोग इनक्रोचमेंट, कब्जा करते हैं, ऐसा करने से सरकार को राजस्व … (व्यवधान)

माननीय सभापति : बस, आपकी बात पूरी हो गई है।

श्री नीरज मौर्य जी।

… (व्यवधान)

श्री रवीन्द्र शुक्ला उर्फ रवि किशन (गोरखपुर) : सर, बस मेरी बात पूरी हो गई है। 1,300 स्टेशंस को अमृत भारत बनाने के लिए प्रधान मंत्री मोदी जी को और रेल मंत्रालय को धन्यवाद। … (व्यवधान)

माननीय सभापति : आप इसे 1,337 स्टेशंस कर लीजिए।

… (व्यवधान)

श्री रवीन्द्र शुक्ला उर्फ रवि किशन (गोरखपुर) : 88 सालों के बाद कोसी रेल महासेतु के लिए प्रधान मंत्री जी को धन्यवाद। ऐसी और भी अनगिनत बातें हैं, लेकिन चूंकि आप मुझे अपनी बात खत्म करने के लिए बोल रहे हैं, तो मैं शांत हो रहा हूं।

आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

(इति)

माननीय सभापति : श्री नीरज मौर्य जी।

(1340/IND/SMN)

1340 बजे

श्री नीरज मौर्य (आंवला) : अधिष्ठाता महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे रेल (संशोधन) विधेयक, 2024 पर अपनी बात रखने का अवसर दिया है। मैं आंवला की महान जनता का आभारी हूं, जिसने मुझे यहां चुनकर भेजा।

सभापति जी, रेल हमारे देश की जीवन रेखा के साथ-साथ आम जन और गरीबों के लिए ऐसी सवारी है जो लोगों को हर जगह पहुंचाती है। हम लोगों ने भाप के ईंजन से इलेक्ट्रिक ईंजन तक का सफर तय किया है, इसलिए मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से अपील करूंगा कि कृपया रेलवे को निजीकरण की तरफ कतई न ले जाएं। जब वर्ष 1905 में रेल बोर्ड की स्थापना हुई, तो इसकी स्थापना करने से पहले सर थॉमस रॉबर्टसन ने एक समिति बुलाकर उसके विचार लिए थे और उसके बाद यह बोर्ड बनाया गया। आज माननीय मंत्री जी इस बोर्ड को खत्म करने के लिए यह बिल लाए हैं। मैं माननीय मंत्री जी से अपील करूंगा कि आप भी यदि एक सर्वदलीय कमेटी बनाकर उसके विचार लेते और फिर संशोधन लाते तो ज्यादा बेहतर होता।

सभापति जी, रेल बोर्ड रेलवे के क्रियाकलाप चाहे यातायात हो, समय सारिणी हो, पार्सल, आरक्षण आदि तमाम जिम्मेदारियों का निर्वहन करता है। ऐसे में मेरा सुझाव है कि रेलवे बोर्ड को स्वतंत्रता के साथ निर्णय लेने वाला बोर्ड बनाने की आवश्यकता है और इसमें सरकार का जो नियंत्रण है, उससे इसे मुक्त करना चाहिए तब रेलवे में सुधार होने की गुंजाइश बनती है। अभी ठंड का मौसम आ गया है। हमारे यहां बहुत कोहरा होता है और इस वजह से बहुत सारी ट्रेनों को बंद भी किया जा रहा है। मैं चाहूंगा कि कोहरे से ट्रेनें विलम्ब से न चलें, इसके लिए बहुत काम करने की आवश्यकता है। इसके साथ मैं यह भी कहना चाहता हूं कि कोरोना के समय बहुत सारी ट्रेनें बंद कर दी गई थीं। मुझे लगता है कि उसके बाद उन ट्रेनों को दोबारा चलाने पर कोई विचार ही नहीं किया गया है। मैं जिस क्षेत्र से आता हूं, वहां बिशारतगंज रेलवे स्टेशन है। यह बरेली का एक बड़ा व्यवसाय केंद्र भी है। वहां से पहले बांदीपुर ट्रेन चलती थी। मैंने माननीय मंत्री जी को पत्र भी लिखा और मिल कर भी आग्रह किया था। उस ट्रेन को चलाने के लिए जब वहां के अधिकारियों से रिपोर्ट मांगी गई तो रिपोर्ट पॉजिटिव आई लेकिन कोरोना के बाद वह ट्रेन दोबारा नहीं चलाई गई। वहां से सुबह एक ट्रेन चलती थी, जिससे बहुत सारे लोग व्यापार करने के लिए जाते थे। उस ट्रेन को भी एक मार्च तक के लिए कोहरे की वजह से रोका गया है। मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि कोहरे से बचाव के लिए आपने उस ट्रेन को रोका है, लेकिन जो ट्रेन बंद हो गई है, उसे चलाने के लिए विचार करें, ताकि लोगों का व्यवसाय चलता रहे।

महोदय, माननीय मंत्री जी ने कवच की चर्चा की है। खास कर उत्तर प्रदेश की बात कहना चाहता हूं कि जब तक यूपी में कवच नहीं पहुंचेगा तब तक हम लोगों को देरी से जो ट्रेनें चल रही हैं, उनसे छुटकारा मिलने वाला नहीं है। कवच के विषय में और ज्यादा तेजी से काम करने की आवश्यकता है। हमारे यहां जब ट्रेन चलती है तो उससे पर्यावरण को भी नुकसान होता है। ट्रेन से जो कार्बन बनता है, इस पर भी ध्यान देने की आवश्यकता है जिससे पर्यावरण भी संतुलित बना रहे। आज कल जिस तरह से हम हर क्षेत्र में डिजिटाइजेशन की तरफ बढ़ रहे हैं, उसी तरह हमें रेल के संचालन और हाई स्पीड के बारे में तथा रेल के विकास के बारे में अलग से कोई कानून बनाने की आवश्यकता है। जब तक अलग से कानून नहीं बनेगा, मुझे लगता है इस दिशा में हम आगे बढ़ने में सक्षम नहीं हो पाएंगे।

सभापति जी, आप भी उत्तर प्रदेश से आते हैं। उत्तर प्रदेश में बहुत सारे ऐसे जिला मुख्यालय हैं जो राजधानी दिल्ली से नहीं जुड़े हैं। बहुत से जिलों के लोग राजधानी में आने के लिए सौ किलोमीटर, डेढ़-दो सौ किलोमीटर की यात्रा करके दिल्ली आते हैं इसलिए मैं आपसे आग्रह करूंगा कि हमारा क्षेत्र जो कि बरेली और बदायूं से मिलकर बना है, बदायूं से दिल्ली आने की कोई सीधी व्यवस्था नहीं है। हमारे साथ में लखीमपुर है, वहां से भी दिल्ली आने की कोई व्यवस्था नहीं है।

इस तरह ऐटा, कासगंज, सीतापुर आदि बहुत सारी जगहें हैं। मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि उत्तर प्रदेश के जितने भी जिला मुख्यालय हैं, यदि उन्हें राजधानी दिल्ली से जोड़ने की उचित व्यवस्था हो जाएगी तो बहुत अच्छा होगा। जब हम नई ट्रेनें चला रहे हैं, तो हमें इस दिशा में भी काम करने की आवश्यकता है।

(1345/RV/SM)

इसी तरह, एटा, कासगंज, सीतापुर इत्यादि बहुत सारे क्षेत्र हैं, जहां से सीधे दिल्ली आने की कोई व्यवस्था नहीं है। मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि जब आप नई ट्रेनें चला रहे हैं तो इसके लिए भी एक व्यवस्था कर दें कि उत्तर प्रदेश के जितने भी जिला मुख्यालय हैं, उन्हें राजधानी एक्सप्रेस से जोड़ने की उचित व्यवस्था कर दें।

माननीय सभापति (श्री जगदम्बिका पाल) : अब आप अपना भाषण समाप्त करें।

श्री नीरज मौर्य (आंवला) : माननीय सभापति जी, अभी तो मुझे बोले हुए बहुत कम समय ही हुआ है।

माननीय सभापति : आपकी पार्टी के लिए 16 मिनट का समय है।

श्री नीरज मौर्य (आंवला) : माननीय सभापति जी, मेरा आपसे निवेदन है कि मैं दो-चार बातें कह कर अपनी बात समाप्त कर दूंगा।

मान्यवर, मैं ज्यादातर ट्रेनों से ही चलता हूं। अभी जब मैं बरेली आ रहा था, तो हमारे यहां के कुली लोग हमसे मिलने आए थे। कुलियों ने अपनी समस्याएं मेरे सामने रखीं। उन्हें मैं लिखित में भी माननीय मंत्री जी को दूंगा, लेकिन मेरा आपसे आग्रह है कि कुलियों का जो कार्य है, वह बड़ा जोखिम वाला है। अब ठंड का मौसम आ गया है। मैं चाहूंगा कि उनके लिए स्टेशंस पर उचित रूप से बैठने की, ठहरने की व्यवस्था हो। इस ठंड के मौसम में अगर माननीय मंत्री जी उनके लिए अलाव की व्यवस्था कर देंगे तो उससे कुलियों के लिए और साथ ही यात्रियों के लिए भी सुविधा हो जाएगी, क्योंकि जब कड़कड़ाती हुई ठंड होती है, उस समय जब यात्रियों को ट्रेन पकड़नी होती है तो कुलियों के बगैर उनका काम नहीं चलता है। कुलियों को बीमा कवर भी मिलना चाहिए, यह मैं आपसे निवेदन करता हूं।

माननीय सभापति जी, आए दिन हम लोग यह देख रहे हैं कि ट्रेनों में खाने की गुणवत्ता गिरती चली जा रही है। आप भी ट्रेन्स से चलते होंगे, हम लोग भी ट्रेन्स से चलते हैं। हम लोगों को भी ट्रेनों में खाना पड़ता है। खाने की गुणवत्ता को और कैसे ठीक किया जाए, अगर इसकी ओर भी माननीय मंत्री जी ध्यान देंगे तो अच्छा होगा।

महोदय, प्लेटफॉर्म टिकट को भी बहुत महंगा कर दिया गया है। मैं चाहूंगा कि प्लेटफॉर्म टिकट के मूल्य दो-तीन रुपये होने चाहिए।

महोदय, ट्रेनों में सफाई के साथ-साथ स्टेशंस की जो सफाई है, उसकी तरफ भी ध्यान दिया जाना चाहिए। स्टेशंस पर शौचालयों की जो कमी है, उसे भी ठीक किया जाना चाहिए।

श्री नीरज मौर्य (आंवला) : माननीय सभापति जी, अन्त में, मैं माननीय मंत्री जी को दो-चार सुझाव देते हुए अपनी बात समाप्त करूंगा।

माननीय सभापति : आप तो कई सुझाव दे चुके, अब आप अपना भाषण समाप्त कीजिए।

श्री नीरज मौर्य (आंवला) : माननीय सभापति जी, रेलवे बोर्ड के काम-काज की कैसे निगरानी की जाए, उसका कैसे मूल्यांकन किया जाए, इसके लिए भी एक नियामक बनाने की आवश्यकता है। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि जब रेलवे के लिए बजट आए तो उस बजट में रेल सिस्टम को सुधारते हुए हम कैसे आगे बढ़ें, इसकी तरफ जरूर ध्यान देंगे।

बहुत-बहुत धन्यवाद।

(इति)

1348 hours

*SHRI BAPI HALDAR (MATHURAPUR): Thank you Honourable Speaker Sir for letting me speak on the Bill. I also thank the people of Mathurapur Constituency for their love and support, today I got the opportunity to speak in the Parliament. Honourable Speaker Sir, through you I would like to draw the attention of the Railway Ministry. We get to hear about many new projects like the Amrit Bharat Station, Vande Bharat Express, Bullet Train etc. Practically, infrastructure and service are the two main components of Railways. There are many places where infrastructure exists, but there is degradation of service. Honourable Speaker sir, in reality, we see the only lifeline that common people have is the Railways. But the Railway Ministry acts indifferent towards the security of the common people. Seems like they are not serious enough about passenger safety. Honourable

Sir, the trust and confidence of the common people towards the Indian Railways is at rock bottom. During the tenure of previous governments, the senior citizens used to get a concession on their long travel ticket fares. Now this concession has been withdrawn. I believe this should be reintroduced as soon as possible to help the common people. Honourable Sir, the way current railway services are deteriorating, the way the number of employees in the Railway services are being lessened, is similar to how they are curtailing the number of railway compartments. We have seen, that train gets canceled anytime and this has become a practice. Common people are finding themselves in huge trouble because of this. Still, we don't see the railway department taking any major steps to change this. With each passing day, the Railway fare is increasing, but the services are degrading. Lakhs of people are commuting daily via train by risking their lives.

We have heard a lot about new technologies. We have heard about Kavach. But in reality, we haven't seen those being implemented and the common man is deprived of those facilities. Frequently we wake up to the news of some train accident, someone dying a mother losing their children to an accident, a brother losing their sibling or a child losing their father. This is unfortunate for us. I believe the railway department should prioritize more on

* Original in Bengali

passenger safety. The small halts and stations lack in providing proper service to the passengers. Honourable sir, in this regard I would mention the Kakdeep and Kashinagar stations in my constituency. There is infrastructure, yet no train stops there, thus the people can't avail the services to this date. The common man has pleaded many times but the Railway ministry paid no heed to them. The previous member of Parliament also demanded this several times. The common people have demanded to increase in the number of platforms in Madhabpur station, but to no avail. The common man has to commute daily through the unmanned level crossing risking their life. I would request the railway ministry to please look into these matters with urgency and help the common people.

We have been told this time and again that in West Bengal, we haven't provided land for the work of Railways. West Bengal has been labeled like this. However, I believe that this is a lie. I can state with utmost responsibility that from Lakshmikantapur to Namkhana, land has been identified for the doubling of Railway lines. The Railway Department has not yet started the work. We have told them repeatedly, yet no work has been done. From Jaynagar to Raidighi, land has been identified for creating a new line. That has been proposed in the budget during the tenure of the then Railway minister Mamata Bandopadhyay. That work is yet to begin. We know, that many trains in West Bengal that were stopped during the COVID-19 pandemic haven't been started again. Through you Honourable Speaker Sir, I will request the railway ministry to resume the services of these trains which were stalled during the COVID Pandemic.

Honourable Sir, in conclusion, I would like to request the honorable Railway minister to not discriminate against West Bengal and the projects within the Mathurapur Constituency which were included in the railway budget presented by the then Railway Minister and current Chief Minister of West Bengal Mamata Bandopadhyay should be started without delay as in the new rail line expansions between Jaynagar to Raidighi and Lakshmikantapur to Dhanganga, Namkhana to Bakkhali, Kakdwip to Gangasagar. I have said this numerous times and I have also informed the honourable minister through a letter. I would conclude my speech by thanking you once again.

(ends)

(1350-1355/RP/GG)

1354 hours

*SHRI TAMILSELVAN THANGA (THENI): Hon. Chairman Sir, I thank you for allowing me to speak about Railway Amendment Bill. You earlier brought Bills to amend the Aircraft Act and also the Criminal Procedure Act. The names of Bill were in Sanskrit. Aircraft Bill was something like Bharatiya Vayu vahan Samhita. I could not even name this Bill correctly. It is in Sanskrit. The criminal procedure Act was named as Bharatiya Nyaaya Samhita. These are Sanskrit names for the Govt. Bills. But this Railway Amendment Bill is not made into a Sanskrit name whereas you have named it as simple as Railway Amendment Bill. I appreciate the Hon Railway Minister and thank him for this move.

The intention of bringing this Bill has been explained by Hon Minister for Railways. Old and obsolete laws cannot help us and they have to be changed as per the existing requirement. If we merge these two Bills, if we bring a new Bill, it will be easy for managing the Affairs of the Railway Ministry. This was what has been said by Hon Minister of Railways. You are appointing Heads for the Zonal Railways. You should give preference to the Officers who know the local language so that it can benefit the passengers of that area. If you appoint an Officer at the rank of GM or Dy. GM in Southern Railways of Tamil Nadu and if they do not know the local language, Tamil, it will not help the passengers who wish to go and meet them. As they do not understand the local language and there is a gap in communication. If you appoint Officers who know the local language particularly Tamil it will be beneficial to the rail passengers. This my humble request.

In order to prevent accidents, you brought Kavach System in Indian railways. You have allocated 800 Crore Rupees for this. Hon Minister is very much aware of the fact so many accidents take place in railways even after Kavach was brought. This Kavach system could not be implemented by you completely. If you bring Kavach System for all the Trains, we can create a Railway system free of accidents. This is our intention as well as yours. This Kavach system should be allocated more funds and should be extended to all the Trains so that we can bring down the number of rail accidents. I think the Hon Minister understands Tamil. When we travel in trains, we do not get good quality of food. I am not just saying this as a complaint. The catering facilities should be monitored and of good quality. Not only for me the rail passengers especially the general public are of the opinion that the food quality is not up to the mark in Trains. Similarly, you have to look about toilets. Several thousands of rail passengers travel from Kanniyakumari to Kashmir through trains every day. Several Crores travel though trains. Toilets are unhygienic. You have appointed persons for cleaning the toilets but there is no supervisor to look into the working of the person who does cleaning of toilets. Every train should be given importance

* Original in Tamil

as regard clean toilets and quality food. In the CAG Report, Railway track about 20 percent of them are in worse condition. They should be upgraded. You should answer what is the proposal you have with you to upgrade these 20 percent of Railway tracks which are in worse condition. About Loco pilots: women drivers, loco pilots are operating these trains. They are forced to operate these trains for 36 hours continuously. I want that only these women loco pilots should be allowed to operate trains for just 8 hours a day. You are giving only 6-month maternity leave to women employees of Railways. Similar to the scheme in Tamil Nadu, Hon Chief Minister of Tamil Nadu has extended 1-year maternity leave to Women government employees of the State Government. Such a thing should be emulated by the Indian railways. I request Hon Minister for Railways to implement this One-year maternity leave scheme for women Railway employees.

You are naming the Trains. Vande Bharat is a good name. Many people use these trains. It is a welcome step. But the names you keep for trains are Vande Bharat, Tejas, Namo Bharat etc. But the Trains in Tamil Nadu are named as Pandiyan Express, Cheran Express, Cholan Express, Vaigai Express Malaikottai Express, Podhigai Express in Tamil Nadu. If you name the Trains running in Tamil Nadu in Tamil it will be good for the State as well as Union Government. People will also understand the names easily. I humbly request that the rendering of names of trains should be in accordance with usage of the concerned regional language.

In order to generate income, Hon Minister has explained the details. You also said that only when there is cooperation between the State and Union Governments you can lay a new railway line. When Muthamizh *Arignar* Dr Kalaignar was the Chief Minister of Tamil Nadu, he said that "when we ask for a new railway line, the Union Government says that the State Government should give 50 percent of the share money for that rail project. We are ready to provide that 50 percent share. But will the Union Government provide half of the income that is generated from that new rail way line?" This was asked by Dr Kalaignar. There was no reply from the then Union Government. Therefore, we have so much of financial burden in the State of Tamil Nadu.

Hon Minister talked about income generation of Railways in his speech. We say, we want a separate allocation for rail projects of Tamil Nadu. Sir there should be a new railway line between Erode-Palani and Dindigul-Sabarimalai. I can explain the reason. Approximately 1 Crore people every year within two months visit Sabarimala. Every Month 5 lakh Ayyappa Pilgrims visit these places. We want that a separate railway line should be laid between Dindigul and Sabarimalai. Even if you don't give, you can provide a railway line between Kodaikkanal Road to Theni for a stretch of 48 kms. Ayyappa pilgrims throughout India can come to Theni and from there they can reach Sabarimala from Theni which 50 kms by road. I request Hon Minister of Railways to look into this. New railway route between Dindivanam-Tiruvannamalai and Perambalur are also pending for long. Hon Minister knows Tamil. He understands the sentiments of Tamil Nadu. He should allocate more funds for these Railway projects. I request that Hon Minister should give importance to Dindigul-Sabarimala rail line project. Thank you.

(ends)

(1400/VR/CP)

1400 hours

SHRI G. M. HARISH BALAYOGI (AMALAPURAM): Sir, thank you for giving me an opportunity to speak on this important topic. The Indian railways has been part of each and every one of us across religions, language, cultures and even generations. Much like an old tree in forests, the Indian railways has seen our young nation grow from an exploited prisoner of the British wherein trains were used to carry out our resources and people for the development of the colonizers to a new born nation where the people began using trains to discover new parts of the country, set up families and work towards the growth of our nations. Now, as a purpose-driven youthful nation, this is at the crux of achieving greatness, not just in Asia, but across the world.

The Indian railways is the thread that binds together the fabric of our nation. The growth we see in our country today would not be possible, had not the Indian railways been present and grown over the last 200 years. The astounding numbers have rightfully earned the railways the title 'Lifeline for the Nation'. Under the visionary guidance of our hon. Prime Minister, Modi Ji and the directions of our Railway Minister, Shri Ashwini Vaishnaw ji the Indian railways has grown exponentially towards realizing our goals of Vikasit Bharat 2047.

Over the last 10 years, our railways has established, upgraded and operated more than 1,20,000 kilometres of rail lines, 8000 railway stations and served more than 600 crore passengers annually. Gone from laying four-kilometre per day in 2014-15 to 14-kilometer of tracks per day, it has achieved almost four times increment. We have also achieved double electrification of railway lines across India within a decade. This shows our Government's commitment towards the growth and development of India and its railways.

Respected Chairman, Sir, my own State, Andhra Pradesh has very fond relations with the Indian railways starting all the way back in the late 19^{th} century. This may sound strange given that our State for all practical purposes, is merely 10 years old, thanks to an absolute unscientific bifurcation, wounds were deep to an anarchy of last five years. My State is finally now healing again, thanks to the efforts of Shri Narendra Modi Ji, our hon. leader and Chief Minister, Shri Nara Chandrababu Naidu ji, and our Deputy Chief Minister, Shri Pawan Kalyan ji.

(1405/SAN/NK)

Sir, the previous State Government sold nothing but false dreams in the name of progress. This is aptly represented by their failure to fulfil their major poll promise

of setting up the South Coast Railway Zone, a truly cherished dream of every Andhra-ite.

Every year from 2019 to 2024, loud and empty announcements were made, yet nothing was done. It was due to our party's actions and continuous efforts that the failure to allocate land on the part of the previous State Government was uncovered at the national level, showing their hypocrisy to the world at large.

In absolute contrast, as soon as the NDA Government - Modi 3.0 and CBN 4.0 - came into power both at the Centre and in the State of Andhra Pradesh, we announced railway projects worth Rs. 9,150 crore in Andhra Pradesh. We also sanctioned construction of a special line from Vijayawada to the rightful capital of our State - Amravati. Also, a lot of beautification projects under the Amrit Bharat Station Scheme at almost 53 railway stations across AP costing about Rs. 1,397 crore were announced.

We have delivered in just five months of the Government more than what they have done in five years of absolute power. This is because unlike the previous State Government that crushed Andhra Pradesh with lies, murders and corruption, our Government has uplifted our Andhra brothers and sisters with development, growth and opportunity.

Respected Chairman Sir, now I come to the Bill. I would like to state that the Railways (Amendment) Bill, 2024 marks a significant step towards realising the vision by shredding the outdated colonial shackles and ushering in necessary changes.

This Bill introduces essential amenities to streamline administrative and legal procedures related to the Indian Railways by granting authority to the Railway Board and enabling it to effectively discharge its duties. This is a clear indication of the commitment of our Government to cut down archaic laws, replacing them with indigenous and futuristic legislation.

Respected Chairman Sir, as I come towards the end of my speech, I would also like to mention a few points that I believe are important for the Railway Minister to take a note of, to take our railway services to the accelerated path of being the best in the world.

There are three 'A's which I would like to mention. The first one is the accessibility. As I stated earlier, the Indian Railways has been growing at a record year-on-year basis for the last decade. I applaud the Government's unwavering commitment to connect many cities, towns, villages and hamlets across the country.

HON. CHAIRPERSON (SHRI JAGDAMBIKA PAL): Kindly give your suggestions to the Minister.

SHRI G. M. HARISH BALAYOGI (AMALAPURAM): Sir, I will take a few more minutes and conclude.

HON. CHAIRPERSON: You have already taken six or seven minutes.

SHRI G. M. HARISH BALAYOGI (AMALAPURAM): Sir, I would like to mention to the Ministry that we have to take into consideration three 'A's over here, specifically regarding t accessibility, affordability and accountability because we are progressing by transforming the railways from where it was a decade ago to where we have reached till now. We are also introducing new trains, like bullet trains. We are expecting … (*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Shri Kaushalendra Kumar ji.

SHRI G. M. HARISH BALAYOGI (AMALAPURAM): Sir, please give me one minute and I will conclude.

HON. CHAIRPERSON: Shri Kaushalendra Kumar ji.

SHRI G. M. HARISH BALAYOGI (AMALAPURAM): Sir, I requested you for at least two minutes of more time.

HON. CHAIRPERSON: No. There are a number of speakers. Due to time constraint, I could not accommodate.

SHRI G. M. HARISH BALAYOGI (AMALAPURAM): Sir, I come to the conclusion.

The Indian Railways is an integral part of our society as it caters to the needs of all.

HON. CHAIRPERSON: Your three 'A's have already been well taken by the hon. Minister.

SHRI G. M. HARISH BALAYOGI (AMALAPURAM): Our hon. Prime Minister, while recently flagging off new Vande Bharat trains stated that we would not stop until the Indian Railways guarantees comfortable travel for the poor, the middle class and everyone.

(ends)

HON. CHAIRPERSON: Thank you.

Shri Kaushalendra Kumar ji.

1409 hours

श्री कौशलेन्द्र कुमार (नालंदा) : सभापति महोदय, आपने रेलवे (संशोधन) विधेयक, 2024 पर चर्चा में भाग लेने का अवसर दिया, इसके लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद। मैं सबसे पहले माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत विधेयक द्वारा रेलवे अधिनियम, 1989 में संशोधन और भारतीय रेलवे बोर्ड अधिनियम, 1905 के प्रावधानों को शामिल करने का प्रस्ताव है।

(1410/SK/SNT)

माननीय सभापति (श्री जगदम्बिका पाल): आप विषय पर आ जाइए।

… (व्यवधान)

श्री कौशलेन्द्र कुमार (नालंदा) : माननीय सभापति जी, अब भारतीय रेलवे अधिनियम, 1905 समाप्त हो जायेगा और एक ही रेलवे अधिनियम कानून लागू होगा जिससे रेलवे बोर्ड की शक्तियों में वृद्धि होगी और साथ ही बोर्ड की संचालन की समग्र दक्षता को बढ़ावा मिलेगा। दो अलग-अलग कानून, जो वर्तमान में हैं, इनकी आवश्यकता भी नहीं रहेगी। भारतीय रेलवे बोर्ड के प्रशासनिक ढांचे को मजबूत बनाने में स्वतंत्रता मिलेगी। मूलरूप से अब रेलवे बोर्ड पूर्ण रूप से अधिक सशक्त बन जायेगा जिससे भारतीय रेलवे को आधुनिक बनाने में काफी मदद मिलेगी। मैं रेलमंत्री जी को इसके लिए धन्यवाद देता हूं।

माननीय रेलमंत्री श्री अश्विनी वैष्णव जी के नेतृत्व में रेलवे विभाग काफी प्रगति के पथ पर आगे बढ़ रहा है। रेलवे द्वारा आधुनिक एवं स्वदेशी तकनीक से बनी वंदे भारत ट्रेनों की शुरुआत काफी सराहनीय है। मेरे राज्य बिहार में 12 वंदे भारत ट्रेनों की शुरुआत हुई है जबकि देश भर में 68 वंदे भारत ट्रेनें चल रही हैं। यह सराहनीय कदम है। मैं पूरी दुनिया में इस तरह से कार्य करने वाले माननीय रेल मंत्री जी को बधाई देता हूं, धन्यवाद देता हूं और साथ ही मैं माननीय प्रधान मंत्री जी को बहुत बधाई देता हूं। वंदे भारत, खासकर बिहार में 12 ट्रेनें दी गई हैं और इनका 22 स्टेशनों पर ठहराव भी हो रहा है। इसकी काफी लोग सुविधा ले रहे हैं।

महोदय, रेलवे नमो भारत रेपिड रेल द्वारा छोटे शहरों में रेल सेवा प्रदान करने की दिशा में उत्कृष्ट कार्य कर रहा है। यह अच्छी बात है कि रेलवे विभाग जल्द ही बुलेट ट्रेन भी चलाने जा रहा है। मेरा सरकार से आग्रह है कि दिल्ली कानपुर, वाराणसी होते हुए पटना के लिए भी बुलेट ट्रेन चलाने की परियोजना को जल्द से जल्द मंजूरी देने का काम करें।

रेलवे में यात्री सुरक्षा एक अहम मुद्दा है। रेलवे द्वारा बड़ी लाइनों की सभी मानव रहित क्रॉसिंग्स को समाप्त किया जाना एक उपलब्धि है। कवच से सुरक्षा के पुख्ता प्रबंधन रेलवे द्वारा किए गए हैं। इंजन में कवच सिस्टम तो रहेगा ही, साथ ही रेलवे लाईन के साइड में भी कवच प्रणाली सिस्टम लगाया जा रहा है, जो एक सराहनीय कदम है। बिहार राज्य के करीब 98 रेलवे स्टेशनों को अमृत भारत परियोजना का चयन कर विकसित स्टेशनों का निर्माण हो रहा है। मैं इसके लिए माननीय मंत्री जी का स्वागत करता हूं और अभिनंदन भी करता हूं।

मैं माननीय रेलमंत्री जी से आग्रह करना चाहता है कि कोरोनाकाल में जो रेलगाडियां बन्द कर दी गई थीं, जिनके किराए बढ़ाकर लिए गए थे, इन्हें दोबारा चलाने की जरूरत है। वरिष्ठ नागरिकों की किराये में छूट बंद कर दी गई है, इसकी भी शुरूआत करने की जरूरत है। खासकर कोरोना काल में जो भी ट्रेनें चल रही थीं, कोरोना से पहले जहां रुक रही थीं, उन स्टेशनों पर ठहराव शुरू कराया जाए।

महोदय, मैं अपने संसदीय क्षेत्र के बारे में कुछ अनुरोध करूंगा। राजगीर रेलवे स्टेशन को अमृत भारत रेलवे परियोजना के तहत विकास करके विश्वस्तरीय स्मार्ट रेलवे स्टेशन बनाने की दिशा में मंजूरी देने का काम करें। स्टेशनों के भवनों का डिजाइन स्थानीय संस्कृति, ऐतिहासिक विरासत और वास्तुकला के आधार पर ही तय किया जाए। राजगीर ब्रह्मा जी की पवित्र यज्ञ भूमि है। यह संस्कृति और वैभव का केन्द्र होने के साथ-साथ जैन, बौद्ध और हिन्दू धर्मावलंबियों की संगम-स्थली एवं तीर्थ स्थली भी है। राजगीर का ऐतिहासिक और पुरातात्विक महत्व है। राजगीर में धार्मिक मान्यताओं के अनुसार प्रत्येक तीन वर्षों में एक माह मलमास में सभी देवी-देवताओं का वास होता है। यहाँ मलमास में विश्व प्रसिद्ध विराट मलमास मेला लगता है। राजगीर में साल भर देश-विदेश से पर्यटकों एवं तीर्थयात्रियों का आना-जाना लगा रहता है।

(1415/KDS/AK)

इतना ही नहीं, राजगीर में अंतर्राष्ट्रीय विश्वविद्यालय है। वहीं पर खेल विश्वविद्यालय भी है। अब वहां एयरपोर्ट भी हो गया है। इसकी एक अलग पहचान है। मेरा मंत्री जी से विशेष निवेदन है कि राजगीर को विकसित करने की आवश्यकता है।

माननीय सभापति (श्री जगदम्बिका पाल) : धन्यवाद।

श्री कौशलेन्द्र कुमार (नालंदा) : महोदय, केवल एक मिनट दे दीजिए। रामपुर पर हॉल्ट है, जहां ट्रेन रुकती है, लेकिन टिकट नहीं कटता है। मैंने इस संबंध में माननीय मंत्री जी से कई बार निवेदन भी किया है। धन्यवाद।

(इति)

1416 बजे

श्री अरविंद गणपत सावंत (मुम्बई दक्षिण) : आदरणीय चेयरमैन सर, रेल संशोधन विधेयक पर मैं अपने विचार प्रकट करने के लिए खड़ा हुआ हूं। आपने मुझे अनुमति दी, इस हेतु मैं आपको धन्यवाद देता हूं। मैं इस बिल का स्वागत करता हूं, क्योंकि प्रशासकीय इम्प्रूवमेंट हम चाहते थे। It is a very good sign. You want to amalgamate the two Acts. खासकर 1979 व 1905, लेकिन इसमें जो आपने कहा है कि रेलवे ऑर्गेनाइजेशन लोक निर्माण विभाग से वर्ष 1905 में अलग कर दिया गया था। अब आप उसके कामकाज व स्वतंत्रता को बढ़ाना चाहते हैं। स्वतंत्रता जो विषय है, will that autonomy be granted to the Board or not ? will the interference of the Government continue in the functioning of the Railways? You should definitely direct them, but right now मुझे कभी-कभी अजीब लगता है। आपने इसमें एक विषय रखा है कि जो ओपन लैंड है, उस हेतु आप क्या करने वाले हैं? उसमें एक प्रावधान था कि रेल की खुली जमीनों को विकसित करने के लिए रेल विकास कॉरपोरेशन व भूमि विकास कॉरपोरेशन हैं। आपने अभी तक क्यों नहीं सोचा? रेल की जो खुली भूमि है, उसमें एनक्रोचमेंट हुआ है। एक तरफ आदरणीय प्रधानमंत्री जी ने पक्का घर व प्रधान मंत्री आवास योजना लाई है। जो झुग्गी-झोपड़ियां रेल की जमीन पर स्थित हैं, उनके संबंध में रेल मंत्रालय कहता है कि हमारे पास कोई ऐसी नीति नहीं है, नियम नहीं है कि हम इनके लिए घर बनाएं। महाराष्ट्र में वर्ष 2000 से पूर्व की जो झुग्गी-झोपड़ियां थीं, उनको सरकार ने अधिकृत कर दिया है। उनको रिहैब करना है, तो न रेल प्रशासन उनसे बात करता है, न रेल मंत्री जी बात करते हैं कि हमारी जमीन पर जो एनक्रोचमेंट है, उसमें क्या राज्य सरकार हमारा सहयोग करेगी? अगर राज्य सरकार सहयोग करेगी, तो अच्छा होगा कि आप उसको आगे जाकर उपयोग कर सकते हैं। रेल वाले झुग्गी-झोपड़ियों को कभी भी नोटिस देकर हटा देते हैं। आपका पक्का घर तब कहां गया, प्रधान मंत्री आवास योजना कहां गई? आप क्यों न सम्मिलित होकर राज्य सरकार से बात करके कहें कि प्रधान मंत्री जी उनको पक्का घर देना चाहते हैं। हमारी जमीन पर ये रह रहे हैं। हमारे पास कोई नियम-नीति नहीं है।

सर, आपने स्टेशन का नाम पंडित दीन दयाल उपाध्याय रख दिया, जो मुझे बहुत अच्छा लगा। मैं इसका स्वागत करता हूं। मैं कितने सालों से अनुरोध कर रहा हूं, उस पर भी ध्यान दीजिए कि आपकी पार्टी ने महाराष्ट्र में बोर्ड लगाए कि रेलवे स्टेशन के नाम बदल दिए गए हैं और उसका क्रेडिट भी लिया। हालांकि मैं अकेला था, जिसने संसद में यह विषय उठाया था कि करीरोड को लालबाग करो, सैंडहर्स्ट को डोंगरी करो। आप प्रश्नकाल में प्रश्न संख्या 122 में आपने सारे पुराने नाम लिखे हुए हैं। वे नाम बदले कि नहीं? बोर्ड तो आपकी पार्टी लगाती है कि हमारी सरकार ने नाम बदल दिया, लेकिन आज भी वही नाम चल रहे हैं। चेंबूर को गिरगांव करना था, लेकिन आज तक नाम नहीं बदला। आज के 122 नंबर प्रश्न पर वही नाम दोबारा आए हैं।

महोदय, मेरी आपसे प्रार्थना है कि रेल बोर्ड को जब आप स्वतंत्रता देना चाहते हैं, तो इन सारी चीजों को भी देखना चाहिए। जैसे पंडित दीन दयाल उपाध्याय स्टेशन आपने नाम दिया, वैसे ही मैं आपके संज्ञान में लाना चाहता हूं कि पूरे देश, पूरे एशिया में रेल जब शुरू हुई तो रेल शुरू करने

वाले भारतीय नाना शंकर सेठ थे। मुंबई सेंट्रल स्टेशन को उनका नाम देने के लिए राज्य सरकार ने प्रस्ताव पास किया, महानगर पालिका ने प्रस्ताव पास किया, आपके पास गया, लेकिन आपको ऐसा करने में क्या अड़चन है, मुझे समझ नहीं आता। इतना अच्छा काम, जिससे आपको पूरे महाराष्ट्र, पूरे देश से आशीर्वाद मिलेगा कि जिस शख्स ने अपने खुद के बंगले में Great Indian Peninsula Railway का हेड ऑफिस खोला था।

(1420/MK/UB)

मैंने आपसे प्रार्थना की थी। आप इस विषय को तो पूरा कीजिए। छत्रपति शिवाजी महाराज टर्मिनल पर छत्रपति शिवाजी महाराज का स्टैच्यू लागने के लिए मैं बार-बार मांग कर रहा हूं। आपने केवड़िया स्टेशन का नाम बदल दिया। वहां आदरणीय वल्लभ भाई पटेल जी का स्टैच्यू लगा हुआ है। बिल्डिंग पर म्यूरल लगा हुआ है। क्या सेंट्रल रेलवे का जो हेडक्वॉटर्स है, वहां छत्रपति शिवाजी महाराज का स्टैच्यू नहीं लग सकता है? वह एक छोटा सा काम आपको करना चाहिए।

मैं आपको एक और बात बताना चाहता हूं। जब आप अक्टूबर में आए थे तो नाना स्टेशन की मांग के बारे में राजस्थान के लोग आपसे से मिले थे। बांद्रा से जयपुर के लिए जो ट्रेन चलती है, उसको नाना स्टेशन पर रोकने की बात की थी। वह नहीं हो रहा है। आप नाना शंकर सेठ जी का नाम नहीं दे रहे हैं। यह स्वतंत्रता किस बात की होगी? उनको फाइनेंशियल पावर भी देना चाहिए। अगर आप किसी जीएम से पूछेंगे कि आपकी फाइनेंशियल पावर क्या है तो आपको पता चलेगा कि GM has got a very meagre amount to spend.

HON. CHAIRPERSON (SHRI JAGDAMBIKA PAL): It is up to Rs. 500 crore.

श्री अरविंद गणपत सावंत (मुम्बई दक्षिण) : सर, इस समय उसको फाइनेंशियल पावर्स देने की भी जरूरत है। Administrative powers without responsibility and responsibility without power can not match. both the things cannot match. So, we have to have the financial powers to be granted to the GM.

आखिर में, मैं नांदेड़ स्टेशन के बारे में कहना चाहता हूं। मराठवाड़ा में जो नांदेड़ स्टेशन है, which comes under the South Central Railway. अब पूरा नांदेड़ महाराष्ट्र में है। वहां से रेल शुरू होकर साउथ सेंट्रल रेलवे तक आती है। साउथ सेंट्रल रेलवे वाले उसको कुछ भी सुविधा नहीं देते हैं और न उसकी कोई मांग को पूरा करते हैं। इसके लिए मैं आपसे प्रार्थना करता हूं।

मैं बिल का स्वागत करता हूं। आपकी एडमिनिस्ट्रेटिव रिफॉर्म करने की कोशिश है। लेकिन, अगर उसमें ऑटोनोमी नहीं आई और उसको अधिकार नहीं दिया गया तो यह सिर्फ कागजों में ही रह जाएगा। फिर भी, मैं आपको शुभकामनाएं देता हूं। आपने मुझे बोलने की अनुमति दी, उसके लिए आपको धन्यवाद देता हूं।

(इति)

माननीय सभापति : श्री निलेश ज्ञानदेव लंके – उपस्थित नहीं।

1422 बजे

श्री श्रीरंग आप्पा चंदू बारणे (मावल) : सभापति महोदय, मैं रेलवे (संशोधन) बिल, 2024 पर अपनी बात रख रहा हूं। पहले तो मैं माननीय रेल मंत्री जी का आभार प्रकट करना चाहता हूं कि उनके कार्यकाल में रेल मंत्रालय को गति मिली और कई रेल मार्ग उनके कार्यकाल में बने। यातायात करने वाले यात्रियों को सुविधा देने की बात हो, स्टॉपेज की बात हो या अन्य कोई बात हो, उन्होंने रेलवे के महत्व को बढ़ाया है। इसके लिए मैं आपका शुक्रगुजार हूं और आपको धन्यवाद देना चाहता हूं।

महोदय, इस विधेयक में सबसे महत्वपूर्ण परिवर्तन भारतीय रेलवे बोर्ड अधिनियम, 1905 को रेलवे अधिनियम, 1991 में अधिकृत करना है। यह कदम भारतीय रेलवे कानून के ढांचे को सरल बनाने और आधुनिक जरूरतों को पूरा करने में सक्षम होगा। जब रेलवे बोर्ड में कई सारे विषय जाते हैं तो उनको मान्यता मिलती है। रेलवे बोर्ड द्वारा मान्यता मिलने पर कई सारे विषयों का कार्यान्वयन होता है। आज आम आदमी के लिए सबसे महत्वपूर्ण बात यह है कि यातायात के लिए सबसे बड़ा साधन रेलवे विभाग में है। जैसे देश के अन्य शहरों में ट्रैफिक की समस्या सबसे ज्यादा है। रोड से यातायात करने पर कई एक्सीडेंट्स होते हैं। रोड के एक्सीडेंट और रेलवे के एक्सीडेंट में फर्क होता है। रेल में यातायात करने वाले यात्री को ज्यादा से ज्यादा सुविधा मिलती है। माननीय मोदी जी के नेतृत्व में वर्ष 2014 से वर्ष 2024 तक 31,000 किलोमीटर तक नये रेलवे ट्रैक बिछाए गए हैं। यह आंकड़ा साउथ अफ्रीका और इटली से भी ज्यादा है। मोदी जी के नेतृत्व में रेलवे इलेक्ट्रिफिकेशन का काम पिछले दस सालों में करीब 5,188 किलोमीटर तक हुआ है। दस साल में यह काम करीब 40,000 किलोमीटर तक पहुंचा है। इस सरकार का काम जर्मनी से भी ज्यादा है।

(1425/SJN/SRG)

वैसे तो वर्ष 2013-14 में रेलवे का बजट 28,174 करोड़ रुपये था, लेकिन वर्ष 2024-25 में यह बजट 2.62 लाख करोड़ रुपये हो गया है। यह रेलवे यातायात को बढ़ाता है। जो यात्री यात्रा करते हैं, उनको रेलवे के माध्यम से सुविधा मिलती है।

मैं माननीय मंत्री जी से दो-तीन प्वाइंट्स कहना चाहता हूं। जैसे 'अमृत भारत स्टेशन योजना' के तहत माननीय रेल मंत्री जी ने देश भर में 1,337 स्टेशनों का सुधार करने का प्रावधान किया गया है। यह एक महत्वपूर्ण योजना है। महाराष्ट्र में 132 स्टेशनों का सुधार करने का प्रावधान किया गया है तथा कई सारे स्टेशनों में सुधार कार्य चल रहा है। मेरा चुनाव क्षेत्र पुणे से न्यू मुंबई तक है। मेरे चुनाव क्षेत्र में 'अमृत भारत स्टेशन योजना' के तहत 6 स्टेशंस लिए गए हैं। उन सभी स्टेशनों का काम चल रहा है, सिर्फ पनवेल को छोड़कर। पनवेल स्टेशन का काम अभी शुरू हुआ है। मैंने देखा है कि जिन ठेकेदारों को उन स्टेशनों का काम दिया गया है, वे ठीक ढंग से काम नहीं कर रहे हैं। समय पर काम होना चाहिए, गुणवत्तापूर्ण काम होना चाहिए। मैं आपसे यह भी कहना चाहता हूं।

मैं दो-तीन मुद्दों के बारे में बताना चाहता हूं। माननीय मंत्री जी, कोरोना काल में लंबी दूरी की ट्रेन्स के स्टॉपेज़ बंद किए गए थे। कई यात्री तथा प्रवासी संगठन इसकी मांग करते हैं। मैं यह कहना चाहता हूं कि जो बड़े शहर हैं, उनको ज्यादा सुविधा देने की आवश्यकता है। मेरे चुनाव क्षेत्र में पनवेल शहर है। मैंने कई बार आपसे इसकी मांग की है। आपको यह काम करना चाहिए। कोरोना काल से पहले वरिष्ठ नागरिकों को विभिन्न रेलगाड़ियों के किराये पर छूट दी जाती थी। अगर वह छूट दोबारा दी जाएगी, तो वरिष्ठ नागरिकों को भी राहत मिलेगी।

मैं एक आखिरी बात कहना चाहता हूं। पुणे-लोनावला में तीसरे और चौथे ट्रैक को मंजूरी दी गई है। वह काम लंबित है। मैं फिर से कहना चाहता हूं कि अगर यह काम पूरा हो जाएगा, तो पुणे से लोनावला तक, जिस ग्रोथ से ये शहर बढ़ रहे हैं, उससे वहां के लोगों को सुविधा प्राप्त होगी।

मैं पुनः इस बिल के माध्यम से रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं। रेलवे सेक्टर में सबसे ज्यादा काम किए गए हैं। मंत्री जी ने आपने रिकॉर्ड ब्रेक काम किया है। (इति)

1428 hours

*SHRI NILESH DNYANDEV LANKE (AHMEDNAGAR): Hon'ble Chairman Sir, the work related to Ahmednagar-Pune interchange line has been pending for the last many years due to lack of maintenance point and I would like to request you to complete it as early as possible. I would also like to draw your attention towards a very important railway line projects, between Chhatrapati Sambhajinagar to Ahmednagar, Ahmednagar to Pune and Ahmednagar to Kalyan.

Sir, these rail line projects are very important as it will connect many important places and big cities like Shrikshetra Devgad Devsthan, Shrikshetra Shani Shingnapur, Shri Kshetra Shirdi and Shri Kshetra Ganpati Ranjangaon. These are important religious pilgrimage places and lakhs of people visit it every year. Many important industrial places like Walunj, Supa, Ranjangaon and Pune are interconnected on this line. The workers and laborers, businessmen and devotees commute on this railway line. Therefore, after completion of these railway projects, people would get immensely benefitted. This line is likely to connect. Pune, Shirdi and Sambhajinagar airports as well and that is why it is very important.

The rail line project between Ahmednagar and Kalyan is also very important. The people residing in Nagar and Beed districts, usually connected with the people living in Pune, Mumbai and Kalyan mostly. So, this line should also be made operational as early as possible.

(1430/RCP/SPS)

There is a small village called Nimdak in my Constituency. This place is far way from city area. There is a railway crossing and it needs a flyover-bridge immediately as it connects around 25-30 villages in that area. People have to wait for 30 long minutes at this railway crossing. So, it should also be completed as early as possible

A rail fare concession was given to senior citizens but during Covid pandemic, it was discontinued. Hence, I would like to demand that this facility should be provided once again.

(ends)

* Original in Marathi

1431 hours

SHRIMATI APARAJITA SARANGI (BHUBANESWAR): Hon. Chairperson, Sir, I rise today to speak in favour of the Railways (Amendment) Bill, 2024. This is indeed a privilege and an opportunity for me.

The proposed amendment is not just a legislative exercise by the Ministry of Railways. It is a very significant step towards modernising, simplifying and strengthening one of the most vital institutions of our nation, the Indian Railways. We are aware of the fact that the Indian Railways was established over 170 years ago. It is not just a mode of transportation. It is a unifying force. It is an equaliser that binds this vast and diverse nation. I think, all of us are aware of this. From connecting the remotest corners of the nation to driving the economic progress, the Indian Railways has been the lifeline of millions of Indians for ages and for generations. I can only say that it has symbolised mobility, opportunity and national pride.

Today, we have gathered here to speak about the proposed amendment. The Railways (Amendment) Bill, 2024 presented by the Ministry of Railways intends to repeal the Indian Railway Board Act, 1905 by suitably incorporating all its provisions into the current Railways Act, 1989. We need to appreciate the remarkable endeavour of the Ministry of Railways for having not only conceptualised the entire idea of bringing in the provisions of the Railway Board Act, 1905 into the current Railways Act, 1989 but also translating this entire idea, this forward-looking step into reality.

I must tell you that this particular amendment must have been brought by the Government which existed a couple of decades back. I must take you to the Report of the Joint Parliamentary Committee which was constituted for examining the Bill of 1986 which was presented to the Lok Sabha and thereafter laid in the Rajya Sabha on 21st February, 1989. While examining the Railway Bill, 1986 which later became the Railways Act, 1989, the then JPC which had been constituted for the purpose had recommended the repeal of the Railway Board Act, 1905 and the incorporation of all the provisions of the Railway Board Act, 1905 into the 1986 Bill. I was going though that report and I quote from that particular report. You have to give me some time. Para 40 of that particular report of the JPC, which was written in 1986, says:

> "The Committee note that while submitting a comprehensive Bill to consolidate the law relating to the Railways, the Government have not included the provisions of the Railway Board Act, 1905 in the Railways Bill. The Railway Board Act, 1905 is to be read with the provisions of the Indian Railways Act, 1890 and as such, it should appropriately find a place in the new Act."

But unfortunately, the JPC's report was not accepted.

(1435/PS/MM)

Today, Prime Minister Modi's Government has come forward and, for simple and effective governance, has proposed just one law, the Railways Act, 1989, with all the provisions of the Railway Board Act, 1905. This Bill will do away with the need to refer to two laws and this will definitely simplify the whole system.

HON. CHAIRPERSON (SHRI JAGDAMBIKA PAL): The Report was accepted. But the Government had not taken any action.

SHRIMATI APARAJITA SARANGI (BHUBANESWAR): Yes, Sir, exactly. I will say that it was not incorporated in the Bill.

Sir, to understand the necessity of this particular amendment, we must look at the history of the Indian Railways. Please give me some time.

HON. CHAIRPERSON: There is a time constraint. You have limited time.

SHRIMATI APARAJITA SARANGI (BHUBANESWAR): The establishment of the railway network in India was actually associated with the Public Works Department at that point of time during the British era. And thereafter, with the growth of the Princely States and the expansion of the railway network in the country, there was a separation of the Indian Railways from the Public Works Department, and the Railway Board Act, 1905 was enacted.

Sir, we go fast forward to 1989 when the Railways Act, 1989 was enacted. This particular Railways Act, 1989 replaced the earlier Act of 1890 and provided a very modern and comprehensive framework for railway governance. But Sir, unfortunately, again, this particular Act which came, the new law which came, did not incorporate the provisions of the Railway Board Act of 1905. At the cost of being repetitive, I am saying this. So, we continued with two sets of laws all through. The Railways Act, 1989 and the Railway Board Act, 1905 creating complexity and hence, this particular Bill is required.

The functions and independence of the Railway Board will be enhanced with this Bill. At the same time, it is highly pertinent to mention here that there has been no financial implication when we implement this particular amendment, the Railways Act, 1989 with the incorporation of the provisions of the Railway Board Act, 1905. The expenditure on the Railway Board proposed to be constituted as a statutory body under the Railways Act, 1989, would continue to be met from the budgetary provisions under the revenue segment of the Railway Budget. And I must inform the House that this time, the expenditure for 2024-25 on the Railway Board would be to the tune of Rs. 404 crore.

1438 hours (Shri A. Raja *in the Chair*)

Sir, as I conclude, I am reminded of the speech of the hon. Prime Minister Shri Narendra Modi ji from the ramparts of the Indian Red Fort on August 15, 2022. He talked of 'Panch Pran' for the coming twenty-five years. And he had also said, and I quote:

> "In this Azadi Ka Amrit kaal, new laws should be made by abolishing the laws which have been going on from the time of slavery."

Sir, all the Ministries of the Government of India had been asked to identify the obsolete laws and draft new legislations that are in consonance and in line with the idea of a resurgent India. I am delighted to say in the House that the Central Government identified around 1500 archaic laws and they have actually been removed from the system.

Sir, the Railways (Amendment) Bill, 2024 is a significant step towards making Indian Railways more agile, more efficient, more modern, and more capable towards serving the needs of the people of this nation. I commend the efforts of the Ministry of Railways and all its officials. Of course, under the leadership of Prime Minister Modi ji this particular, much-needed, amendment is going to take place. I seek the support of all in this august House for the Bill.

Thank you so much.

(ends)

(1440/SMN/YSH)

1440 hours

SHRI M. K. RAGHAVAN (KOZHIKODE): Hon. Chairperson, Sir, first of all, I appreciate hon. Minister Shri Ashwini Vaishnaw Ji for the intention of this Bill which enhances the functions of the Railway Board.

Sir, I, however, have a few suggestions in this regard to and submit before the hon. Minister for kind consideration and implementation.

Sir, I would like to explain it in detail. Kozhikode is my constituency. Despite my multiple requests, no new trains have been sanctioned for Bengaluru, Trivandrum, Mangalore and to Mumbai. The proposal for the west hill pit line and new Railway zone for Kerala are pending before the Railway Board.

Not only that, Sir, all the pending cases are there. Sabari line, Guruvayur line and Nilambur-Nanjangud Railway line are pending before the Ministry of Railways.

Sir, Railway Board is already a powerful institution. I believe that the Board is already over-burdened today. All major proposals today require approval of Railway Board. This creates difficulties for people, constituency and for the Board.

Instead of this, my humble submission before you is to decentralize the power of Railway Board. We need a new body called Railway Divisional Committee which shall be convened by Divisional Railway Manager. The DRC should convene every month to discuss upon the connectivity, infrastructure, and all passenger amenities of the respective divisions. Members of Parliament of respective divisions should be made part of the body to have a greater say in the developmental works of their constituencies. The seniormost MP should be made the Chairman of the Committee.

The Committee should be financially and administratively empowered to take decisions concerning railway divisions.

Hence, I strongly believe that the decentralization of powers of the Railway Board will enhance the efficiency of Railway Board as mandated by this amendment.

Sir, our Railway network is expanding rapidly. It is very important that this decentralisation is done.

Sir, the sanctioning of new trains has to be based on demand and based on requirement of the State. This will help reduce crowd in trains. A few days ago in train number 12484 between Kerala and Delhi, this issue had happened causing great inconvenience to commuters. A large number of passengers travel in reserved coaches even today causing great inconvenience to others. This must be stopped. A major reason for this is due to lesser number of trains running along the route. Once more trains start running, this problem will perish. There is also an urgent requirement of more railway personnel both for security and for railway operations urgently. The Railway Board must prioritise this.

Sir, another important thing is to ensure the cleanliness of the tracks and coaches. This has to be strictly enforced. My suggestion is if needed, a new regulatory authority should be established for ensuring this.

Since the topic is on Railways, I can speak for hours on this because I have so many bitter experiences in this field. But since I want to stick to the context of the Bill, I am not extending it any further. So, by the way, I would like to mention one thing before the hon. Minister.

Sir, Yashwantpur – Kannur was idled for six hours at Kannur Railway Station from morning to evening. Railways sanctioned for its extension to Calicut. The time schedule has been already announced but unfortunately, till now, it is not introduced. So, my humble submission before the hon. Minister is that you have to intervene and do this fast. This is my humble submission before you.

(1445/SM/RAJ)

Sir, we are proud of Indian Railways. It is a public service unit and not a commercial entity. I hope the Government keeps this in mind while introducing any reforms. Again, I request the hon. Minister to do something for Kerala State. For the last so many years, we have been requesting the Ministry for the development of railways in our State.

I always appreciate the hon. Minister because you have performed very well. You did so many things for Kerala, especially for my constituency, Calicut. So, kindly do the needful for the State. Thank you.

(ends)

1446 बजे

श्री राजेश वर्मा (खगड़िया) : सभापति महोदय, रेल (संशोधन) विधेयक, 2024 पर अपने विचार को रखने का अवसर देने के लिए मैं लोक जन शक्ति पार्टी, रामविलास और खगड़िया की जनता की तरफ से आपका आभार और धन्यवाद व्यक्त करता हूं।

सभापति महोदय, जब हम एक भारत की बात करते हैं, तो उसका सबसे श्रेष्ठ उदाहरण भारतीय रेल है, जो पूरे देश को जोड़ने का काम करती है। मैं आपके माध्यम से प्रधान मंत्री जी और रेल मंत्री आदरणीय वैष्णव जी का विशेष आभार व्यक्त करता हूं, जिन्होंने बुलेट ट्रेन की स्पीड से कई महत्वपूर्ण निर्णय लिए और उसका जीता-जागता उदाहरण आधुनिक और स्वदेशी वंदे भारत ट्रेन है।

सभापति महोदय, वर्तमान में 68 वंदे भारत ट्रेन्स कुल 136 सेवाओं के साथ देश भर में चल रही हैं। वे देश के लगभग 24 राज्यों में 300 से ज्यादा स्टॉपेज और 170 जिलों को पूरी तरह से कवर करने का काम कर रही हैं। अगर हम पिछले 10 वर्षों की बात करें, तो यात्री सुरक्षा के लिए 1.27 लाख करोड़ रुपए का आवंटन किया गया है और हर साल लगभग सात हजार किलोमीटर पुरानी ट्रैक को बदलने का काम रेल मंत्रालय के द्वारा किया जा रहा है, जो काफी सराहनीय है।

रेल के विद्युतीकरण में भी ऐतिहासिक प्रगति हुई है। जहां विगत 60 वर्षों में 21 हजार किलोमीटर विद्युतीकरण हुआ था, वहीं पिछले 10 वर्षों में यह बढ़ कर लगभग 41 हजार किलोमीटर हो गया है। इस विद्युतीकरण से 600 मिलियन टन अतिरिक्त माल ढुलाई हुई है। इसके साथ-साथ 640 करोड़ लीटर डीजल की बचत और 400 करोड़ किलो CO_2 उत्सर्जन में कमी आई है, जो पर्यावरण को संरक्षण देने में अहम भूमिका निभाता है। यह लगभग 16 करोड़ पेड़ लगाने के बराबर है।

सभापति महोदय, बिहार राज्य में रेलवे का 100 प्रतिशत विद्युतीकरण हो चुका है, इसके लिए मैं रेल मंत्रालय को धन्यवाद देता हूं। अब तक अमृत स्टेशन के अंतर्गत कुल 98 स्टेशंस विकसित किए गए हैं, वहीं वर्ष 2014 से अब तक कुल 490 फ्लाई ओवर्स और अंडर ब्रिजेज का काम संपन्न कराया गया है। मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करता हूं कि जिस तरह से पश्चिमी और उत्तरी रेलवे में मैकेनाइज्ड लाँड्री की शुरुआत की गई है, उससे ट्रेनों में मिलने वाली चादर और लिनन की सफाई की गुणवत्ता में काफी सुधार आया है। मैं माननीय मंत्री जी से यही आग्रह करूंगा कि रेलवे के हर डिविजन में मैकेनाइज्ड लाँड्री स्थापित की जाए, ताकि सभी ट्रेनों में सफाई, उच्च मानकों का पालन करते हुए सुनिश्चित हो सके। रेल मंत्रालय ने पूरे देश में रेल को मजबूत करने का काम किया है। मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं कि माननीय मंत्री जी ने मेरे खगड़िया, लोक सभा क्षेत्र के लिए कई महत्वपूर्ण निर्णय लिए हैं।

(1450/KN/RP)

मैंने रेल मंत्री जी से अनुरोध किया था कि मेरे लोक सभा क्षेत्र खगड़िया से दिल्ली तक आने के लिए एक भी राजधानी ट्रेन नहीं है। उन्होंने त्वरित मानसी से दिल्ली के लिए राजधानी ट्रेन देने का काम किया।

महोदय, मैं माननीय मंत्री जी के समक्ष अपने लोक सभा क्षेत्र के लिए भी कुछ मांगों को रखना चाहता हूं। मेरे खगड़िया लोक सभा क्षेत्र में हसनपुर-बिथान रेलखंड का परिचालन शुरू कराया जाए।

वर्तमान में 28 मार्च, 2023 को ट्रायल का निरीक्षण किया गया है, लेकिन 20 महीने बाद भी इस पर ट्रेन का परिचालन नहीं हो पाया है। उसी तरह से बिथान से कुशेश्वर स्थान रेल लाइन का कार्य भी अधूरा है। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि इस कार्य को पूर्ण कराने का निर्णय लिया जाए। लोक सभा क्षेत्र के खगड़िया-कुशेश्वर स्थान रेलखंड पर अतिरिक्त बजट देकर इस रेलखंड में पटरी बिछाने का कार्य कराया जाए।

महोदय, लोक सभा क्षेत्र के अलौली से खगड़िया रेलखंड पर, जहां पर पटरी बिछ चुकी है, केवल पैसेंजर ट्रेनों का परिचालन शुरू होना है। मैं चाहूंगा कि माननीय मंत्री जी की निगाह उस ओर भी जाए। मैं बिहार की तरफ से माननीय रेल मंत्री जी, माननीय प्रधान मंत्री जी से एक महत्वपूर्ण गुजारिश और निवेदन करना चाहता हूं। जितने भी बिहारी हैं, उन्होंने हमेशा से केन्द्र में एनडीए की सरकार का शत-प्रतिशत समर्थन किया है। पिछले लोक सभा चुनाव में एकतरफा एनडीए के पक्ष में 40 में से 39 सीट्स जिता कर भेजा और इस बार 40 में से 30 सीट्स एनडीए के पक्ष में बिहार की जनता ने देकर भेजा है। मैं रेल मंत्रालय से चाहूंगा कि जब भी हमारे यहां पर्व होता है, चाहे वह छठ हो, दुर्गा पूजा हो या दीवाली हो, पूरे देश भर में बिहार के जो कर्मचारी हैं, वे पूरे देश भर में कार्य करते हैं। बड़े-बड़े उद्योग-कारखाने उनके सहयोग से चल रहे हैं, जिससे देश आर्थिक रूप से भी मजबूत हो रहा है। मैं कहना चाहूंगा कि जब वे साल में एक बार पर्व के वक्त अपने घर की ओर रुख करते हैं, तो वे किस तरीके से शौचालयों में, डिब्बों में भर-भर कर अपने घर आते हैं? मेरा माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि उनके लिए विशेष ट्रेन कम से कम साल में एक बार चलाई जाए, ताकि वे सम्मान के साथ अपने घर जा सकें। मैं उनके लिए निवेदन करना चाहूंगा कि बिहार के उन साथियों की तरफ अपनी निगाह करें।

अंत में, मैं रेल के हरेक उस कर्मचारी को नमन करते हुए, जिसने भारतीय रेल को शिखर पर पहुंचाया है, चाहे वह डीआरएम हो, चाहे वह लोको पायलट हो, चाहे वह स्टेशन मास्टर हो, चाहे वह एक-एक स्टेशन और रेल मंत्रालय से जुड़ा कर्मचारी हो, उसके लिए बस यही कहना चाहूंगा कि –

“अब तक की कामयाबियां तुम्हारे नाम करता हूं,
हरेक की लगन को झुक कर सलाम करता हूं।”

चूंकि रेलवे देश के विकास के लिए उत्कृष्ट कार्य कर रहा है, इसलिए मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूं। मैं आपका फिर से लोक जनशक्ति पार्टी (रामविलास) और खगड़िया की जनता की तरफ से साधुवाद एवं आभार व्यक्त करता हूं। धन्यवाद।

(इति)

1453 hours

DR. GUMMA THANUJA RANI (ARAKU): Thank you, Chairman, Sir, for giving me this opportunity to express my views on this Bill.

The Indian Railways is not just a lifeline for the nation; it is the thread that weaves the aspirations of millions into the fabric of progress. The Indian Railways, one of the largest railway networks in the world, is the backbone of our economy, and a source of connectivity. It serves not just as a means of transportation but also as a driver of employment, economic development, and
regional integration. The Railways Act, 1989, which governs this vast network, has undergone amendments over the years to address emerging challenges and regional needs.

There are some of the positives of this Bill. First and foremost, by repealing the Indian Railway Board Act, 1905, and merging its provisions into the Railways Act, 1989, this Bill removes the need to refer to multiple laws. This unification is a much-needed move. It reduces the administrative burden and ensures that the system is easier to understand and implement, both for officials and stakeholders.

The Bill also brings all railway governance under one comprehensive law. This step ensures better coordination between different parts of the railway system. When policies and operations align under a single framework, it becomes easier to implement projects smoothly across the country, promoting uniformity and fairness.

(1455/NKL/VB)

Now, I come to some of the challenges of the Bill. The absence of specific provisions ensuring equitable regional representation on the Railway Board risks widening the gap between well-connected regions and underserved areas. For States like Andhra Pradesh, this could mean delays in addressing vital connectivity and infrastructure demands.

I would like to give some of the suggestions regarding the Bill. I would strongly urge the inclusion of regional representation in the Railway Board. States like Andhra Pradesh contribute significantly to passenger and freight services. Having representatives from such States on the Board would ensure that regional needs, such as improved connectivity and freight corridors, are addressed effectively.

The Bill must prioritize infrastructure development in States that have high economic and logistical importance. For Andhra Pradesh, key projects like the operationalisation of the South Coast Railway Zone and better connectivity to ports such as Visakhapatnam and Krishnapatnam should be fast-tracked. These initiatives will not only boost regional development but also contribute significantly to the national economy.

Coming to my Constituency, Araku, I would like to raise a few important issues. To attract more tourists, an exclusive Araku to Visakhapatnam Toy Train may be introduced on the lines of the well-established Kalka-Shimla Toy Train operating at Himachal Pradesh State. Many tourists coming to Araku are interested to witness the beautiful natural landscapes through the Vista Dome coaches of the Railways. But in the existing trains, there are only two to three coaches which are not meeting the demand of the tourists, and people are forced to travel in other coaches. I recommend for a significant increase in the number of Vista Dome Coaches.

Moreover, the Borra Caves is a very important attraction for Araku Tourists. The train movement over the single railway track above Borra Caves has many times led to earth and rocks falling in the caves, at times narrowly missing tourists.

I would like to mention that the situation at the ancient caves is already grave, and the East Coast Railways is planning to double the Kothavalasa to Kirandul line by laying a second track above the Borra Caves. Once a double track is laid, there will be frequent movement of trains, which might cause a major landslide, closing the historic Borra Caves altogether.

I would also like to point out that the caves are visited by thousands of people every day during the peak season. A landslide could harm a large number of people. The said Borra Caves is a major source of income for local people. Hence, I would like to request you to construct the second line in such a manner that it does not cause any threat to the caves.

In recent seasons, Araku has witnessed a rapid increase in the number of tourists coming from The Telangana State. In order to facilitate and enhance tourism, a special train directly from Hyderabad to Araku travelling via Warangal, Khammam, Guntur, Vijayawada, Rajahmundry and Visakhapatnam may be introduced. This will play a very crucial role to ensure hassle-free travel for tourists from Telangana State till the final destination, that is, Araku.

Coming to the introduction of facilities, a proposal should be made for introducing VIP Waiting Longue, Retiring Room, Lactation Room and an Emergency Railway Clinic at Araku Railway Station. This will be a great relief for the tourists at Araku Station.

As Tirupati is a very important destination for devotees, I would request the hon. Minister to kindly look into the following specific issues:

1. Developing a third railway line between Renigunta and Gudur.
2. Early grounding and completion of the New Railway line between Pudi and Yerpedu.
3. Restoration of the stoppages at Vendodu, Naidupeta, and Sullurupeta for trains that stopped there before the COVID-19 pandemic.
4. Addressing the traffic congestion by widening the narrow underpass near Ambedkar Nagar in Gudur.
5. Introducing a new Vande Bharat sleeper trainset between Tirupati and Visakhapatnam.
6. Introducing new trains connecting Tirupati with key pilgrimage destinations, specifically Varanasi and Ayodhya.
7. Initiating MEMU services between Tirupati-Nellore and Kadapa.

I urge the Government to incorporate the suggestions raised today and also take steps to address the issues raised concerning the State of Andhra Pradesh as well as my constituency, Araku. These steps will enable Indian Railways to drive progress efficiently and benefit citizens across the nation. With these suggestions I support the bill.

Thank you.

(ends)

(1500/VR/PC)

1500 hours

DR. M. P. ABDUSSAMAD SAMADANI (PONNANI): Thank you, Chairman, Sir, for giving me this opportunity to speak on the Railways (Amendment) Bill, 2024.

Sir, we do understand and value that we have the largest railway system in the world. Railway is seen as the symbol of national integration from the days of Independence. Railway is making a good profit which should be contributed towards the passenger amenities. The passengers do have a right and they deserve sufficient facilities, security with due consideration of their dignity. I emphasize this point while discussing this Bill.

Sir, at this juncture, I want to draw the attention of the Government and the hon. Railway Minister towards certain very important requirements of my constituency in the State of Kerala. We have six railway stations in the Malabar region of Kerala internal. These stations fall in my constituency. They have been totally neglected. We regard many moves taken by the hon. Minister who is very efficient, positive and proactive with regard to the railways throughout the country and the help rendered by him to the State of Kerala. But these railway stations, as I said, have been justifiably neglected.

Sir, we have a station called Tirur. This is the first major station of the district and is one of the prominent stations of the State of Kerala. This is one of the best leading railway stations of South India. Tirur falls in the list of 50 best performing railway stations.

Sir, I am very happy and grateful that the hon. Minister has come in the House, and I would draw his esteemed attention towards the grievances of the people of my constituency.

Sir, as I was talking about the Tirur station, which is a major station in my State, 11 trains do not have a stoppage there and as a result, the people of my constituency, the people of the entire area face a lot of difficulties as they depend on this station. I request the hon. Minister to consider this very important requirement of the people of my constituency.

Sir, the hon. Minister is very efficient, positive and proactive. We have great expectations from him. So, my first and foremost request is that these 11 trains should stop at Tirur, which is one of the best performing stations of

South India. We do not understand why this is happening. So, this should be corrected.

Sir, we have another very important station, which is the coastal station called Tanur. It should be included in the Amrit Bharat Station Scheme. It will help in the development of that area and the welfare of the passengers.

Sir, we have some grievances with regard to other stations also. Some important trains do not stop at these stations like Pallipuram, Kuttipuram, Thirunavaya, Tanur and Pappanangadi. This has been a long pending demand of the people of Kerala. Apart from this, there are no sufficient trains to cater to the need of the large population of the Malabar region of Kerala. The Shoranur-Kannur route also does not have adequate train services particularly at peak times. So, additional MEMU trains should run on this route.

(1505/SAN/IND)

Sir, during vacation days, special trains are required from Delhi to Kerala since many trains on this route are fully booked during those days and the flight tickets are also unaffordable for most of the passengers.

I also request the hon. Minister to add extra coaches to the existing trains to clear the wait-list.

Sir, Kerala needs more passenger trains. That is another requirement of the State. While other States are being allotted new railway lines, for the State of Kerala, there are only doubling of track projects and certain survey announcements.

After China, we are the country having the largest elderly population, that is, senior citizens. They used to get some concession while travelling by train, which has been withdrawn. I would request the hon. Minister to reinstate that small privilege which was being given to them.

Hon. Minister, I had read during my school days a novel written by Charles Dickens - *Great Expectations*. Similarly, we do have great expectations from you of more than what you have done for the State of Kerala and my constituency, Ponnani.

Thank you so much, Sir.

(ends)

1506 बजे

श्री धर्मबीर सिंह (भिवानी-महेन्द्रगढ़) : सभापति जी, माननीय रेल मंत्री जी आज रेल (संशोधन) विधेयक 2024 लेकर आए हैं। अंग्रेजों का यह सिस्टम लगभग 200 साल पुराना था। पिछले दस सालों से सभी क्षेत्रों में बदलाव हुए हैं और इसी कड़ी में रेल में भी बदलाव हुए हैं। एक समय ऐसा था जब आम सवारी जब रेल से यात्रा करती थी, तो उसे डर लगता था कि समय से पहुंचेंगे या नहीं, कहीं दुर्घटना न हो जाए लेकिन पिछले दस सालों से जब भी कोई व्यक्ति रेलवे स्टेशन जाता है तो उसे ऐसा लगता है कि कोई फाइव स्टार जगह है। मैं बड़े स्टेशन की बात नहीं कह रहा हूं, मैं हरियाणा प्रदेश के छोटे-छोटे सब-डिविजन के स्टेशन्स की बात कर रहा हूं। आप हिसार का स्टेशन देख सकते हैं। जिस प्रकार से स्टेशनों का स्वरूप बदला है, वहां बैठने को मन करता है। मैं पूरे देश की बात कर रहा हूं कि पहले जब कोई देश के एक कोने से दूसरे कोने जाता था तो चार-चार बार ट्रेन बदलनी पड़ती थी। आज एक जगह से बैठो तो देश के किसी भी कोने में चले जाओ, एक ही ट्रेन द्वारा पहुंच सकते हैं। आप सभी देख सकते हैं कि जो आदमी हवाई सफर करता था जैसे दिल्ली से जयपुर, दिल्ली से चंडीगढ़, अब वह व्यक्ति ट्रेन द्वारा ढाई घंटे में पहुंच जाता है। स्टेशनों और बोगियों में देख सकते हैं कि कितना बदलाव हुआ है।... (व्यवधान) छह महीने बाद आप भी जब हिसार से आएंगे तो उसी ट्रेन में आओगे। आज पता ही नहीं चलता कि किस-किस नाम की कितनी नई ट्रेनें चलाई जा रही हैं। आप विश्वास कीजिए कि जिन लोगों का रेलवे से विश्वास उठ गया था, वह आज वह कह रहा है कि मुझे ट्रेन की टिकट करवा दीजिए, क्योंकि वह समय से पहुंचता है। हरियाणा प्रदेश की एक भी लाइन ऐसी नहीं है जिसका इलेक्ट्रिफिकेशन नहीं हुआ हो। जो आदमी दस साल पहले देश से बाहर गया था, वह आज की स्थिति देख कर आश्चर्य चकित हो जाता है कि क्या यही वह भारत है जहां ट्रेनों की हालत बहुत खराब थी।

महोदय, भारतीय रेल का जिस प्रकार मंत्री जी ने सुधारीकरण किया है, वह अत्यंत प्रशंसनीय है। इसके साथ-साथ मैं कुछ सुझाव भी देना चाहता हूं। माननीय मंत्री जी पर और माननीय प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी पर देश का पूरा विश्वास है। यह जो लाइन है, इसके इधर केएमपी है और उत्तर प्रदेश की तरफ ईस्टर्न पेरिफरल है। जो ट्रेनें दूर से आती हैं, इसके चारों तरफ चार बड़े स्टेशन बनाओ। दिल्ली के अंदर रेलवे का बड़ा लैंड बैंक है जिसको लोग एनक्रोच भी करते हैं और वहां जाम भी लगता है। यहां मेट्रो का समाधान करें। मेट्रो द्वारा आदमी जाम से भी बच जाएगा और पर्यावरण दूषित होने से भी

बच जाएगा। जहां लाइन है, उसके ऊपर मेट्रो बन सकती है और उसके साथ सड़क बन सकती है। ग्रीन बैल्ट छोड़ी जा सकती है।

(1510/RV/SNT)

महोदय, दिल्ली में रेलों के ठहराव के लिए जगह कम है। जो रेल कोलकाता से चलती है, बैंगलुरू से चलती है, अगर उनका ठहराव दिल्ली से 100-125 किलोमीटर दूरी पर चाहे हिसार हो, भिवानी हो या महेन्द्रगढ़ हो, वहां हो जाए, तो हमारे लिए इसका फायदा होगा और चूंकि यहां पर जगह कम है, तो उनके लिए भी यह फायदेमंद हो जाएगा।

आप जो अंडरपास बनाते हैं, उसके लिए अगर आप राज्य सरकार से 100 प्रतिशत की जगह 50 प्रतिशत पैसे लें, तो हमें और ज्यादा फायदा मिल जाएगा।

महोदय, मैं तीन-चार रेलवे लाइन्स की मांग करना चाहूंगा। लोहारू से भिवानी के लिए रेल लाइन, नीमराना से अटेली दादरी रेल लाइन, फर्रुख नगर से झज्जर-दादरी-लोहारू रेल लाइन की मांग करता हूं। मेवात भी किसी प्रकार से दिल्ली के साथ जुड़ जाए।

महोदय, दो-तीन अंडरपासेज की मांग करता हूं। जवाहर नगर पर हाल्ट बनवाया जाए। पोल नं. 161/2 और 161/3 पर एक अंडरपास बनाएं। जेरपुर पाली रेलवे स्टेशन पर फुट ओवर ब्रिज बनवाएं।

महोदय, इसके साथ-साथ एक ट्रेन चुरू के लिए भी चलाएं, ताकि चुरू के लोगों का भी हमारे साथ-साथ काम चल जाए... (व्यवधान)

बहुत-बहुत धन्यवाद।

(इति)

1511 बजे

श्रीमती संजना जाटव (भरतपुर) : सभापति महोदय, आज मैं हमारे देश की जीवन रेखा भारतीय रेल की बिगड़ती स्थिति पर अपनी गहरी चिंता व्यक्त करने के लिए खड़ी हुई हूं। विभिन्न सरकारों ने इस महत्वपूर्ण संस्था को मजबूत करने का प्रयास किया है, पर यह देखना अत्यंत दुखद है कि वर्तमान सरकार के तहत इसकी हालत दिन-ब-दिन खराब हो रही है।

महोदय, आज मैं जो तथ्य प्रस्तुत करना चाहूंगी, वह मात्र आलोचना नहीं है, बल्कि यह आधिकारिक आंकड़ों, रिपोर्टों और जमीनी अनुभव पर आधारित है।

बजट आवंटन 2024-25 की रिकॉर्ड संख्या के पीछे प्रबंधन की कमी है। वर्तमान सरकार ने केन्द्रीय बजट 2024-25 में भारतीय रेल के लिए 2.62 लाख करोड़ रुपये का रिकॉर्ड आवंटन घोषित किया है, जिसमें 1.08 लाख करोड़ सुरक्षा संबंधी गतिविधियों के लिए सम्मिलित है।

बुना था सपना तरक्की का, पर देखो यह हाल है,
सुरक्षा पर पड़ा सवाल है,
हादसे देते हैं गवाही हर साल है।

महोदय, बढ़ते हादसे एक गंभीर सच्चाई है। यात्रियों की सुरक्षा, जो भारतीय रेल की नींव है, वर्तमान सरकार के तहत इससे बार-बार समझौता किया गया है। वंदे भारत जैसी हाई स्पीड ट्रेन को बड़े जोश के साथ लॉन्च किया जा रहा है, पर लगातार हो रही दुर्घटनाएं प्रणालीगत विफलताओं को उजागर करती हैं। पिछले पाँच वर्षों में मंत्रालय के आंकड़ों के अनुसार हर महीने औसतन तीन दुर्घटनाएं हुई हैं। बालासोर त्रासदी और उसके बाद कंचनजंगा एक्सप्रेस के पटरी से उतरने की घटनाएं मजबूत सुरक्षा तंत्र की अनुपस्थिति को दिखाती है। बालासोर ट्रेन दुर्घटना दुखद है, जिसमें लगभग 300 लोगों की जान चली गई।

इसके अलावा वर्ष 2017 से रेल बजट का केन्द्रीय बजट में विलय कर दिया गया है, जिससे संसद में गहन चर्चा का अवसर समाप्त हो गया है। इससे जवाबदेही कम हुई है और सरकार की प्राथमिकताओं पर सवाल उठाने का मंच भी छीन लिया गया है। सबसे परेशान करने वाली बात यह है कि बजट का ध्यान बहुसंख्यक यात्रियों की जरूरतों पर नहीं है। हमारी 90 प्रतिशत आबादी सामान्य और बिना आरक्षित डिब्बों पर निर्भर करती है, फिर भी बजट का झुकाव उच्च वर्ग की 10 प्रतिशत आबादी के लिए लग्जरी सेवाओं की ओर है। यह रेलवे के सभी नागरिकों की समान सेवा के मिशन से एक खतरनाक विचलन है।

सरकार का झुकाव निजीकरण की ओर है, जिसे आधुनिकीकरण के रूप में पेश किया जा रहा है। यह भारतीय रेल के सार्वजनिक सेवा के मूल सिद्धांत को भी कमजोर करता है। तेजस एक्सप्रेस जैसे निजी ट्रेनों के टिकट की कीमतें 1.5 गुना तक बढ़ा दी गयी हैं, जिससे बड़ी आबादी के लिए यात्रा महंगी हो जाती है। महिलाओं, वरिष्ठ नागरिकों, दिव्यांगजनों और रक्षा कर्मियों के लिए रियायतें समाप्त हो जाने से लाखों कमजोर नागरिक प्रभावित होंगे। शौचालय गंदे बने हैं और यात्रियों ने स्वच्छता को लेकर भी शिकायत की है।

(1515/GG/AK)

बुनियादी ढांचा, अधूरे वादे, अपेक्षित ज़रूरतें भव्य घोषणाओं के बावजूद रेलवे के आधुनिकरण का सपना अभी भी दूर है। 40 प्रतिशत से अधिक रेलवे ट्रैक नवीनीकरण के लिए लंबित है। 55 प्रतिशत से भी अधिक स्टेशनों पर पीने का पानी और बैठने जैसी बुनियादी सुविधाओं की कमी है।

माननीय सभापति महोदय, भारतीय रेल केवल एक संस्था नहीं है यह हमारे देश की धड़कन है। इसके बावजूद वर्तमान सरकार के तहत इसकी आत्मा को खराब शासन और उपेक्षा द्वारा कमजोर किया जा रहा है। सरकार को दिखावे की राजनीति छोड़कर सार्थक सुधारों पर ध्यान देना चाहिए। हमें सुनिश्चित करना चाहिए कि भारतीय रेल केवल लाभ कमाने का साधन न बने बल्कि जनता की सेवा का एक माध्यम बना रहे।

माननीय सभापति महोदय, बजट में मेरे राजस्थान की भी अनदेखी की गई है और मैंने अपने भरतपुर क्षेत्र की रेलवे की समस्याओं को लेकर माननीय रेल मंत्री जी को कई बार पत्र लिखे हैं लेकिन बड़े अफसोस और दुख के साथ मुझे कहना पड़ रहा है कि महीनों बीत जाने के बाद भी आज तक उन पत्रों का कोई मुझे जवाब नहीं मिला है जिससे रेल मंत्रालय की कार्य कुशलता पर सवाल उठता है।

धन्यवाद।

(इति)

1517 बजे

श्री रमाशंकर राजभर (सलेमपुर) : सभापति महोदय, मैं रेल मंत्री जी को बधाई देता हूँ कि रेल के सुधार के लिए जितना कुछ कर पाना चाहिए, आप करें। इस विधेयक के प्रस्तर 2(क) के 4 में आपने बोर्ड के सदस्यों की संख्या बढ़ाने की बात कही है। उसमें अगर एससी, एसटी और ओबीसी को भी आप सदस्य बनाएंगे तो मैं समझता हूँ कि बहुत अच्छा होगा।

महोदय, मैं समय को आगे न बढ़ाते हुए इतना जरूर कहूंगा कि बोर्ड को ताकत दी जाए, बोर्ड ताकतवर हो, स्वतंत्र हो कर काम करे। रेलवे में काम करने की जरूरत है। अगर मैं कहूँ कि कब तक जरूरत है, चार महीने वेटिंग वाली टिकट आज मिल रही है, कनफर्म टिकट के लिए आपको चार महीने पहले टिकट लेनी पड़ेगी, लेकिन तीन दिन में हम कनफर्म टिकट दे पाएं, तब तक हमको रेलवे में काम करना चाहिए। नई तकनीकों का उपयोग करना चाहिए।

माननीय सभापति जी, उत्तर प्रदेश और बिहार में आबादी घनत्व ज्यादा है। रेलवे बोर्ड इस बात की समीक्षा करेगा कि जहां आबादी घनत्व ज्यादा है, वहां हमारी ट्रेनों की संख्या कितनी है? क्योंकि गर्मी के महीनों में और त्यौहारों की सीज़न में आज भी यूपी, बिहार का आदमी ट्रेन की बोगी के लेट्रीन वाले खाने में चढ़ कर जाता है, आप लोगों ने फोटो देखी होगी। जब तक हम उसे सीट न दे पाएं, तब तक काम करने की जरूरत है।

महोदय, मैं अधिक समय नहीं लूंगा, लेकिन दो-तीन बातें अपने क्षेत्र की भी कहना चाहता हूँ। महोदय, 50 दिनों से रेवती रेलवे स्टेशन पर हमारी जनता आंदोलन कर रही है कि वहां पर हॉल्ट स्टेशन को खत्म करो और रेलवे स्टेशन को रहने दो। वह रेलवे स्टेशन था। वह बिहार और यूपी को जोड़ने वाला, गंगा और दोआबे का मध्य स्टेशन था। लेकिन माननीय मंत्री जी ने अधिकारियों को इतनी पॉवर दे दी है कि जब मन करेगा, जिसको मन करेगा, उसको हॉल्ट स्टेशन घोषित कर देंगे। एक तरफ हम बुलेट ट्रेन चलाने की बात कर रहे हैं और दूसरी तरफ रेलवे स्टेशन को हॉल्ट स्टेशन घोषित कर के वहां से पटरी उखाड़ दी। इस कारण से वहां अब तक एक आदमी मरा है और तीन लोगों के हाथ-पैर कट गए हैं।

मौर्या एक्सप्रेस, जिसका अंतिम स्टेशन गोरखपुर है, गोरखपुर रेलवे स्टेशन पर ट्रेन रुकती है, 50 किलोमीटर पर बनकटा रेलवे स्टेशन है।

(1520/MY/UB)

ग्वालियर-छपरा ट्रेन का अंतिम स्टॉप छपरा है। वहां की आम जनता आंदोलन कर रही हैं। वहां की आम जनता कह रही हैं कि इस ट्रेन से हम लोग जिला मुख्यालय में जाते हैं, इसलिए इस ट्रेन को शुरू कर दिया जाए। अभी भी यह ट्रेन शुरू नहीं की गई है। गोरखपुर के हमारे साथी कह रहे थे कि हम रेलवे में बहुत विकास कर रहे हैं। उन्होंने यह भी कहा कि गोरखपुर में बहुत विकास हुआ है।

सभापति जी, गोरखपुर का रेलवे कारखाना कहां गया? गोरखपुर के रेलवे विद्यालय की क्या दशा है, उसको भी देखना चाहिए। गोरखपुर-छपरा रेल खंड पर भाटपार में बेलपार पंडित ढाला है। उस ढाले पर एक-एक किलोमीटर तक जाम लगता है। मैं चाहूंगा कि वहां पर एक

ओवरब्रिज बनाने की कृपा कर दीजिए। भटनी-बनारस रेल खंड पर राम जानकी मार्ग बहुत बड़ा रेल मार्ग है। उस पर एक रेलवे ढाला लार रोड है। वहां पर एक-एक किलोमीटर तक जाम लगता है। मैं चाहूंगा कि वहां भी एक ओवरब्रिज बनाने की कृपा कर दें।

महोदय, हमारा मधुबन ढाला जो इंटर-कनेक्टिंग रोड है। यहां भी एक-एक किलोमीटर तक जाम लगती है। वहां भी जनता ओवरब्रिज की मांग कर रही है, लेकिन हम कुछ नहीं कर पा रहे हैं। बेलथरा रोड की 18 नंबर केबिन को बंद कर दिया गया। उसके दोनों तरफ स्कूल है। बच्चियाँ साइकिल से रेलवे ट्रैक पार कर रही हैं। यह रोज अखबारों में छप रहा है। वहां अण्डरपास बना दिया जाए।

हमारे पूरे सदन ने कहा कि कोरोना काल के विभीषका से जो ट्रेन्स बंद हुई, ऐसा लग रहा है कि सरकार कोरोना काल का इंतजार कर रही है कि कहीं ट्रेनों को बंद न करना पड़े, इसलिए ट्रेनों को सरकार चालू नहीं कर रही है। आप किस मोह में पड़े हैं? कोरोना काल में जो ट्रेन्स चल रही थीं, उनके यात्री अब कहां जाएंगे? उन यात्रियों के लिए आप कोरोना काल में बंद हुई ट्रेनों को चला दीजिए।

महोदय, अब वेंडर के बारे में कुछ कहना चाहता हूं। आपने अपने अधिकारियों को ऐसी ताकत दी और उन्होंने ऐसी पॉलिसी बनायी कि एक वेंडर एक स्टेशन पर खोमचा लगा कर सामान बेचता था। उसको एक लाइसेंस मिलेगा। एक आदमी को पूरे देश के भोजन का लाइसेंस मिल गया। पाँच सौ ट्रेनों में खराब खाना मिल रहा है। इसका सुधार कब होगा?

सभापति जी, आपके रेल को गैंगमैन सुरक्षित ढंग से चलाते हैं। रेल पटरी को गैंगमैन सुरक्षित रखते हैं। उस गैंगमैन की चिंता करके और उसको सम्मान देने के लिए क्या आप गैंगमैन पद को बदलेंगे? क्या उस पद को आप रेल रक्षक या रेल पटरी रक्षक करेंगे? आपने अमृत भारत योजना में हर बड़े स्टेशनों पर कुलियों के लिए एक वाहन चला दिया। उस वाहन से अवसर प्राप्त यात्री उतर रहे हैं। उस पर बैठ कर यात्री सामान के साथ स्टेशन के बाहर आ रहे हैं। हमारे पूरे कुली बेकार हो गए हैं। मैं आपसे कहना चाहता हूं कि सहजनवा से बड़हलगंज, बेलथरा रोड, बकुलहा तक एक रेलवे लाइन पास हुई थी, लेकिन अब उसका कहीं कोई पता नहीं है।

महोदय, अंत में, मैं कहना चाहता हूं कि आप जो नौकरियाँ कम रहे हैं, इस पर भी आपको ध्यान देना चाहिए। आपने मुझे इस विधेयक पर बोलने का समय दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

(इति)

1523 बजे

श्री सुधाकर सिंह (बक्सर) : माननीय सभापति महोदय, रेलवेज (संशोधन), विधेयक 2024, रेलवेज अधिनियम, 1989 में महत्वपूर्ण बदलाव प्रस्तुत करने के लिए मैं खड़ा हुआ हूं। विशेष रूप से रेलवे बोर्ड को एक वैधानिक ईकाई के रूप में स्थापित करने के माध्यम से यह विधेयक भले ही भारतीय रेलवे के संचालन और नीति-निर्माण को सरल बनाने का दावा करता हो, लेकिन यह दावा सिर्फ सतही है। इसमें कई गंभीर खामियाँ हैं, जो रेलवे के लोकतांत्रिक, प्रशासनिक और आर्थिक ढाँचे पर नकारात्मक प्रभाव डाल सकती हैं। विधेयक में केन्द्रीयकरण, प्रशासनिक अक्षमता और जवाबदेही की कमी जैसी चिंताएं स्पष्ट रूप से दिखायी देती हैं।

महोदय, इस विधेयक में सबसे बड़ी कमी यह है कि रेलवे की असली प्राथमिकताओं पर ध्यान देने में केंद्र सरकार पूरी तरह से विफल है। रेलवे को आज जिन मुद्दों पर जूझना पड़ रहा है, जैसे सुरक्षा का अभाव, बुनियादी ढांचे का आधुनिकीकरण, यात्रियों की सुविधाओं में सुधार और स्थानीय स्तर पर रोजगार सृजन पर कोई ठोस दिशा-निर्देश या प्रस्ताव नहीं है। भारतीय रेलवे जो देश की रीढ़ मानी जाती है, उनके संचालन में सुधार की बजाय यह विधेयक केवल सत्ता केंद्रित ढांचे को बढ़ावा देता है। इससे जमीनी स्तर पर प्रभावी सुधार की उम्मीद कम ही की जा सकती है। विधेयक की जो धारा 2ए(2) है, वह केंद्रीय सरकार के रेलवे बोर्ड को अपनी कोई भी शक्ति पूरी तरह या शर्तों के साथ प्रदान करने का अधिकार देती है।

(1525/CP/SRG)

यह धारा संघीय ढांचे को कमजोर करती है और निर्णय लेने की प्रक्रिया को केंद्र में केंद्रीकृत करती है। इस शक्ति का उपयोग क्षेत्रीय आवश्यकताओं को दरकिनार करने और बिहार जैसे राज्यों के रेलवे विकास की उपेक्षा करने में किया जा सकता है, जो ऐतिहासिक रूप से पिछड़े हुए हैं।

धारा 2 ए (3) : रेलवे बोर्ड के सदस्यों की नियुक्ति के लिए योग्यता और शर्तें केंद्रीय सरकार द्वारा बनाए गए नियमों के माध्यम से निधारित की जाएंगी। महत्वपूर्ण मामलों को भविष्य के नियमों पर छोड़ देना मनमानी नियुक्तियों और राजनीतिकरण का रास्ता खोलता है। यह रेलवे जैसे महत्वूपर्ण क्षेत्र में पारदर्शिता और व्यावसायिकता को कमजोर करता है।

धारा 2 बी : बोर्ड से जारी होने वाले आदेश और निदेश सचिव या बोर्ड द्वारा अधिकृत किसी अन्य व्यक्ति द्वारा जारी किए जा सकते हैं। यह प्रावधान जवाबदेही को कमजोर करता है। गैर-निर्वाचित अधिकारियों के माध्यम से निर्णय लेना लोकतंत्र में आवश्यक संतुलन और निगरानी को बाईपास करता है।

धारा 200 : भारतीय रेलवे बोर्ड अधिनियम, 1905 को निरस्त कर इसे रेलवे अधिनियम, 1989 में शामिल करना विधिक ढांचे को सरल बनाने का दावा करता है। यह सार्वजनिक हित की रक्षा के लिए बनाए गए ऐतिहासिक प्रावधानों को खोने का जोखिम पैदा करता है। स्थानांतरण के लिए सुरक्षा उपायों की कमी, विशेष रूप से लंबित विवादों और पुराने समझौतों के संदर्भ में कानूनी अस्पष्टता उत्पन्न हो सकती है। इसमें सुधार की आवश्यकता है। भारतीय रेलवे की दशा और दिशा सुधारने के लिए प्राथमिक सुरक्षा, बुनियादी ढांचे के लिए आधुनिकीकरण, यात्रियों की सुविधा,

रोजगार सृजन और पारदर्शिता पर होनी चाहिए थी, लेकिन रेलवे (संशोधन) विधेयक, 2024 इन मुद्दों की पूरी तरह अनेदखी करता है। हाल के वर्षों में कई बड़े रेल हादसों में सैकड़ों लोगों की जानें चली गईं। इससे रेलवे की सुरक्षा प्रणाली की कमजोरियां उजागर हुईं। इसके बावजूद, विधेयक में सुरक्षा को लेकर कोई चर्चा नहीं है। रेलवे को आधुनिक सुरक्षा उपकरणों, ट्रैक सिस्टम और आपातकालीन प्रतिक्रिया तंत्र में बड़े पैमाने पर निवेश करने की आवश्यकता है, लेकिन यह विधेयक इन बुनियादी सुधारों से बिल्कुल अलग दिशा में जा रहा है।

माननीय लालू प्रसाद जी पूर्व में हमारे रेल मंत्री हुआ करते थे। उनका कार्यकाल स्वर्णिम कार्यकाल रहा। लालू प्रसाद यादव जी ने अपने कार्यकाल में रेलवे को लाभ में लाने का कार्य किया। उन्होंने गरीब रथ एक्सप्रेस की शुरुआत की, जो एक ऐतिहासिक कदम था। गरीब रथ ने पहली बार एयरकंडीशंड यात्रा को आम जनता के लिए किफायती बनाया। यह ट्रेन उन लोगों के लिए भी थी, जो सामान्यत: वातानुकूलित कोच का किराया नहीं दे सकते थे। उन्होंने दिखाया कि रेलवे केवल एक परिवहन माध्यम नहीं, बल्कि सामाजिक समानता और कल्याण का प्रतीक भी हो सकता है। इसके विपरीत आज की सरकार विशेष ट्रेनों का उपयोग बढ़ा-चढ़ाकर किराया वसूलने के लिए कर रही है। विशेष ट्रेनों के किराए सामान्य ट्रेनों से कहीं अधिक होते हैं। इससे आम भारतीयों के लिए रेल यात्रा का सपना भी दूर हो गया है। रेलवे अब गरीबों के लिए सुलभ नहीं रहा।

बक्सर जिले की रेल यात्री सुविधा को लेकर इसलिए चर्चा है कि बक्सर जिले में राजधानी जैसी ट्रेनों का ठहराव नहीं होने से जो जनप्रतिनिधि हैं या जो दिल्ली आना चाहते हैं, उनको काफी परेशानी होती हैं। बक्सर के पाण्डेय पट्टी, चौसा, डुमरांव, रघुनाथपुर और टुंडीगंज में ओवरब्रिज के निर्माण को प्राथमिकता के साथ पूरा न करना हैरान करने वाली बात है। चौसा रेलवे ओवर ब्रिज का निर्माण वर्ष 2015 में शुरू हुआ। इसका वर्ष 2024 तक पूरा नहीं होना अपने आप में चिंताजनक विषय है। इसके अलावा आरा से मुंडेश्वरी धाम तक रेलवे लाइन के विस्तार पर ध्यान दिया जाए। यह परियोजना न केवल यात्री सुविधा बढ़ाएगी, बल्कि इस क्षेत्र के विकास में महत्वपूर्ण योगदान देगी।

रेलवे (संशोधन) विधेयक, 2024 सिर्फ एक कानूनी दस्तावेज नहीं है, बल्कि भारतीय रेलवे के भविष्य का खाका है। दुर्भाग्यवश, यह खाका जनकल्याण के बजाय केंद्रीकरण और मुनाफे को प्राथमिकता देता है। सुरक्षा, बुनियादी ढांचे, किफायत और रोजगार जैसे दबाव वाले मुद्दे की उपेक्षा करके, सरकार लाखों भारतीयों के विश्वास को धोखा दे रही है, जो रेलवे पर निर्भर हैं। यह समय है कि हम एक ऐसे रेलवे सिस्टम की मांग करें, जो मुनाफे से अधिक लोगों को महत्व देता हो, एक ऐसा सिस्टम जो कुशल, सुरक्षित और सभी के लिए सुलभ हो।

(इति)

1529 hours

*SHRIMATI BAG MITALI (ARAMBAG): Namaskar. Thank you for providing me the opportunity to speak on the Railway Amendment Bill. I pay my respect to Shri Shri Ramkrishna Thakur & Maa Sarada. I am grateful to the people of Arambag Lok Sabha constituency. They have elected me and sent me to the Parliament. Whenever a discussion like this takes place, we get to hear about the Double Engine Government- which is wheezing past all the places— hundred percent work has been done everywhere. We also get to hear the slogan in this Parliament— "Sabka Sath, Sabka Vikas". The birthplace of "Bharat Pathik" Shri Raja Ram Mohan Roy is Khanakul which is situated in the Arambag Constituency. Raja Rammohan Roy was the first train passenger, yet there is no rail service available in his birthplace. School students are drawing images of Rail to manifest their inner wishes. They have a hope inside their hearts and they are waiting for the day when rail services will start. They are painting murals on the wall and they are drawing this on their notebooks as well. They are dreaming of the day when they will be able to commute to their schools and colleges by rail. Will the minister kindly state how long the students and the common people have to wait? Rail services should immediately start from Pashkura to Chandrakona. There is a famous Rajbanshi village called Narajole. To provide services to the common man and to keep the illustrated historic places alive, rail service should be started. The Honourable Railway Minister is present here. I will request him not to repeatedly attack our Honourable Chief Minister Mamata Bandopadhyay and not to accuse her on the matters related to land encroachment, rather he should take the initiative to quickly complete the work between Tarakeswar to Bishnupur. I would like to state another issue. It would really help the cancer patients If you could start a train from Arambag to Mumbai so that they can reach the Tata Memorial Hospital with ease. Or if you can start a train from Arambagh to Bangalore. Even if it is a bi-weekly train, it will benefit the patients and kindly try to provide stoppages to Arambag, Sheorafuli, and Tarakeswar stations.

(1530-1535/RCP/NK)

A member just said that there have been no railway accidents. How wonderful! I don't know if he reads any newspapers, and I wonder if someone can say such a…(Not recorded) just to snatch some applause. When we used to play as a child, we would make the train sounds- "Ku Jhik Jhik". Those who are shouting about Double Engine Government like a member did a few minutes back, should know that the common man knows the real state of the Double Engine- whether it is good or bad. I am requesting the Railway Minister to pay more attention to the Railways since the Railway is an extremely important mode of transport in our country. I would say a few concluding words. If the ministry can find a way to quickly confirm the tickets for the patients, then that will benefit the family of the ailing person. I would thank you for providing me the opportunity to speak again. (ends)

* Original in Bengali

1533 hours

*SHRI G. SELVAM (KANCHEEPURAM) Respected Chairman Sir, Vanakkam. I strongly condemn the Railway Amendment Bill, 2024. Although this Bill seems to be regulating the rules and legal framework relating to the Ministry of Railways but it lacks in providing safety to the common people of this country. It does not seem to be reviewing the rail accidents. I think that the Union Government is destroying the Railway department which is the lifeline of our transport system used by poor, marginalised and middle class people of our country. When we review the reasons for this failure, from the year 2017 to 2023, there were 292 rail accidents. And 220 accidents out of this were due to derailment. This means almost 75 per cent of all these accidents were due to derailment. Similarly, as per CAG Report of 2022, 20 percent of these accidents take place due to prolonged use of these railway tracks beyond their lifetime. Moreover 40 percent of these Railway coaches, Railway stations have been used for more than 20 years and as a result of this the maintenance cost is on the rise. There is a deficiency of staff. Almost 50 per cent is the deficiency in staff. There are approximately in 7335 railway stations in our country. We have so many trains, be it the goods trains or the passenger trains. But the 50 percent vacancy in staff has created additional burden of work on other employees of Indian Railways. Loco pilots or the train drivers have to work for 102 hours on an average per week. Instead they work for more than 124 hours a week. As a result train accidents take place. Hon Railway Minister should look into this matter. The Report also states that new routes are not created due to shortage of funds. Railways is generating lots of revenue to the country. I urge that Railway network in Tamil Nadu and other States of the country should be upgraded with adequate allocation of sufficient funds. There is a lack of space for the differently-abled in almost 50 percent of the railway stations. Ramp facilities and escalators are also not available. Visually impaired people face difficulties as there are no ways with fixed tiles. Hon Minister of Railways should look into this issue and do the needful for the benefit of the differently-

---

* * Original in Tamil.

abled passengers. All the railway stations do not have upgraded clean toilet system. Only few of these railway stations are modernised. Rest of the railway stations do not have hygienic toilets. They don't even maintain bio-toilet system in every station. Waiting halls are also not maintained properly in all these stations. I humbly request that such facilities should be created in all the railway stations so as to benefit rail passengers. Kanchipuram district of Chengalpattu is a district with multiple features having more number of weavers, industries, hospitals and educational institutions. It is also a district which is densely populated. Therefore people in large number travel through trains. And as a result of this, there is a need of modernising all the railway stations in Kanchipuram district. Particularly the religious and sacred places. I urge that daily trains should be operated between Melmaruvathur and Tirupati, i.e. from Melamaruvathur via Chengalpattu, Kanchipuram, Tiruttani and upto Tirupati, This will generate income to Railways besides providing transport facilities to the common people at large. At present there are more than 3 lakh vacant posts in Indian Railways. Out of which,1,52,000 vacant posts relate to Loco pilots and security related departments of Railways. These vacant posts are to be filled immediately and Railways should be upgraded. Dr. Kalaignar Centenray Bus Terminus is set up in Kilambakkam near Chennai of Tamil Nadu. This is a big bus terminal providing bus facilities to every nook and corner of the State of Tamil Nadu. I urge that a Railway Station should be set up in Kilambakkam and that Station should be named after Dr. Kalaignar Karunanidhi. Hon Railway Minister should develop Railways in the country as it generates more income for the nation. I urge that, for achieving this, you should allocate more funds for the rail projects relating to Tamil Nadu. If Tamil Nadu gets developed the entire country can develop. With this I conclude. Thank you.

(ends)

1539 hours

SHRI MUKESHKUMAR CHANDRAKAANT DALAL (SURAT): Hon. Chairperson, Sir, thank you very much for giving me an opportunity to express my views on the Railways (Amendment) Bill, 2024.

Sir, I fully endorse the Bill which was introduced in the Lok Sabha on 9th August, 2024 by the hon. Railway Minister Shri Ashwini Vaishnaw. He is a learned man who always puts in hard efforts and takes initiatives under the dedicated and dynamic leadership of hon. Prime Minister Narendra Modi to do something new for the Railways.

(1540/KDS/SMN)

It is a different thing, Sir, that Opposition may not prefer him but it has been custom and tradition of the Opposition that they prefer the Railway Minister who used to run Railway Ministry from Kolkata and they prefer Railway Ministers who used to run Railways like jungle raj.

The Bill seeks to update provisions in the Railway Act of 1989, Repeal the Railway Board Act 1905 and bring the Board under the purview of Railways Act of 1989. The aim of the Bill is to bring into its fold and announce the Railway Board a statutory body within the spectrum of the Railway Act, 1989 and now the country shall have only one Railway Act instead of two for legal reference. It will make the Board more efficient, independent and autonomous ensuring a cut down on executive decision making and focus more on policy enhancement. Sir, it is a significant step towards simplifying and modernizing the legal framework governing Railways.

Sir, I have no hesitation to compliment the hard efforts and hard actions hon. Railway Minister has taken during the past decade to modernize the Railways under the leadership of Modi Ji. The country has seen how Railways could be more efficient, more safer, more sustainable and more connected to remote people and remote areas. Vande Bharat and Vande sleepers, bullet trains, Chenab river bridge, Amrit Bharat, Namo Bharat, all exhibits state of the art new technologies of new Bharat जो अंदर घुसकर मारते हैं।

Chairperson, Sir, I wish to recall here that historically when Railways were introduced in India under the colonial rule, it was governed by Public Works Department. But when Railway network expanded, Indian Railway Act was enacted in 1890, but soon it become clear in 1905 that that since Railway is an unique organization and vast network, the need for a separate Board was felt and the Railway Board Act 1905 came into existence. In 1989, once again, the new Railway Act came into existence but at that time…

HON. CHAIRPERSON (SHRI A. RAJA): Please conclude within a minute.

SHRI MUKESHKUMAR CHANDRAKAANT DALAL (SURAT): Sir, those families and those parties who used to claim that they have developed a country did not feel that this Act should have been incorporated into the 1989 Act, लेकिन यह काम भी मोदी जी को ही करना पड़ा।

As the provisions of 1905 Board Act will be incorporated in Railway Act 1989, functions, independence and autonomy of the Board will be enhanced. The expenditure of Railway Board of Rs. 440 crore proposed in 2024-25 financial year under the revenue head will continue to be met from yearly budgetary provisions under revenue budget of Indian Railways as is being done presently. This amendment will also do away with two laws with respect to the Railways. It will bring the Railway Board under the direct purview and control of the Central Government beyond executive strongholds.As I told, 68 Vande Bharat trains have already started. Apart from that, 200 Amrit trains have already started and 150 trains are under production.

To conclude Chairperson, Sir, I endorse and welcome the Railway Amendment Bill and congratulate hon. Railway Minister for the same. कोई चाहे जितनी भी कोशिश कर ले, मोदी जी के नेतृत्व में रेल बड़ी तेज गति से चल रही है।

HON. CHAIRPERSON (SHRI A. RAJA): Please conclude now.

श्री मुकेशकुमार चंद्रकांत दलाल (सूरत) : कोशिश करने वालों की कभी हार नहीं होती। देशवासी बड़े फख्र से इंतजार कर रहे हैं कि इनकी हार, यानी डिफीट की गिनती 99 है, तो सेंचुरी कब पूरी होगी। संभल-संभल कर चलो। अभी दो चुनाव बाकी हैं। जनता जाग चुकी है, संभलने का मौका नहीं देगी। धन्यवाद। (इति)

(1545/MK/SM)

1545 बजे

श्री काली चरण मुंडा (खूंटी) : सभापति महोदय, आज आपने मुझे रेल (संशोधन) विधेयक, 2024 पर बोलने का अवसर दिया है, इसके लिए मैं आपको और अपने दल के नेता एवं खूंटी लोक सभा क्षेत्र की महान जनता को दिल से धन्यवाद करता हूं।

महोदय, यह विधेयक पिछले सत्र में 9 अगस्त को लाया गया था, जिसके प्रावधानों को मैंने अनेको बार देखा। दरअसल मैं यह ढूंढने की कोशिश कर रहा था कि इस विधेयक से देश के हित में तथा हमारे राज्य झारखंड के हित में रेल की व्यवस्था में क्या सुधार हो पाएगा। दु:ख के साथ कहना पड़ रहा है कि मुझे इस संशोधन विधेयक में वैसा कुछ भी दिखाई नहीं देता, जो हमारे राज्य के दक्षिण छोटानागपुर रेलवे के चक्रधरपुर मंडल में स्थित सीनी रेलवे वर्कशॉप की बदहाल स्थिति को सुधार पाए। ज्ञात हो कि आजादी के पूर्व 1923 में सीनी वर्कशॉप की स्थापना हुई थी, जिसमें एक वक्त में लगभग पांच हजार रेलकर्मी कार्य कर रहे थे। आज उन कर्मचारियों की संख्या मात्र कुछ सौ रह गई है। वहां की मशीनें पुरानी हो गई हैं और उत्पादन कार्य ठप हो गया है। क्या रेल मंत्री जी बताएंगे कि इस रेल विधेयक से चक्रधरपुर रेल मंडल की सीनी वर्कशॉप की सेहत में सुधार हो पाएगा?

महोदय, इस विधेयक के पेज नम्बर- 5 पर वित्तीय ज्ञापन है, जिसमें लिखा गया है कि यदि यह विधेयक अधिनियमित किया जाता है तो उसमें भारत की संचित निधि से आवर्ती और अनावर्ती कोई वित्तीय व्यय पर परिवर्तन नहीं होगा। मैं इस सभा के माध्यम से जानना चाहूंगा कि कोविड काल के दौरान राजखरसावां रेलवे स्टेशन पर ट्रेन संख्या 18427/28 आनंद विहार एक्सप्रेस या 18029/30 कुर्ला शालीमार एक्सप्रेस का ठहराव बंद कर दिया गया है। वहां पुनः ठहराव शुरू करने पर क्या वित्तीय व्यय में परिवर्तन आएगा?

महोदय, मेरा इस संबंध में कहना है कि सरकार की या रेलवे की खास तौर पर एक सामाजिक जवाबदेही होती है, जिसके लिए वित्तीय व्यय से ज्यादा चिंता जनता को ज्यादा सुविधा प्रदान कर उनके जीवन को खुशहाल करना होता है। क्या यह सभा नहीं मानती है कि रेल के अंदर आम जनमानस भेड़-बकरी की तरह ठूस ठूस कर अमानवीय तरीके से रेल सफर करने को मजबूर हैं। इस संबंध में चक्रधरपुर-टाटा मेमो ट्रेन का एक उदाहरण रखना चाहूंगा जिसमें जनता भयावह तरीके से धक्का-मुक्की करके रेल यात्रा करने को मजबूर हैं। क्या इस ट्रेन की कुछ संख्या को 7 से 12 तक बढ़ाकर लोगों को सहूलियत प्रदान नहीं किया जाना चाहिए? मैं इस अवसर पर जानना चाहूंगा कि रेलवे मंत्रालय को झारखंड में रेल के परिचालन से कितनी आय होती है और वहाँ कितना व्यय होता है?

महोदय, इस सरकार की बात करें तो इस सरकार का उद्देश्य आम जन मानस को सुविधा प्रदान करना है ही नहीं। अक्सर प्रधानमंत्री जी वंदे भारत ट्रेन की शुरूआत करते दिख जाते हैं। क्या यह सत्य नहीं कि वंदे भारत ट्रेन का परिचालन व्यय आय की तुलना में काफी कम है? मैं वंदे भारत ट्रेन के परिचालन के खिलाफ नहीं हूं। मैं यह स्पष्ट करता हूं । मेरी राय है कि वंदे भारत ट्रेन को एक रेल खंड में एक जोड़ी की बजाए 10 जोड़ी चलाया जाए । लेकिन, जो साधारण मेमो, मेल या एक्सप्रेस ट्रेन में सफर करने वाले लोग हैं, उनका भी ध्यान रखा जाए । जब देश गरीब था और सरकार के पास खजाने में पैसा कम था तो लोगों को सस्ती दर पर यात्रा और जरूरतमंदों को मुफ्त यात्रा की व्यवस्था करना सरकार का उद्देश्य होता था।

(1550/SJN/RP)

आज सरकार कहती है कि हम दुनिया में पांचवीं अर्थव्यवस्था का स्थान रखते हैं, तब भी हम पैसे का रोना रो रहे हैं तथा पैसेंजर ट्रेन्स के परिचालन में घाटे का रोना रो रहे हैं। सरकार का काम मुनाफा कमाना नहीं होता, बल्कि लोक कल्याण होता है। रेलवे में कर्मचारियों की भर्ती जरूरत के मुताबिक नहीं हो रही है, नतीजन रेल दुर्घटनाओं में इजाफा हो रहा है। इस विधेयक के माध्यम से रेल प्रबंधन को और प्रभावी करने की बात कही जा रही है। इसके साथ ही जोनल स्तर पर अधिकार की बात की जा रही है।

क्या रेल मंत्री जी यह बता पाएंगे कि मेरे लोक सभा क्षेत्र के अंतर्गत खूंटी-कांड्रा मुख्य पथ पर कांड्रा में रेलवे ओवरब्रिज बनाने की लंबित मांग कब तक पूरी हो पाएगी तथा बहुत-सी मालगाड़ियों के आवागमन के कारण वहां आम जनमानस को हो रही असुविधा दूर हो पाएगी? अतः उक्त समस्याओं को दूर किए बिना यह विधेयक अधूरा है और जन आकांक्षाओं पर खरा नहीं उतर रहा है, इसलिए मैं इस बिल का विरोध करता हूं।

(इति)

1551 बजे

श्री अमरा राम (सीकर) : माननीय सभापति महोदय, मैं रेल (संशोधन) विधेयक, 2024 पर बोल रहा हूं। रेलवे का विकास सबसे महत्वपूर्ण है। माल ढुलाई और यात्रा भार का जो विकास होना चाहिए था, वह आज तक नहीं हुआ है। आज भी 80 प्रतिशत माल ढुलाई रोड्स के माध्यम से होती है। पैसेंजर्स की जो हालत हो रही है, मैं समझता हूं कि जिस तरह से 'प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना' के तहत इस देश के हर गांव को सड़कों से जोड़ा गया है, अगर प्रत्येक तहसील हेडक्वॉर्टर को भी उससे जोड़ा जाता, तो आज 80 प्रतिशत माल ढुलाई जो रोड्स के माध्यम से होती है, अगर वह रेलवे के माध्यम से होती, तो निश्चित रूप से देश का विकास जरूर होता।

आज भी हमें 70 प्रतिशत तेल इंपोर्ट करना पड़ता है। हम हाइवेज़ पर इतना इन्वेस्ट कर रहे हैं, अगर हम रेलवे पर इतना इन्वेस्ट करते, तो देश का विकास होता। आज तेल का जितना आयात होता है, मैं समझता हूं कि वह 70 प्रतिशत कम हो सकता था। निश्चित रूप से इसकी सबसे ज्यादा आवश्यकता है। अगर आपने कोई ट्रैक बिछाया है, तो मैं समझता हूं कि उसको दोबारा मेंटेन करने में उतना खर्चा नहीं आता है। अभी दिल्ली-मुंबई एक्सप्रेसवे बनाया गया है। उसको एक साल चालू हुए नहीं हुआ है, लेकिन उसकी मेंटीनेंस करनी पड़ रही है। आपको हर तीसरे साल रोड्स की मेंटीनेंस करनी पड़ेगी। इसलिए रेल का ज्यादा से ज्यादा विकास होना चाहिए, ताकि 80 प्रतिशत माल ढुलाई हर तहसील हेडक्वॉर्टर तक पहुंच सके तथा वहां से आम जनता तक पहुंचने का काम हो सकेगा।

मैं समझता हूं कि देश की सरकार को पशु क्रूरता तो दिख रही है, लेकिन मानव क्रूरता नहीं दिख रही है। छठ और दीपावली के वक्त लोग किस तरह से साधारण डिब्बों के टॉयलेट्स में खड़े होकर तथा लटककर यात्रा करते हैं। मैं समझता हूं कि आजादी के 75 सालों के बाद भी इससे ज्यादा अफसोसजनक बात कोई नहीं हो सकती है। मंत्री जी, आप सुबह कह रहे थे कि हम इतने जनरल डिब्बे लाए हैं। आज भी 20 डिब्बों की ट्रेन में आगे और पीछे दो जनरल डिब्बे होते हैं। जो आम आदमी हैं, जो 80 प्रतिशत लोग हैं, वे उससे सफर करते हैं, क्योंकि थर्ड एसी, सेकेंड एसी या फर्स्ट एसी की बात ही छोड़ दीजिए, वे उनसे यात्रा करने की स्थिति में नहीं हैं। आज जो स्थिति है, मेरा निवेदन है कि आप केवल बोर्ड में संशोधन लाएंगे, इससे काम नहीं होगा, बल्कि इच्छाशक्ति की जरूरत है।

मैं समझता हूं कि इलेक्ट्रिफाइड किया जा रहा है। शेखावाटी वह इलाका है, जहां से सबसे ज्यादा सैनिक निकलते हैं। इस देश की हर सेना और हर अर्धसैनिक बल में वहां का आदमी मिलेगा। हर व्यापारी शेखावाटी का है, लेकिन वहां सबसे आखिरी में ब्रॉडगेज का काम हुआ है। पूरे देश में कहीं भी मीटर गेज का काम नहीं बचा, उसके बाद वहां काम हुआ

है। आपने दिल्ली-मुंबई एक्सप्रेसवे बनाया है। जयपुर से लेकर मुंबई तक एक कॉरिडोर बनाया है।

मैं समझता हूं कि पांच सालों में इलेक्ट्रिफाइड भी हुआ है तथा दिल्ली से लेकर मुंबई तक माल भी जा रहा है, वह जाना भी चाहिए। इसी तरह से माल ढुलाई के लिए डिब्बों की व्यवस्था हो। आज माल ढुलाई की कोई व्यवस्था नहीं है। मैं कहना चाहूंगा कि जो हालत है, निश्चित रूप से उसको दूर किया जाना चाहिए।

(1555/SPS/NKL)

कोरोना में जितनी छूट थी, जैसे वृद्ध लोगों को 30 परसेंट की छूट थी, वह बंद है। जहां से आपने बुकिंग बंद कर दी है, जहां ठहराव बंद कर दिया तो कोरोना के जाने के बाद फिर से लागू क्यों नहीं कर रहे हैं? मंत्री जी कह रहे थे कि हम 45 परसेंट छूट दे रहे हैं। उन वृद्ध लोगों और विकलांगों को छूट मिलती थी, लेकिन आज कोरोना के समाप्त होने के बाद वह छूट नहीं मिल रही है। निश्चित रूप से उसको रीस्टोर करने की आवश्यकता है। मैं मंत्री महोदय से निवेदन करना चाहूंगा कि शेखावाटी सैनिक एक्सप्रेस है, जो जयपुर से दिल्ली तक आती है, वह निश्चित रूप से हरिद्वार तक जाए। जो असम से ट्रेन आती है, वह दिल्ली तक आती है, अगर उसको झुंझुनु, सीकर होते हुए अजमेर तक चालू करेंगे तो शेखावाटी को फायदा होगा।

मेरा निवेदन है कि आपने जो अण्डरपास बनाए हैं, उनमें भेदभाव है। देश में जहां भी शहरी क्षेत्रों में अण्डरपास बने हैं, वे कवर्ड हैं, क्योंकि वहां आदमी रहते हैं। सिवाय मुंबई-दिल्ली कॉरीडोर के अलावा ग्रामीण क्षेत्र में रेयर केस में आप दो-तीन करोड़ रुपये लगाकर अण्डरपास देते हैं, लेकिन उसमें पांच लाख रुपये में टिन शेड नहीं लगाते हैं। बरसात में लोगों को जितनी परेशानी होती है, मैं समझता हूं कि आप उसका अंदाजा नहीं लगा सकते हैं। वहां पर 8-8 फुट पानी भर जाता है। आपने टेण्डर दे रखे हैं। एक घण्टे में जितनी बरसात होती है, क्या वह ड्राई हो सकता है? जब आप 3 से 5 करोड़ रुपये एक अण्डरपास के लिए लगाते हैं, तो क्या 5 लाख रुपये में उसको कवर नहीं कर सकते हैं? मेरा आपसे निवेदन है कि इसका विकास किया जाए, केवल वोट देने से काम नहीं होगा। मंत्री जी अभी क्वेश्चन आवर में उत्तर दे रहे थे, केरल और तमिलनाडु … (व्यवधान) संघ को अपमानित करने और तार-तार करने का काम होगा। … (व्यवधान) यह हमारे संघ और संविधान के लिए ठीक नहीं है।

(इति)

1557 बजे

श्री सुदामा प्रसाद (आरा) : सभापति महोदय, धन्यवाद। यह रेलवे का अमृतकाल चल रहा है, लेकिन यह अमृत किसके लिए है, यह अमृत अडाणी जी के लिए है। अगर ऐसा नहीं होता तो भारतीय रेल अडाणी रेल नहीं होती। आम आदमी के लिए क्या सुविधाएं हैं?

रेलवे बिल पर कई माननीय सांसदों ने बोला है। एक सांसद ने कहा कि साल में एक बार पर्व-त्यौहार के समय ज्यादा ट्रेनें चलाई जाएं। मुझे लगता है कि 12 महीने आम लोगों को गरिमामय रेल यात्रा करवाने की सुविधा देनी चाहिए और आप साधारण ट्रेनों की संख्या बढ़ाइए। बोगियों की संख्या के बारे में कह रहे हैं कि अगले साल 11 हजार बन जाएंगी और ट्रेनों की संख्या 13 हजार है। कई ट्रेनों में जनरल बोगी नहीं लगती है। जिस दिन आप गरिमामयी जीवन के साथ यात्रा करने की सुविधा देंगे, उसी दिन अमृतकाल कहा जाएगा, अन्यथा यह अमृत काल नहीं कहा जाएगा।

महोदय, वर्षों से दो लाख पद रिक्त पड़े हैं। आप उनको भरिए, क्योंकि रेलकर्मियों पर काम का बोझ है। अभी हम लोगों ने 9 नवंबर की घटना देखी है। एक रेलकर्मी की मौत डिब्बे के बीच में आकर हो गई। यह हादसा बरौनी रेलवे स्टेशन पर हुआ। लखनऊ-बरौनी एक्सप्रेस ट्रेन का नंबर 15204 है। उस कर्मी का नाम अजय कुमार है। आप रिक्त पदों को भरिए। रेलकर्मियों पर बहुत लोड है। रेलवे में उनके आराम की कोई व्यवस्था नहीं है। इन पदों में लोको पायलट, टीटी और टीसी के पद रिक्त हैं।

कई लोगों ने शिकायत की है कि जहां हम लोग रात में विश्राम करते हैं, वहां मच्छरों का साम्राज्य है, बिस्तरों में खटमल है और शौचालय की स्थिति बदतर है। आप इसको ठीक कीजिए, तब कहा जाएगा कि यह अमृत काल है। जो रेलवे का काम हो रहा है, उसके पूरा होने की समय-सीमा तय कीजिए।

तीन साल पहले आरा में पूर्वी रेलवे गुमटी पर फुटब्रिज बनाने का काम शुरू हुआ था। मैंने यह मामला चार महीने पहले भी इस सदन में उठाया है। ऐसा लगता है कि कौआ टर्रा रहा है, धान सूख रहा है।

(1600/MM/VR)

संवेदक को इसकी कोई चिंता नहीं है कि कब तक बनेगा। दो लिफ्ट लगनी है, वह काम अभी तक नहीं हुआ है। कुंवर सिंह की मूर्ति आरा रेलवे स्टेशन पर उल्टी दिशा में लगायी गयी है, उसको सीधा करने का मामला उठाया गया था, वह चार महीने से अभी तक नहीं हो पाया है। इसकी समय सीमा तय की जानी चाहिए।

मेरे लोक सभा क्षेत्र आरा में राजधानी एक्सप्रैस का ठहराव किया जाना चाहिए। इसको पकड़ने के लिए पटना या मुगलसराय जाना पड़ता है। आरा, कड़हनी, चरपोखरी, पीरो और हसनबाजार में अप और डाउन एक्सप्रैस ट्रैनों का ठहराव हो।

देश के जितने रेलवे स्टेशन या हाल्ट नीचे हैं, लोग बोगी से कूदकर ट्रेन से उतरते हैं या बोगी में घुसने के लिए नाको चने चबाना पड़ता है। उसको ऊंचा बनाइए। रेलवे स्टेशनों पर पीने का पानी खत्म हो जाता है। बोतल बंद पानी बेचने के लिए पानी की टंकी को बंद कर दिया जाता है। कृपया इसको चैक कीजिए और इसको चालू करवाइए। गरीबों को, आम यात्रियों को कम से कम पीने का पानी तो मिले। साफ-सुथरा पीने का पानी फ्री में तो दीजिए। यह हम लोग कहना चाहते हैं।

आरा में दो ओवरब्रिज हैं, एक आरा में और एक बिहियां में, वह क्षतिग्रस्त हो गया है। कब पुल टूटकर बाहर आकर गिर जाएगा, इसका पता नहीं है। उसके नीचे से रेल गुजरती है। यह ठीक नहीं है। मैंने पहले भी इस मुद्दे को उठाया था। आरा रेलवे स्टेशन पर जो आरएमएस है, उस आरएमएस को पटना ले जाया जा रहा है।

हम रेल मंत्री जी से आपके माध्यम से गुजारिश करेंगे कि उसको वहां से हटाया नहीं जाए, आरा में ही रहने दिया जाए। इतना ही कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। धन्यवाद।

(इति)

1602 बजे

श्री चंदन चौहान (बिजनौर) : धन्यवाद सभापति महोदय। रेल (संशोधन) विधेयक, 2024 पर बोलने का अवसर देने के लिए अपनी पार्टी, नेता जयंत चौधरी जी और लोक सभा क्षेत्र बिजनौर की सम्मानित जनता का धन्यवाद करता हूं कि मुझे उन्होंने इस महत्वपूर्ण विषय पर बोलने का मौका दिया।

मान्यवर, इंडियन रेलवेज़ एक्ट, 1890 और The Railway Board Act, 1905 की बातों को सरल करते हुए यह संशोधन विधेयक लाया गया है। मैं इसका मेरी पार्टी की ओर से अपनी ओर से समर्थन का काम करता हूं। हमारे दोनों मंत्री यहां बैठे हैं, मैं उनका धन्यवाद करता हूं कि इस विचार पर उन्होंने सोचते हुए जो वर्ष 2047 का विकसित भारत का संकल्प है, कहीं न कहीं रेलवे उसमें महत्वपूर्ण योगदान देने का काम करेगा। प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में आप दोनों मंत्रि की जोड़ी आने वाले समय में कई और संशोधन लाकर देश और रेलवे की प्रगति में महत्वपूर्ण योगदान देने का काम करेंगे।

1603 बजे (कुमारी सैलजा पीठासीन हुईं)

मान्यवर, हमारे देश में घनी आबादी के चैलेंजेस हैं। ऐसे समय में रेलवे बोर्ड को सुविधाएं देने की जिम्मेदारी है, वहीं विश्व के मानकों को पूरा करने के लिए, कार्बन उत्सर्जन की मांगों को पूरा करने की आवश्यकता है। वर्ष 2014 से पूर्व 21 हजार से अधिक किलोमीटर रेलवे लाइंस का इलेक्ट्रिफिकेशन किया गया था। मैं प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व की सरकार को धन्यवाद देता हूं कि पिछले दस वर्षों में 44 हजार किलोमीटर का रेलवे लाइंस का इलेक्ट्रिफिकेशन करके महत्वपूर्ण योगदान करने का काम किया है।

मान्यवर मैं ज्यादा समय नहीं लूंगा, क्योंकि सभी माननीय सदस्यों ने अपने विचार यहां व्यक्त किए हैं। हमारे सीकर के माननीय सदस्य की बात से अपने को जोड़ता हूं कि निश्चित रूप से हर जगह रेलवे लाइंस को हटाया जा रहा है, अंडरपासेस बनाए जा रहे हैं। कई बार देखने को मिलता है कि पानी भरने की वजह से वहां हादसे हो जाते हैं।

(1605/YSH/SAN)

इस विषय के लिए मैं भी आपसे मांग करूंगा कि ऐसी घटनाएं न हों और अगर वहां पर कुछ शेड्स की व्यवस्था हो जाए तो उससे निश्चित रूप से लोगों को लाभ मिलेगा। मैं आदरणीय अश्विनी वैष्णव जी का आभार व्यक्त करना चाहता हूँ, क्योंकि उनको बिजनौर लोक सभा से विशेष लगाव है। नजीबाबाद पर वंदे भारत के स्टॉपेज के लिए हमारी जो मांग थी, उसे उन्होंने माना लिया। उसके लिए मैं उन्हें धन्यवाद देना चाहता हूँ। आदर्श स्टेशन की जो पुरानी मांग थी, उसके लिए मेरे स्वर्गीय पिता संजय चौहान जी ने भी इसी सदन में कहा था और आपने बिजनौर आदर्श स्टेशन के साथ-साथ मेरठ और मुजफ्फरनगर को भी उसके अंतर्गत लिया, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूँ।

इसी के साथ मेरी आखिरी मांग है कि हमारे पवित्र स्थानों को जोड़ने के लिए हमारी सरकार की जो योजना है, उसके तहत बिजनौर से दौराला, हस्तिनापुर व विदुर कुटी होते हुए रेल लाइन की मांग का डीपीआर बन जाए तो उससे बहुत लाभ होगा।

आदरणीय सभापति महोदया जी, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि अगर सरकार इसे स्वीकार कर ले तो निश्चित रूप से अमृत भारत और विकसित भारत का जो संकल्प है, उसे हम पूरा कर पाएंगे। इस विधेयक के समर्थन में आपने मुझे बोलने का मौका दिया, उसके लिए मैं आपका बहुत-बहुत आभार व्यक्त करता हूँ। (इति)

1606 hours

*SHRI SELVARAJ V. (NAGAPATTINAM): Respected Chairman Sir, Vanakkam. Thank you for providing this opportunity to speak on this Bill. Indian Railways is a very big PSU serving this country and the world at a large scale. The wheels of Indian Railways rotate working tirelessly and continuously. As a result of this, the life cycle of several crores of people continue to be in place in an upgraded manner. I congratulate the Indian Railways for this spectacular achievement. Every day, we get to see news items on Newspapers about Indian railways. It talks about either derailment or collision of trains on the same track coming opposite to one another. Even there are news items about the verbal fight between the Railway employees and the rail passengers due to language related communication issues. Every other day we get to know such things in public domain. We get afraid while reading such news items. I think that the Railway Department has not renewed itself to meet the present demands of a developed and civilized society as per the aspirations of the people. Railways shows interest in operating Vande Bharat trains. This is fine. But it fails to look into the needs of the people and it does not try to fulfil them. Kavach system and new equipment embedded with technology should be installed in every route of Railways in order to ensure safety. If such technology is imported from foreign countries, we should try to develop indigenously. Railway employees should get the first-hand knowledge of such technology and they should be well-trained. Every rail route should be electrified with doubling of railway lines. When we submit applications to the Railway Officials for rail facilities, they say that the route is operating to its fullest capacity. They say that only if doubling of railway line is done, these additional rail facilities could be extended. Therefore, I urge that the doubling of railway line should be done in every rail route. When we look at Amrit Bharat Railway Stations, they talk about decorating with front elevation of these stations. Government is interested in just decorating the front elevation and the main or first platform. If we look at platform no 2, 3 and 4 they remain in the previous condition without renovation or up-gradation. This should be rectified. Concessions extended to senior citizens earlier should be restored and given

---

* Original in Tamil.

to them once again. There is only a Pit line facility in Viluppuram and Tiruchirappalli of the Tiruchy Division of the Southern Railways. This Pit line facility should be extended to cities like Tiruvarur. All the railway stations should be covered under Amrit Bharat Railway Station Scheme. This will gradually result in providing necessary and adequate infrastructure facilities in all the railway stations of our country. The quantity and quality of food served by Railways needs to be upgraded. If we cancel our tickets, we do not get refund immediately. Passengers should get refund against their cancelled tickets within two hours of cancellation and this amount should be sent to their bank accounts. If there are more waitlisted passengers for a particular train in a particular route, additional trains should be operated to meet the demand. The decision making power to operate such trains should be vested with the Division. Otherwise the number of general bogies should be increased for that particular train. The parcel Offices which are closed as on date should be reopened and made to be functional. The length of all the platforms in all the stations should be extended as per the requirement in relation with the number of compartments attached to the trains having stoppages in such stations. The ticket fare of Vande Bharat trains should be reduced keeping in view the average economic status of the common people. Moreover such trains should be operated for short distances. Madurai-Punalur train should be extended till Karaikkal. An express train should be run on daily basis during morning time between Karaikkal or Vailankanni and Chennai via Tiruvarur. Express trains should be run from Vailankanni to Coimbatore and Bengaluru. An express train should be run from Tiruchirappalli to Chennai via Thanjavur, Needamangalam, Tiruvarur and Mayiladuthurai. I urge that all the platforms in Tiruvarur and Nagappattinam Railway Stations should be linked with all the rail routes and tracks. Thank you.

(ends)

(1610/RAJ/SNT)

1610 बजे

सुश्री कंगना रनौत (मंडी) : माननीय सभापति जी, मैं आपकी धन्यवादी हूं कि आपने मुझे रेल (अमेंडमेंट) बिल, 2024 पर अपने विचार रखने का मौका दिया है। मैं माननीय रेल मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव जी द्वारा प्रस्तावित इस बिल का स्वागत करती हूं। जैसा कि हमारे प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी हमेशा ही यह कहते हैं कि सरकार का काम लोगों के जीवन में सरलता लाना होना चाहिए। चाहे वे लॉज हों, ब्यूरोक्रॉसी हो या सरकारी दफ्तर हों, उनके लिए वे एक्सेसिबल होने चाहिए। वे उनके लिए किसी तरह का स्ट्रेस जेनरेट न करें और ईजली अवेलेबल होने चाहिए। निश्चय ही, यह बिल इस उद्देश्य में सफल होता है। इसके अंतर्गत वर्ष 1905 में जो रेलवे बोर्ड एक्ट था, उसको वर्ष 1989 के रेलवे एक्ट में क्लब किया जा रहा है। निश्चय ही इस तरह के सिंगल लॉ हमारे साधारण लोगों के लिए ईजली ऐक्सेसिबल होगा, अवेलेबल होगा। इसलिए मैं इसका स्वागत करती हूं। अनदर वेरी इम्पॉर्टेंट गवर्नमेंट बॉडी, रेलवे बोर्ड, जिसको डायरैक्टली, जो कॉर्पोरेट्स के हडल्स होते हैं, जिसके बारे में हमारे प्रधान मंत्री जी हमेशा कहते हैं कि दफ्तरों के चक्कर लगाने या लोगों को एक डेस्क से दूसरे डेस्क भेजना, आई थिंक, इससे भी उनको छुटकारा मिलता है। डायरैक्टली, सेंटर के अंडर रेलवे बोर्ड को लिया जा रहा है। मैं इसका भी स्वागत करती हूं। उसके साथ ही वंदे भारत ट्रेन्स आत्मनिर्भर भारत, आधुनिकीकरण का एक बहुत बड़ा प्रभावशाली उदाहरण हैं और एक चिन्ह बनकर सामने आई है। जब 68 वंदे भारत ट्रेन्स भारत को दी गई थीं, तो उनमें से एक वंदे भारत ट्रेन हमारे हिमाचल प्रदेश जैसे छोटे प्रदेश के ऊना शहर को भी दी गई थी।

मैं जानती हूं कि हिमाचल प्रदेश एक बहुत ही दुर्गम क्षेत्र है। मगर हमारी सरकार, भारतीय जनता पार्टी जम्मू-कश्मीर या अन्य पहाड़ी इलाकों में बहुत ज्यादा रेल प्रोजेक्ट्स लाँच कर रही है, उनके के साथ ही हिमाचल प्रदेश में भी बहुत सर्वे हो रहे हैं। वहां रेलवे के लिए बजट मिला है। शिमला, धर्मशाला, कांगड़ा, बैजनाथ, हमीरपुर ऐसे बहुत सारे जगहों पर बहुत सारे प्रोजेक्ट्स आ रहे हैं।

मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान मंडी क्षेत्र की तरफ लाना चाहूंगी। एक्चुअली, हिमाचल प्रदेश का 60-70 प्रतिशत ज्योग्राफिकल एरिया मंडी क्षेत्र में ही आता है। हमारे क्षेत्र में इस तरह के न सर्वे हुए हैं और न ही सुविधा है। हमारा क्षेत्र सेंट्रल मंडी चाहे दिल्ली से जुड़ता है या चंडीगढ़ या अंबाला जैसे दो-तीन जगहों से भी हमारे क्षेत्र को जोड़ा जाए तो हमारे हिमाचल प्रदेश को प्रगति और विकास में बहुत सहायता मिलेगी।

मैं रेलवे (अमेंडमेंट) बिल, 2024 के लिए माननीय मंत्री जी को बहुत-बहुत बधाई देती हूं। धन्यवाद।

(इति)

1614 बजे

श्री श्यामकुमार दौलत बर्वे (रामटेक) : माननीय सभापति जी, सर्वप्रथम मैं आपको धन्यवाद देता हूं कि आपने मुझे रेलवे (संशोधन) विधेयक, 2024 पर बोलने का मौका दिया है।

माननीय सभापति महोदया, मैं अभी सुन रहा था तो मुझे ऐसा लग रहा था कि वर्ष 2014 से ही रेलवे बोर्ड चालू हुआ है और देश में रेलवे चल रही है। इसके पहले रेलवे नहीं चलती थी। मंत्री महोदय के माध्यम से और सत्ताधारी पक्ष के माध्यम से इस प्रकार से ही जताया जा रहा है, लेकिन मैं आपको बताना चाहूंगा कि रेलवे वर्ष 2014 में नहीं बल्कि वर्ष 1905 से रेलवे बोर्ड अधिनियम के तहत विधेयक तैयार किया गया है।

(1615/KN/AK)

जिस तरीके से यह विधेयक लाया गया है, यह जोनल और डिविजन के अधिकारों को निरस्त करने का तरीका है। सारे लोगों को यहां दिल्ली में, केन्द्र में बुलाकर, लोगों को परेशान करने हिसाब से यह बिल तैयार किया गया है। मुझे ऐसा लगता है। इसमें रेलवे बोर्ड के सदस्यों की नियुक्ति, उनकी सेवा की शर्तें आदि को लेकर भी संदेह है। जिस प्रकार से रेलवे बोर्ड के चेयरमैन, सचिव और अन्य सदस्यों की नियुक्ति होगी, उसमें राजनीतिक हस्तक्षेप बढ़ने की संभावना ज्यादा है।

इस सरकार ने स्थायी रेलवे कर्मियों की संख्या कम कर दी है। लगभग 16 लाख 50 हजार से 13 लाख कर दिया गया है, जबकि रेलवे में कुल 2 लाख 63 हजार 915 पद खाली हैं। भारतीय रेलवे का निर्माण पिछले डेढ़ सौ वर्षों में देश के लाखों श्रमिकों के खून-पसीने से हुआ है। सरकार आधुनिकीकरण के नाम पर रेलवे को निजी हाथों में दे रही है। इसका एक और उदाहरण है कि रेलवे एक्सटेंशन के आधुनिकीकरण के लिए 45 साल की लम्बी लीज पर पूंजीपतियों को दिया जाना। इस सरकार ने विवेक देबरॉय समिति का गठन किया। उसने रेलवे के निजीकरण की दिशा में प्रमुख कदमों की सिफारिश की थी। भारतीय रेलवे का पूर्ण निजीकरण, रेल बजट को खत्म करना, जिससे भारतीय रेलवे की विशेष स्थिति समाप्त हो गई।

मैं आपके सामने कुछ तथ्य रखना चाहता हूं। सरकार जो कहती है, वह करती नहीं है और यह आंकड़ों से साबित होता है। हमारी पार्टी और हमारे दल के नेता श्री राहुल गांधी जी ने हमेशा रेलवे के निजीकरण के खिलाफ बोला है और सरकार के द्वारा **झूठ** का प्रचार किया जा रहा है कि रेलवे का निजीकरण नहीं हो रहा है। जबकि रेल मंत्री जी ने खुद लोक सभा में 16 सितंबर, 2020 को लिखित उत्तर में बताया है कि चुनिंदा और लाभदायक – 109 मार्गों पर डेढ़ सौ यात्री ट्रेनें निजी करने की प्रक्रिया शुरू हो चुकी है। अगर डेढ़ सौ ट्रेनों के परिचालन को निजी हाथों में देने की प्रक्रिया सरकार ने शुरू कर दी है तो देश का विकास, रेलवे का विकास और युवा को रोजगार कैसे मिलेगा?

मैं लास्ट में कहना चाहूंगा कि वर्ष 2014 से पहले जिस तरीके से एससी, एसटी, ओबीसी के विद्यार्थी देश में कहीं भी एग्जाम देने के लिए जाते थे तो उनको पास दिए जाते थे। उसको इस सरकार ने बंद कर दिया है। मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि कृपया करके उसको शुरू किया जाए। वरिष्ठ नागरिकों के लिए जो सेवा पहले शुरू थी, उसको भी शुरू किया जाए। धन्यवाद।

(इति)

1618 बजे

श्रीमती लवली आनंद (शिवहर) : माननीय सभापति महोदया, आपने मुझे रेलवे संशोधन विधेयक 2024 पर चर्चा में भाग लेने के लिए अनुमति दी, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देती हूं।

माननीय रेल मंत्री जी ने रेलवे अधिनियम, 1989 में संशोधन का प्रस्ताव पेश किया है और भारतीय रेलवे बोर्ड अधिनियम, 1905 के प्रावधानों को समाहित करने का प्रस्ताव किया है। अब भारतीय रेलवे बोर्ड अधिनियम, 1905 समाप्त हो जाएगा और एक ही कानून रेलवे बोर्ड के लिए लागू रहेगा, जिससे रेलवे बोर्ड को अधिक शक्ति मिलेगी। बोर्ड की शक्ति में वृद्धि होगी, रेलवे बोर्ड के प्रशासनिक ढांचे को और अधिक आधुनिक व मजबूत बनाने में बोर्ड को स्वतंत्रता मिलेगी। इसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देती हूं और हमारे देश के यशस्वी प्रधान मंत्री के नेतृत्व में देश आगे बढ़ रहा है, उनके प्रति भी आभार व्यक्त करती हूं। मैं इस बिल का पुरजोर समर्थन करती हूं। मैं बिहार के शिवहर संसदीय क्षेत्र का प्रतिनिधित्व करती हूं और जनता दल (यू) से हूं। हमारे माननीय मुख्य मंत्री श्री नीतीश कुमार जी हैं, जिन्होंने बिहार को काफी आगे बढ़ाया है। जब वे रेल मंत्री थे तो उन्होंने बिहार के लिए काफी सपने देखे थे, जो अब प्रधान मंत्री जी के द्वारा, रेल मंत्री जी के द्वारा साकार हो रहे हैं। आपको आश्चर्य होगा कि देश की आज़ादी के 75 वर्ष के बाद भी माननीय प्रधान मंत्री जी के घोषित अमृत काल के समय में अब तक मेरे संसदीय क्षेत्र शिवहर के लोग रेलवे सेवा से वंचित है।

(1620/VB/UB)

रेलवे पूरे देश के विकास से जुड़ा होता है। देश की आज़ादी के 75 साल में अभी तक हमारे क्षेत्र शिवहर में रेलवे लाइन नहीं है। जब मेरे पति आनंद मोहन जी शिवहर से सांसद थे, उस समय रेल मंत्री स्वर्गीय राम विलास पासवान जी थे, उन्होंने उनसे रेलवे लाइन के लिए सर्वे कराकर रिपोर्ट तैयार करने का आग्रह किया था। लेकिन अभी तक वह आगे नहीं बढ़ा है, जिसके कारण शिवहर के लोगों को यातायात में काफी कठिनाइयाँ होती हैं। मेरा आग्रह है कि इस पर भी ध्यान दिया जाए।

वर्ष 2006-07 के रेल बजट में, सीतामढ़ी, शिवहर, बापूधाम, मोतिपुर के लिए सर्वे करने की मंजूरी मिली थी, वह अभी पेंडिंग है। उसे जल्दी से जल्दी आगे बढ़ाया जाए। मैं रेल मंत्री जी से यह आग्रह करती हूँ। मैं उनसे यह भी आग्रह करती हूँ कि शिवहर की नई रेल लाइन परियोजना को जल्द से जल्द लागू करने की दिशा में मंजूरी देने का कष्ट करें।

मैं आग्रह करती हूँ कि शिवहर के बैरगनियां रेलवे स्टेशन को अमृत भारत परियोजना के तहत शामिल करके उसका विकास किया जाए। वहाँ के जनता की मांग है कि बैरगनियां रेलवे स्टेशन पर गाड़ी संख्या 15655 और 15656 कटरा-कामख्या एक्सप्रेस, 15501 और 15502 रक्सौल-जोगबनी एक्सप्रेस, 22551 और 22552 अंत्योदय एक्सप्रेस एवं 14017 और 14018 सद्भावना एक्सप्रेस का जनहित में ठहराव दिया जाए ताकि रक्सौल से बैरगनियां तक आने की व्यवस्था हो सके। इसके साथ ही, लोकल स्तर पर घोड़ासाहन में भी इसकी सुविधा दी जाए।

नरकटियागंज-रक्सौल-सीतामढ़ी-दरभंगा-मुजफ्फरपुर रेल लाइन के दोहरीकरण की स्वीकृति के लिए मैं धन्यवाद देती हूँ। इसके साथ-साथ मैं कहना चाहूंगी कि माननीय रेल मंत्री जी ने अभी तक जो काम किये हैं, वे बहुत ही अच्छे हैं। भारतीय रेल में आधुनिक और स्वदेशी वंदे भारत ट्रेन शुरू करके उन्होंने अत्यंत सराहनीय काम किया है। वर्तमान में 68 वंदे भारत ट्रेन्स की सुविधा और 136 सेवाओं के साथ देश के 24 राज्यों में 300 से अधिक स्टॉपेजेज हैं, जो 170 जिलों को कवर करते हुए चल रही हैं। भारतीय रेल कभी भी भेदभाव नहीं करती है। सभी राज्यों पर एक समान ध्यान दिया जाता है। इसके लिए भी मैं धन्यवाद दूँगी। एक अंतिम बात कहकर, मैं अपनी वाणी को विराम दूँगी, चूंकि समय का अभाव है, आपने मुझे बोलने का मौका दिया है, मैं इसके लिए भी आपको धन्यवाद देती हूँ।

माननीय रेल मंत्री जी से मेरा आग्रह है कि जिस तरह से, केन्द्र सरकार के सभी कर्मचारियों के लिए सीजीएचएस के माध्यम से स्वास्थ्य सेवाएं मुहैया करायी जाती हैं, वैसी ही व्यवस्था रेलवे के कर्मचारियों के लिए भी उपलब्ध करायी जाए। वर्तमान में उनके लिए रेलवे के मेडिकल की जो व्यवस्था है, उसके तहत परिवार की परिभाषा में माता-पिता का स्थान नहीं है। आपके माध्यम से, मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करती हूँ कि परिवार की परिभाषा में माता-पिता को भी जोड़ा जाए और उनके लिए सीजीएचएस की व्यवस्था हो क्योंकि उन्हें सबसे अधिक स्वास्थ्य सेवाओं की जरूरत होती है। मेरा यही आग्रह है।

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

(इति)

1624 बजे

एडवोकेट चन्द्र शेखर (नगीना) : माननीय सभापति महोदया, मैं सर्वप्रथम आपको धन्यवाद देता हूँ कि आपने मुझे रेलवे संशोधन विधेयक, 2024 पर अपनी बात रखने का मौका दिया।

रेलवे संशोधन विधेयक, 2024 पर मैं अपनी गहन चिंता व्यक्त करता हूँ। यह विधेयक भले ही रेलवे के शासनिक ढाँचे को सुव्यवस्थित करने का लक्ष्य रखता हो, लेकिन यह हमारे रेलवे सिस्टम की मूलभूत ताकत को कमजोर कर सकता है। केन्द्र सरकार की बढ़ती भूमिका भले ही अच्छे इरादों से प्रेरित हो, लेकिन इससे नौकरशाही में देरी हो सकती है और समय पर निर्णय लेने की क्षमता कम हो सकती है। हमें अपने रेलवे सिस्टम की चपलता और लचीलेपन को खोने का जोखिम उठा रहे हैं।

मैं मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि क्या रेलवे बोर्ड में सदस्यों की नियुक्तियों में एससी, एसटी, ओबीसी और महिलाओं को जगह मिलेगी? रेलवे बोर्ड में सदस्यों की नियुक्ति शासन का एक महत्वपूर्ण पहलू है। यह आवश्यक है कि नियुक्तियाँ योग्यता और विशेषज्ञता के आधार पर हो, न कि राजनीतिक विचारधाराओं के आधार पर। इस मोर्चे पर कोई भी समझौता, निर्णय लेने की गुणवत्ता और भारतीय रेलवे के समग्र प्रदर्शन में गिरावट का कारण बन सकता है। जनता की जरूरतें सर्वोपरि हैं, इसलिए हमारे लिए आम आदमी की जरूरतें सर्वोपरि हैं। रेलवे सुलभ, किफायती और विश्वसनीय होना चाहिए। विधेयक में यह सुनिश्चित करना चाहिए कि इसमें इन सिद्धांतों का पालन होगा।

(1625/PC/SRG)

हालांकि, विधेयक का उद्देश्य अच्छा हो सकता है, लेकिन इसके संभावित परिणाम दूरगामी हैं। हमें सावधानीपूर्वक आगे बढ़ना चाहिए और सुनिश्चित करना चाहिए कि ये सुधार रेलवे के मूल तत्वों को कमज़ोर न करें।

सभापति महोदया, इसी के साथ, जिस लोक सभा क्षेत्र से मैं आता हूं, वह नगीना है। वह बहुत पिछड़ा हुआ क्षेत्र है। वहां के युवा, किसान, महिलाएं, मजदूरों को जीवन-यापन करने के लिए कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। इसलिए, मैं माननीय मंत्री जी से मांग करूंगा कि नजीबाबाद से मुंबई और जम्मू के लिए ट्रेन चलाई जाए।

इसके साथ ही, नजीबाबाद स्टेशन गढ़वाल का प्रवेश द्वार है। मैं आपसे आग्रह करूंगा कि वहां, उस स्टेशन पर जलभराव की जो समस्या होती है, उसकी देख-रेख की जाए। बेगमपुरा एक्सप्रेस, जो कि वाराणसी टू जम्मू तवी है, उसका स्टॉपेज वहां हो। दिल्ली जाने के लिए सुबह को कोई ट्रेन नहीं है। मुझे भी दिल्ली आने के लिए अक्सर बहुत परेशानियों का सामना करना पड़ता है। मैं कोशिश करता हूं कि सेशन में मैं चला जाऊं, क्योंकि रेल की सुविधा आपने उपलब्ध कराई है। जलालाबाद क्रॉसिंग पर ओवरब्रिज बनना चाहिए। धामपुर में दो जगहों पर समस्या है, वहां कई घंटों तक खड़े रहना पड़ता है, इसलिए वहां भी ओवरब्रिज बनना चाहिए। नगीना में जो कोतवाली वाला क्षेत्र है, वहां ओवरब्रिज की आवश्यकता है। सिहोरा में ओवरब्रिज न होने के कारण दिक्कत है, कीरतपुर में भी दिक्कत है।

सभापति महोदया, बैकलॉग बहुत इम्पॉर्टेंट विषय है। रेलवे का बैकलॉग जल्दी-जल्दी भरना चाहिए। जनरल कोच बढ़ाए जाने चाहिए, क्योंकि बहुत बड़ी आबादी रेल से सफर करती है। बहुत लोगों की जानें दुर्घटनाओं में जा रही हैं। हमने कई एक्सीडेंट्स देखे हैं। एक कर्मचारी की जिस तरह दबकर जान गई, वह भी एक बहुत बड़ी समस्या है, जिसके कारण जनता में गुस्सा पैदा हुआ। इसकी रोकथाम की जाए। गरीब यात्रा करने के लिए जाता है, वह उसकी अंतिम यात्रा न हो जाए, इस बात का हमें ध्यान रखना पड़ेगा।

इसका मुख्य कारण मुझे यह दिखाई देता है कि लोको पायलट को दिन और रात में ड्यूटी करनी पड़ती है। उनकी रात की ड्यूटी कठिन है, उसके बाद उन्हें पर्याप्त आराम चाहिए। इस संबंध में एचपीसी का सुझाव भी था कि लोको पायलट के लिए दो रात्रि के बाद ड्यूटी का आदेश हो। इस आदेश पर अमल नहीं किया गया, जिसके कारण उनकी आंख लग जाती है और कई बार दुर्घटना होती है। अत: हजारों लोगों की जिंदगियों से खिलवाड़ नहीं होना चाहिए।

कोरोना काल में बंद की गई ट्रेनें पुन: चालू की जाएं। पहले एससी, एसटी और ओबीसी के बच्चों को पास मिलते थे। जब वे किसी कॉम्पिटिशन के लिए कोई एग्जाम देने जाते थे, तो उन्हें जो पास मिलते थे, वे बंद कर किए गए और सरकार कहती है कि हम दलितों और पिछड़ों के हितैषी हैं। लेकिन जब सरकार उनके बच्चों की तरक्की के आगे के रास्ते बंद कर देगी, तो कैसे चलेगा? जिस तरह लगातार निजीकरण हो रहा है, इस निजीकरण से रेलवे में सरकारी नौकरी खत्म हो जाएगी। ये दलितों, पिछड़ों के बच्चे कहां जाकर बैठेंगे? ये कौन सी कुर्सी पर बैठेंगे? आज भी देश में सामाजिक गैर-बराबरी है।

मैं मंत्री जी से मांग करता हूं, मैं उन्हें धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने नजीबाबाद में वंदे भारत ट्रेन का स्टॉपेज दिया, लेकिन इसके अलावा भी हमने कई मांगें उठाई थीं, जिन पर कोई कार्यवाही नहीं हुई। मंत्री जी, आप पार्टी से अलग हटकर आप सोचें कि उस क्षेत्र की भी तरक्की होनी चाहिए। यह भी आपके अधिकार क्षेत्र का मामला है।

सभापति महोदया, मैं दोबारा आपको धन्यवाद देता हूं और माननीय मंत्री जी से आग्रह करता हूं कि मेरी मांगों पर ध्यान दें और उस क्षेत्र में अवसर पैदा हों, इसका वे ख्याल रखें।

आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

(इति)

1628 बजे

श्री राजेश रंजन (पूर्णिया) : सभापति महोदया, माननीय मंत्री जी से मेरा पहला आग्रह होगा कि मंत्री जी, आप जीएम और डीआरएम को राजा बनाकर रखते हैं, एमपी की कोई वैल्यू नहीं है। जब वे क्षेत्र में जाते हैं, तो वे एमपी की रिस्पेक्ट नहीं करते हैं, एमपी को खबर नहीं करते हैं। रेलवे में जब कोई उद्घाटन होता है, तो उसमें एमपी की कोई सुध नहीं लेता है।

मंत्री जी, टिकट कन्फर्मेशन के लिए आपके ऑफिस में, आपके डीआरएम ऑफिस में दलाल घूमते हैं। एमपी की चिट्ठी की कोई वैल्यू नहीं है। टिकट का कन्फर्मेशन नहीं होता है और एमपी का सम्मान आपके रेलवे विभाग में कहीं भी नहीं है।

आईआरसीटीसी ट्रेन में खानपान की व्यवस्था को देखता है। आपने आईआरसीटीसी को चार रुपए में जिस कपड़े की धुलाई के लिए कहा था, आईआरसीटीसी ने उसको 25 रुपए कर दिया। आपने आम आदमी पर बोझ बढ़ा दिया। आईआरसीटीसी बड़ी ट्रेनों में तो थोड़ा सा खानपान दे देती है, लेकिन जो लोअर ट्रेनें हैं, जिनमें गरीब चलता है, वहां का खानपान बहुत ही गलत है।

दूसरी तरफ, आप ट्रेनों में महिला डिब्बा देते हैं, लेकिन आम आदमी के लिए लगभग कोई डिब्बा नहीं है। टिकट कनफर्मेशन के बगैर जाने वाले एक या दो डिब्बे होते हैं, पहले 12-12 डिब्बे हुआ करते थे, लेकिन अब एक या दो डिब्बे ही होते हैं। गरीब रथ की तरह या किसी जनरल गाड़ी की तरह अब आपकी कोई गाड़ी नहीं है। आप वंदे भारत ट्रेन को चलाइए, कोई दिक्कत नहीं है। वंदे भारत को आप सभी जगह से कनेक्ट कीजिए, यह अच्छी बात है। मैं इसके लिए आपको धन्यवाद देता हूं, लेकिन जो आम आदमी है, जो गरीब, मिडिल-क्लास है, हमारे चन्द्र शेखर जी ने अभी आपसे कहा कि आप महिलाओं के लिए आरक्षण की व्यवस्था को कम्पल्सरी कीजिए, आप महिलाओं के आरक्षण को कम्पल्सरी कीजिए।

हम चार आदमी ट्रेन में जा रहे हैं। दो आदमियों का टिकट कन्फर्म हुआ, दो आदमियों का टिकट कन्फर्म नहीं हुआ। हम पर आप बोझ डाल देते हैं, उसके बाद हमसे पैसा वसूला जाता है।

(1630/IND/RCP)

हमारे परिवार को रोक दिया जाता है। वह हमसे कितने पैसे ले जाते हैं, इसके बारे में मैं आपसे नहीं कह सकता हूं। आप बताएं कि उस परिवार का क्या होगा, जिसकी दो टिकट कंफर्म हो जाएं और दो कंफर्म न हों। इस विषय में हमने कभी सुधार की बात नहीं की है।

महोदया, इसके अलावा एससी, एसटी, ओबीसी और जो छात्र प्रतियोगी परीक्षा देने के लिए दूसरे राज्यों में जाते हैं, क्या सरकार उनके लिए कुछ सोचती है? रेलवे का 11 साल से कोई एग्जाम नहीं हुआ है। बैंकिंग क्षेत्र में भी एग्जाम नहीं हुए हैं। आप बताएं कि कितने एग्जाम हुए हैं? आप बताएं कि कितने एससी, एसटी और ओबीसी छात्रों को नौकरी मिली है? आपने

आरक्षण को पिछले दरवाजे से बंद कर दिया है और निजीकरण कर दिया है। आप विकलागों के लिए क्या व्यवस्था कर रहे हैं? मैंने विशेष कर महिलाओं के लिए कम्प्लसरी आरक्षण की बात कही है। महिला सुरक्षा को लेकर भर्ती का विषय सबसे महत्वपूर्ण है। आप विज्ञापन पर खर्च करते हैं और मालिक को खरीद लेते हैं लेकिन छोटे स्तर के श्रमजीवी पत्रकारों का क्या होगा?

महोदया, मैं एक-दो बात कहकर अपनी बात समाप्त करूंगा। यात्री भाड़ा और माल भाड़ा बढ़ाने के बाद भी आपका रेलवे घाटे में क्यों है? आपने भाड़ा डबल, ट्रिपल कर दिया है, लेकिन फिर भी घाटा क्यों है? कोसी सीमांचल क्षेत्र में रेलवे कनेक्टिविटी को बढ़ाने की तरफ आपका ध्यान आकृष्ट करूंगा। बनमनखी जनता चौक, पूर्णिया कोर्ट स्टेशन, घड़बरेली बाजार, जलालगढ़ बाजार पर आरओबी बनाने का मैं आपसे आग्रह करता हूं। मध्य रेलवे के अधीन सहरसा में रेल मंडल, समस्तीपुर में आजादी के वक्त कांग्रेस के समय बना था। सहरसा में एक रेल मंडल की स्थापना का मैं आपसे आग्रह करता हूं कि उस जोन में कोसी सीमांचल के बीच सुपौल के बीच एक रेल मंडल होना आवश्यक है। कोसी सीमांचल को जोड़ने वाली कुरसेला बिहारीगंज के लिए 193 करोड़ रुपये दिये गये थे, उसे रोक दिया गया है। बिहारीगंज से खुर्दा होते हुए बीरपुर फिर देवघर से नौगछिया को आपने स्वीकृत कर दिया है। उसका सर्वे जारी है। आपने किशनगंज से जलालगढ़ स्वीकृत कर दिया है। जलालगढ़ से बनमनखी और बिहारीगंज से कुशेश्वरस्थान को स्वीकृत नहीं किया। नौगछिया से मधेपुरा कुशेश्वरस्थान, जो शिव की नगरी है, उसे बीरपुर तक जोड़ने की व्यवस्था की जाए। पूर्णिया कोच स्टेशन में वाशिंग पीठ को आपने स्वीकृत कर दिया है लेकिन अभी तक उसका कार्य शुरू नहीं हुआ है... (व्यवधान) मैं हृदय की गहराई से इन्हें धन्यवाद देता हूं। जलालगढ़ स्वीकृत रेल, साहबगंज-मनिहारी सीमा वाया गंगा नदी पर साहबगंज में पुल, पूर्णिया जंक्शन, बनमनखी और मुरलीगंज मधेपुरा के रेलवे स्टेशन को मॉडल स्टेशन बनाने का मैं आपसे आग्रह करता हूं। देवघर से रांची रेल नहीं है। मैं इन्हें जोड़ने का आग्रह करता हूं। जलालगंज, बनमनखी, बिहारीगंज, कुशेश्वरस्थान होते हुए दरभंगा एक जनरल बोगी 15707, 15708, 15713, 15714, 15909,15910 को कठिहार से वाया पूर्णिया, बनमनखी, सहरसा चलाया जाए।

मेरा आपसे अंतिम आग्रह है कि कृपया आप मेरी बात सुनिए कि विपक्ष के भी एमपीज होते हैं। आप सम्मान तो करते हैं लेकिन काम नहीं करते हैं। मेरा हाथ जोड़ कर आग्रह है कि सम्मान कम करिए लेकिन क्षेत्र का काम कर दीजिए और कुशेश्वरस्थान से बिहारीगंज 193 करोड़ रुपया रिलीज कर दीजिए और आरसीटी जो दलाली करता है, उसे रोक दीजिए।

(इति)

1634 hours

SHRI KALYAN BANERJEE (SREERAMPUR): Thank you, Chairperson Madam. There is nothing to oppose. But I have a few suggestions. Of course, the Railways (Amendment) Bill, 2024 is intended to modernise India's Railway governance by making the Railway Board more autonomous and improving its decision-making process.

(1635/PS/RV)

This Bill repeals the 1905 Act and incorporates provisions related to the Railway Board into the 1989 Act. The Central Government invests its powers and functions with respect to railways in the Board itself.

The question is regarding merger of two Acts -- whether the repealed Act will meet the challenges that the Indian Railways faces in terms of operational delays, accidents and safety initiatives, bureaucratic inefficiencies, slow technical adoption and complexity of PPA model and investments, and relaxation of powers to Zones. We hope and expect that it will be done. That is the reason why modernisation has been brought through this Bill itself.

Now, there are a few questions. There are questions about accidents. It is reported that an average of three consequential train accidents per month over the past five years, apart from 18 accidents, have been reported in the first five months of 2024-25 alone. As per the CRS investigation report of October, 2023, the Commissioner of Railway Safety, a statutory body under the Ministry of Civil Aviation that probes train accidents, has recommended in no uncertain terms, Kavach, in some shape or form, to save lives, even in stretches not yet included in its rollout plan. During the Budget Session also, I had pointed out this fact without reading this report. When I delivered the speech regarding Kavach, I said that. But at that time, I was not aware of this report. In 2023, the total number of passenger train accidents were 33 and the number of goods train accidents were 15; whereas, in 2021-22, accidents recorded were 21.

Now, I come to major accidents. There have been 200 major train accidents with 145 involving derailments. Northern Railway has recorded the highest number of accidents in the past five years with 25 accidents, followed by Central Railway with 22 accidents.

Now, I come to the Economic Survey. The Economic Survey of 2023-24 which was released on July, 22, indicates limited progress on safety-related works such as deployment of Automatic Train Protection System, Kavach and overhaul of signalling systems at all stations.

My next point is with regard to the C&AG's analysis of railway accidents. I am just going through the C&AG's analysis. Between 2017 and 2021, derailments accounted for 1,392 accidents or 69 per cent of consequential train accidents. The next point is about the deficit of funds. That is also a C&AG's report. The CAG of India also found a deficit of Rs. 1,03,395 crore for track renewal, sparking worries about the financial position.

There is a question because of merger. Capacity constraints and operational inefficiencies necessitate improved capacity management and infrastructure development. It is just in a suggestion form. It is not to criticize. Take it as a suggestion. Overcome the outdated technology and infrastructure. The regularity framework poses significant hurdles to modernizing and enhancing the efficiency of the Indian Railways. Reducing operating cost and increase in passenger amenities can free Railways from network congestion. These are the few suggestions.

Sir, I will renew two things, which I have said earlier also. Again, I am renewing. There is a need for an extension of Metro Railway from Howrah to Sheoraphuli. There is also a need for double line set up from Howrah to Amta. Single line is there. Kindly consider this.

I have already talked about the safety of Grade IV staff in foggy weather. Kindly consider this also. I have not criticized you. Today, I have given some suggestions to you for consideration. And my request to kindly now implement it now.

I am grateful to you.

(ends)

(1640/SMN/GG)

1640 hours

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Thank you very much Madam Chairperson for giving me this opportunity to discuss on the Railway (Amendments) Bill, 2024.

Sir, the Bill intends to further amend Railway Act of 1989. During the British period, the functioning of different Railway entities were being governed by the Railway Act of 1890.

Sir, during the same the period, the Railway organisation was separated from PWD, as rightly the hon. Minister has stated in his opening remarks and a new organisation Railway Board was constituted by virtue of Railway Board Act of 1905. In order to simplify the legal framework, the Railway Board Act of 1905 used to be incorporated into the Railway Act, 1989 for which this amendment Bill is brought in.

Definitely, I do agree with the hon. Minister that it will reduce the burden to refer to two laws and thereby the procedure will be simplified and hence, I support the Bill. But, at the same time, when I am supporting the Bill, I would like to draw the attention of the hon. Minister regarding the provisions of the Railway Board enacted during the colonial period.

Sir, the BJP-led NDA Government is always speaking and claiming that we want to decolonize the entire legislations in our country. The Indian Penal Code, Criminal Procedure Code as well as Indian Evidence Act, you have changed the name, made it in Hindi title and it is very difficult for the citizens or for the persons from South India, people who are non-Hindi-speaking people and you are always saying that we are decolonizing the legislation. If that be the case, I would like to know from the hon. Minister whether you are incorporating a law which was 120 years back, that was in the year 1905 and incorporating that chapter as such, there is no amendments, there is no changes.

Sir, the proposed amendment Bill is just a legislation for subordinate legislation.

Madam, Chairperson, I would like to draw your attention. All provisions are exclusively delegated to the Central Government. I would like to know from the hon. Minister what is the role of Parliament, whether this Parliament is taken for granted.

Madam, you go through sub-clauses 2, 3, 4 and 6 of Clause 2A. Kindly see clause 2A(1). It says, “There shall be constituted a body to be known as the Railway Board to exercise the powers conferred upon- by whom, upon by whom, - by the Central Government.”

Now, see sub-clause 3, the qualification, experience and terms and conditions of appointment of the Chairman and other Members of the Board and the manner of filling the said post shall be as may be prescribed by the Central Government.

So, what are the qualifications of the Board's Chairman? What are the qualifications of the Board Members? See, another provision, clause 4. I do agree that this is the colonial provision and you are coming with the same colonial provision simply incorporating in the 1989 Act.

See, the Board shall consist of such number of Members as may be prescribed, that means the number of Board Members, the Parliament has no role. The qualifications, the tenure of office, the number of Members in the Board, the Parliament is still in the dark. Everything is being delegated to the Central Government. Then, my point is, if that be the case, the Government can very well come with a piece of paper.

The Government can very well come to the Parliament and say that all powers and everything is delegated to the Central Government as may be prescribed from time to time. There is no need of such a Bill. So, my point is this is a legislation just for delegation and the entire powers are vested with the Central Government. So, kindly review that position.

Other than this, I would like to flag three more points.

Number one is regarding the fiscal autonomy and the powers of the Board. I am putting only suggestions. More fiscal powers have to be provided. So many railway committees have already demanded this. More autonomy has to be given because they are doing the operation and management of the entire system and this Railway Board can incorporate all these things.

My second suggestion is regarding the pre-Covid status which has to be restored. That is about the senior citizens of this country. In one of the meetings, hon. Minister has assured to us that instead of 60 years, we will make it 65 years. But so far, nothing has come. Pre-Covid situation was 60 years and that has to be restored and also, all the railway stops which were in existence in the pre-Covid situation has to be restored. These are the suggestions which I would like to make. I do appreciate the infrastructure development in which you are concentrating, it is appreciable and at the same time, these suggestions may also be looked into.

With these words, I conclude.

Thank you very much, Madam.

(ends)

(1645/SM/MY)

1645 hours

SHRI LAVU SRIKRISHNA DEVARAYALU (NARASARAOPET): Thank you, Madam, for giving me this opportunity to speak on this Bill. I cannot start my speech without thanking the Railway Minister for sanctioning the new Amravati line at a cost of 2,245 crore. This is very much needed because it will connect our capital region with all the major metro cities in the country.

There is also another issue which was raised by the hon. Minister when our Chief Minister approached him with regard to a lot of development projects in Andhra Pradesh. He has also requested that land acquisition should be done for various projects in Andhra Pradesh. Our hon. Chief minister, Shri Chandrababu Naidu has constituted a dedicated task force for land acquisition for Nadikudi-Srikalahasti, Kadapa-Bangalore, Renigunta-Gudur and Kothapalli-Narsapur railway projects. All these projects have been in the pipeline for the last ten years or so. Our Chief Minister wants to complete these projects as soon as possible.

Coming to the Bill, of course, there is nothing to say against this Bill. This Bill is the need of the hour. It will give a lot of autonomy to the Railway Board. As the railways are expanding with new trains, adopting new technology. coming out with new set of railway racks etc., obviously, the Railway Board needs this autonomy. But what we request is this autonomy should be not only with the Railway Board, but it should also be with every organisation down the line. Whenever we conduct meetings with the concerned GM of our area and discuss our issues with the Railways, we keep on getting the generic answers … (*Interruptions*) Madam, two minutes. Whenever we conduct meetings with the GM of the respective area and raise our issues, they give us generic answers.

Coming to my constituency, six Amrit Bharat Stations had been sanctioned for my constituency. But the work for this is going at a snail's pace. With respect to the Nadikudi-Srikalahasti railway project, the work has been going on for ten years or 15 years. Whenever we ask about this project, we get generic answer.

We are also asking for a new Vande Bharat train from Guntur to Bengaluru. It is a very dedicated railway line. Various trains and stoppages had been discontinued during COVID-19 time. We are asking for reinstatement of those trains and stoppages. This request is also lying at the GM level or Railway Board level.

With respect to the ROBs and RUBs, by the time the tendering process gets started for ROBs and RUBs, our five years' time gets completed. So, we all have very limited time. Unlike officers, we have only five years. We have to show what we have done for our constituency. So, I expect you to give the autonomy to the down-the-line offices as well.

Anantapur district is the fruit bowl of Andhra Pradesh. The first Kisan Rail was started from here. But during the COVID-19 period, you discontinued it. I request you to reinstate that.

Railway concession used to be given to the senior citizens and sports personnel. That also has been discontinued during the COVID-19 period. As the inflation is going up, it is very much needed for the senior citizens. So, I expect that you will reinstate it. I have nothing to say against the Bill. I wholeheartedly support the Railway (Amendment) Bill, 2024. Thank you very much.

(ends)

1649 बजे

श्री कामाख्या प्रसाद तासा (काजीरंगा) : थैंक यू, चेयरमैन मैडम, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे इस बिल पर बोलने का मौका दिया। मैं रेलवे मिनिस्टर अश्वनी वैष्णव जी को भी धन्यवाद देता हूं कि वे एक अच्छा बिल लाये हैं। वर्तमान विधेयक से रेलवे अधिनियम 1989, भारतीय रेलवे बोर्ड अधिनियम 1905 के सभी प्रावधानों को इसमें शामिल करते हुए कानूनी ढांचे को सरल बनाने का प्रस्ताव है। इससे दो कानूनों को संबंधित करने की आवश्यकता कम हो जाएगी। रेलवे बोर्ड की वर्तमान कार्य-प्रणाली, जोनल और भारतीय रेलवे डिवीजन आदि अपरिवर्तित रहेगा। इसके लिए मैं ऑनरेबल मिनिस्टर साहब को धन्यवाद देता हूं।

महोदय, मैं कहना चाहता हूं कि जो अमेंडमेंट बिल लाया गया है, इसके माध्यम से भारतीय रेलवे में चेंजेज करने की प्रधानमंत्री की जो इच्छा है, वह भी पूरी हो जाएगी।

(1650/CP/RP)

रेल मंत्री जी, आपने बोला that you will be consolidating and modernising the legal framework governing Indian Railways; reducing bureaucracy and enhancing the Railway Board's decision-making powers; introducing provisions for greater transparency, accountability and public participation; strengthening safety protocols and regulation to minimise accidents, and ensure passenger security; updating the Act to accommodate modern technologies and innovation in railway operations; strengthening passenger services, amenities, and grievance redressal mechanism; streamlining operation, improving infrastructure, and enhancing resource allocation; and establishing a robust regulatory framework to oversee railway operation, fare, and services. आपने यह भी बोला कि international standards have been applied in Indian Railways in line with global best practices and standards. इसके बारे में आपने बिल में जो उल्लेख किया, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। ऑनरेबल प्राइम मिनिस्टर नरेन्द्र मोदी जी के निर्देश में रेलवे में आप जो रिफॉर्म्स, ट्रांसफार्मेशन लाए, उसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं। आपका काम हमने पिछले कार्यकाल में देखा, उसके लिए भी मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

सर, आपने नार्थ-ईस्ट के लिए जैसा काम किया, वैसा कभी नहीं हुआ। वर्ष 2009 में नार्थ-ईस्ट के लिए 2,122 करोड़ रुपए का बजट था, जिसको आपने वर्ष 2024 में बढ़ाकर 10,376 करोड़ रुपये का कर दिया। न्यू ट्रैक 67 किलोमीटर था, जो अब 173 किलोमीटर हो गया। इलेक्ट्रिफिकेशन का आपने अभूतपूर्व काम किया। आपने नार्थ-ईस्ट को जैसे जोड़ा है, उसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं। नार्थ-ईस्ट के जो 18 प्रोजेक्ट्स हैं, आपने इसमें 1,368 किलोमीटर निर्धारित किया और 74,972 करोड़ रुपये का एलोकेशन किया। आपने जो 60 अमृत स्टेशन्स की घोषणा की है, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। हमने आपको एक पत्र भी लिखा है। जिन-जिन स्टेशन्स पर ट्रेन रुकवाने की हमने मांग की है, आप उन स्टेशन्स पर ट्रेन रुकवाइए। हमने आपसे वंदे भारत ट्रेन चलाने की रिक्वैस्ट की है, हमारे चीफ मिनिस्टर ने भी आपसे इसके लिए रिक्वैस्ट की है। प्राइम मिनिस्टर ने नार्थ-ईस्ट को अष्ट लक्ष्मी कहा है। अष्ट लक्ष्मी का दर्जा देने के लिए, नार्थ-ईस्ट के लिए रेलवे ने जो किया, उसके लिए मैं धन्यवाद देकर अपनी बात को समाप्त करता हूं।

(इति)

1653 बजे

श्री गुरजीत सिंह औजला (अमृतसर) : सभापति जी, आपने मुझे रेलवे अमेंडमेंट बिल, 2024 पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए धन्यवाद। मैं इसका विरोध करता हूं, क्योंकि इस बिल के आने से बोर्ड की पॉवर खत्म हो गई है और निजीकरण को बढ़ावा मिलेगा। इसके बाद सेक्रेटरी इसकी देखभाल करेगा और ऑफिशियली तौर पर इनके स्ट्रक्चर पर, इनकी फंक्शनिंग के ऊपर निगाह रखेगा। इसमें चाहे चेयरमैन की अपॉइंटमेंट हो या मेंबर की अपॉइंटमेंट हो, इन सबमें उसकी दखलंदाजी बढ़ेगी।

रेलवे गरीब के सफर करने का सबसे सस्ता तरीका है। जब बोर्ड की पॉवर कम होगी तो नीचे के लोगों की जो भावनायें हैं, वे भी वहां तक नहीं पहुंच पाएंगी। जो ब्यूरोक्रेसी होती है, इसमें जब लेयर बन जाती है तो उसके काम में देरी भी होगी और मंजूरी भी कम मिलेगी। इससे बहुत बड़ा फर्क पड़ेगा। पिछले 10 सालों में एक्सीडेंट्स बढ़े हैं। 10 सालों में 638 एक्सीडेंट्स हुए हैं, जिनमें 200 मेजर एक्सीडेंट्स हैं और 145 डीरेलमेंट की घटनाएं हैं। मेरी मंत्री जी से मांग है कि इस पर ज्यादा ध्यान देना चाहिए।

आप कवच की, सुरक्षा की बात करते हैं। 60 हजार किलोमीटर रेलवे नेटवर्क है। अगर आप 2 पर्सेंट के हिसाब से चलेंगे तो इसको कंप्लीट करने में 50 साल लगेंगे। इसके ऊपर आपको ध्यान देना चाहिए। अमृतसर सबसे बड़ी टूरिस्ट सिटी है। अमृतसर से नांदेड़ सचखंड एक्सप्रेस, 12716 चलती है, उसका टाइम साढ़े 5 बजे सुबह का है, उसे 8 बजे करना चाहिए। वह ट्रेन वाया तरण तारण जानी चाहिए, जो ब्यास से कनेक्ट हो जाती है। इससे बहुत लाभ होगा, क्योंकि नांदेड़ साहब की तीन महीने पहले ही टिकट बुक हो जाती है। एक ट्रेन 12422 जाती है, अमृतसर टू नांदेड़, जो हफ्ते में एक बार चलती है, वह डेली होनी चाहिए। 1259 और 1258, जो अमृतसर-हरिद्वार एक्सप्रेस है, उसमें एक एसी चेयर कार है। इसमें तीन एसी चेयर कार करना चाहिए और इसके साथ ही एक थ्री टायर स्लीपर भी चाहिए। 12013 और 12014 जो न्यू शताब्दी है, उसके कोचेज़ चेंज करने की जरूरत है। उनकी बहुत बुरी हालत है। 14631 और 14632 अमृतसर टू देहरादून एक्सप्रेस का जो पुराना रैक है, उसे एलएचबी नये रैक से चेंज करने की जरूरत है।

(1655/NK/NKL)

ट्रेन नम्बर 12245 और 12244 अमृतसर चंडीगढ़ एक्सप्रेस है, चंडीगढ़ राजधानी है, सभी लोग इस ट्रेन से जाते हैं लेकिन इसमें सिर्फ एक एसी कोच है, कम से कम इसमें तीन एसी कोच लगने चाहिए। गोल्डन टेम्पल एक्सप्रेस सबसे जरूरी है। हम बार्डर पर बैठे हैं, जितने व्यापारी हैं, वे दिल्ली तक आते हैं। यह ट्रेन सुबह सात बजे चलती थी, सात बजकर बीस मिनट पर दिल्ली पहुंचती है। साढ़े नौ बजे चलती है और सुबह साढ़े सात बजे

पहुंच जाती थी, लेकिन अब यह सात बजे रात में चलती है और सुबह पौने चार बजे पहुंचती है, जिससे कोई भी काम नहीं हो पाता है। इसी तरह वंदे भारत कटरा के लिए चाहिए, वंदे भारत अमृतसर से देहरादून के लिए चाहिए, अमृतसर से नई दिल्ली सुपरफास्ट एक्सप्रेस कोच की बहुत बुरी हालत में है।

अमृतसर एक टूरिस्ट सिटी है, एक हजार के आसपास होटल्स हैं। दस-बारह फाइव स्टार होटल्स हैं, बाकी थ्री स्टार, फोर स्टार और टू स्टार होटल्स हैं। मध्यम कैटगरी और गरीब लोग माथा टेकने के लिए आते हैं। वहां ब्रिज बनने वाला है, रेलवे क्रासिंग छेहटा है, आरओबी शिवाला एस 21, आरओबी एस 26, आरओबी एस 3, आरओबी जबाल एस 4, आरओबी अनगढ़ बी 6, आरओबी दाना मंडी सी 7, आपने दो-तीन पुल पहले ही अप्रूव किए हैं, बनाए भी हैं, इसके लिए मैं आपका शुक्रिया करता हूं। अमृतसर रेलवे स्टेशन के बारे में पिछली बार जब आप मंत्री थे, इसी हाउस में आपने कहा था कि अमृतसर को हरमंदिर साहब की वजह से नया रेलवे स्टेशन देंगे। वहां डेढ़ लाख यात्री आते हैं, लेकिन अभी तक रेलवे स्टेशन का पता नहीं लग रहा है। मैं चाहता हूं कि उस रेलवे स्टेशन को जल्द कम्पलीट किया जाए।

व्यास से कादियां लिंक की बहुत बड़ी डिमांड है। मेरे से पहले प्रताप बाजवा जी सांसद थे। अगर वह रेल लिंक जुड़ जाए तो हमें बहुत बड़ा फायदा होगा। कादियां से ऊना का रेल नेटवर्क कम्पलीट करने की जरूरत है। इसी तरह से अमृतसर से पठानकोट डबल रेल लाइन की जरूरत है। पट्टी मक्खू लिंक बहुत पुरानी डिमांड है। आपको सरकार ने लिखा था कि हम जमीन एक्वायर करके देंगे। सरकार के पास कुछ नहीं है, आपको पता है कि सरकार कैसे चल रही है। कृपा करके जमीन के पैसे भी आप दे दीजिए ताकि पट्टी-मक्खू लिंक बनने से दो सौ किलोमीटर जम्मू-कश्मीर और पंजाब का रास्ता कम हो जाएगा।

मेरी आपसे डिमांड है, मैं आपको शुक्रिया करता हूं। अमृतसर रेलवे स्टेशन की डिमांड है, आप जल्दी से जल्दी इसके ऊपर तवज्जो देकर ब्रिज को जल्दी से जल्दी पूरा करा दें। धन्यवाद।

(इति)

1657 बजे

श्री गुरमीत सिंह मीत हायेर (संगरूर) : सभापति महोदय, जब भी सदन में रेलवे के लिए कोई अमेंडमेंट्स आता है, सबसे बड़ा डर और भय देश के लोगों और विपक्ष के लोगों में यही रहता है कि जैसे पहले एयरपोर्ट प्राइवेटाइज्ड कर दिया, सी-पोर्ट प्राइवेटाइज्ड कर दिए, कहीं रेलवे को भी तो प्राइवेटाइज्ड नहीं कर देंगे। 140 करोड़ लोग रेलवे पर डिपेन्डेंट हैं, सरकार में प्राइवेट लोगों का राज है। आपने 'उड़ान' स्कीम शुरू की थी, एक सपना दिखाया था कि देश के आम नागरिक को हम हवाई सफर कराएंगे। दिल्ली एयरपोर्ट के पास आज भी आपको दिख जाएगा कि आम नागरिक रनवे पर हवाई जहाज कैसे उड़ता है, वही देख रहा है। आधे घंटे का सफर का टिकट सात हजार रुपये से पन्द्रह हजार रुपये है।

माननीय सभापति (कुमारी सैलजा) : माननीय सदस्य, आप अपनी डिमांड रख दीजिए, नहीं तो आपको अपनी डिमांड रखने का समय नहीं मिल पाएगा।

श्री गुरमीत सिंह मीत हायेर (संगरूर) : सभापति महोदय, अगर चंडीगढ़ से दिल्ली आना है तो पन्द्रह हजार रुपये की टिकट है। देश के जो नागरिक हैं, वह रेलवे पर डिपेन्डेंट हैं। इस पर हमारे माननीय मंत्री जी ने कहा कि 55 परसेंट कन्सेशन देश के लोगों को दिया गया।

मैं मंत्री जी को याद दिलाना चाहता हूं कि यह कोई प्राइवेट कंपनी नहीं है। यह डिपार्टमेंट पब्लिक वेलफेयर के लिए है और लोगों को कन्सेशन दे रहे हैं तो कोई अहसान नहीं कर रहे हैं। मैं याद दिलाना चाहता हूं कि कोविड के समय से सीनियर सिटीजन्स का कन्सेशन बंद कर दिया। आपने नेशनल और इंटरनेशनल प्लेयर का कन्सेशन बंद कर दिया।

मैं चाहता हूं कि उनका कन्सेशन फिर से शुरू किया जाए। देश के जो युवा व स्टूडेंट्स हैं, कोई स्कूल के लिए जाता है, कोई कॉलेज के लिए जाता है, उनको भी कन्सेशन दिया जाए। सबसे ज्यादा पोपुलेशन इसी पर डिपेंडेंट हैं। मैं बरनाला से आता हूं, पंजाब का मालवा है, संगरूर मेरा लोक सभा क्षेत्र है। पूरे मालवा की कनेक्टिविटी पंजाब की राजधानी चंढीगढ़ से नहीं है।

(1700/SK/VR)

मैंने पहले भी कहा था कि आप हमें लैंड दिला दीजिए और हम ट्रैक बना देंगे। नेशनल हाईवेज़ पर, जहां टोल रोड बनती है, जहां सिर्फ गाड़ियां ट्रैवल करती हैं, अगर उनके लिए अगर हम रोड एक्वायर कर सकते हैं तो क्या जहां 140 करोड़ लोग जिस ट्रांसपोर्ट पर डिपेंडेंट हैं, हम उनके लिए हम जमीन एक्वायर नहीं कर सकते? देश की आजादी के बाद 70 सालों में जो रूट 53,000 किलोमीटर था अब 68,000 किलोमीटर हुआ है। हमने 70 सालों में सिर्फ 15,000 किलोमीटर नया रूट बनाया है।

सभापति जी, मेरी माननीय मंत्री जी से गुजारिश है कि बरनाला, संगरूर और राजस्थान, गंगानगर से कनैक्टिविटी की जाए। मुक्तसर, बठिंडा आदि का भी एरिया है। चंडीगढ़ से कनैक्टिविटी कराने के लिए चंडीगढ़ और राजपुरा को जोड़ा जाए। मैं बरनाला से एमएलए रहा हूं, वहां से कोई भी फास्ट ट्रेन नहीं चलती है। यहां राज्य मंत्री बिट्टू जी भी बैठे हैं, यह उनका नेबरिंग डिस्ट्रिक्ट है, मेरी विनती है कि बरनाला से दिल्ली तक किसी शताब्दी की शुरूआत की जाए। धन्यवाद।

(इति)

1702 बजे

श्री अनुराग शर्मा (झाँसी) : माननीय सभापति जी, मैं बुंदेलखंड के झांसी और ललितपुर से आता हूं। यह महारानी लक्ष्मीबाई का क्षेत्र है। आदरणीय प्रधान मंत्री जी ने 2 लाख 65 हजार करोड़ रुपये का ऐतिहासिक बजट दिया है। हिंदुस्तान ही नहीं, पूरे देश, विदेश और विश्व में सबसे बड़ा केपेक्स अगर किसी ने दिया है तो माननीय प्रधान मंत्री जी ने दिया है। माननीय मंत्री जी जिस स्पीड और स्केल से कार्य कर रहे हैं, वह बहुत सराहनीय है। मैं मंत्री जी के डिपार्टमेंट को धन्यवाद देना चाहता हूं क्योंकि जब भी कोई छोटे से छोटा फंक्शन होता है, डीआरएम साहब या जीएम साहब हम सबको बहुत आदर से बुलाते हैं और हम हमेशा उपस्थित रहते हैं।

मैं आदरणीय मंत्री जी को एक और बात के लिए धन्यवाद देना चाहता हूं कि मेरे संसदीय क्षेत्र में विशेष रूप से उत्तर प्रदेश में 95,000 करोड़ रुपये खर्च किए गए हैं, जबकि पिछली सरकारों में पूरे पांच साल में 1900 करोड़ रुपये तक भी खर्च नहीं हुए थे। इस बिल के माध्यम से जिस स्पीड और स्केल से काम होगा, रेलवे बोर्ड को जो इंडिपेंडेंस मिलेगी, मैं इसके लिए माननीय मंत्री जी को बहुत-बहुत बधाई देता हूं।

मैं माननीय मंत्री जी से कुछ पर्सनल आग्रह करना चाहता हूं। मैं माननीय मंत्री को एक कमेंट करना चाहता हूं, जब कवच का सिस्टम शुरू हुआ था तो आदरणीय मंत्री जी खुद उस लोको में बैठकर गए थे। मैंने कभी-भी किसी रेलवे मंत्री के बारे में नहीं सुना कि किसी एक्सपेरिमेंटल ट्रेन में बैठकर गए हों। मैं माननीय मंत्री जी को इसके लिए भी बहुत-बहुत बधाई देता हूं।

अब 300 स्टेशनों पर वंदे भारत ट्रेन रुकती है। माननीय मंत्री ने मेरे क्षेत्र में दो वंदे भारत ट्रेन्स दी हैं। दिल मांगे मोर, मैं आपसे आग्रह करता हूं कि भोपाल से लखनऊ, दो बहुत महत्वपूर्ण राजधानियां हैं, इसे जोड़ने के लिए आप हमें वंदे भारत ट्रेन दीजिए।

मैं विशेष रूप से ललितपुर के बारे में आग्रह करना चाहता हूं। धोर्रा बहुत महत्वपूर्ण स्टेशन है। यहां हजारों साल पुराना मंदिर है। यहां जैन पर्यटक आते हैं। मेरा आपसे आग्रह है कि इन जगहों पर ट्रेन रोकने की व्यवस्था करा दें। यहां बच्चे पठारी क्षेत्र से ललितपुर पढ़ने के लिए आते हैं। जाखलोन और धोर्रा में दादर-अमृतसर एक्सप्रेस, झेलम एक्सप्रेस या महामना एक्सप्रेस के ठहराव की व्यवस्था करा दें।

यह विषय पूरे देश के लिए है। झांसी के बबीना में एशिया की सबसे बड़ी फायरिंग रेंज है। यहां रेलवे और आर्मी के पर्सनल बहुत आते-जाते रहते हैं। यह 31-आर्मर डिवीजन बेस्ड एरिया है। मेरा आग्रह है कि यहां भी कुछ ट्रेनों के रुकने का प्रबंध करें जैसे समता एक्सप्रेस, अंडमान एक्सप्रेस। बरवा सागर में बुंदेलखंड एक्सप्रेस और चिरगांव में ग्वालियर-बरौनी एक्सप्रेस का स्टॉपेज दें। आपने मुझे आरओबी दिया लेकिन झांसी शहर में हसारी में आरओबी की अत्यंत जरूरत है।

(1705/KDS/SAN)

अगर आपकी उस पर थोड़ी दृष्टि पड़ जाएगी, तो आपका आभारी रहूंगा।

HON. CHAIRPERSON (KUMARI SELJA): Please conclude.

श्री अनुराग शर्मा (झाँसी) : सभापति महोदया, मैं आशा करता हूं कि जल्दी से जल्दी हीराकुंड एक्सप्रेस भी आप शुरू करवा दें, क्योंकि उस ओर के माननीय सांसद जी ने इस हेतु रिक्वेस्ट की है। ललितपुर से शिवपुरी की ओर जो रास्ता जाता है, वहां के लिए अभी-अभी दो करोड़ रुपये सैंक्शन किए गए हैं, उसके लिए भी मैं आभार व्यक्त करता हूं। मैं चंदेरी के लिए आपको विशेष रूप से धन्यवाद करता हूं। इस बिल पर आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया, उसके लिए धन्यवाद।

(इति)

1706 hours

SHRI ASADUDDIN OWAISI (HYDERABAD): Hon. Chairperson, Madam, at the outset, I would submit that this Bill is superficial. It is merely an exercise of moving papers around, and fails to address the pressing challenges that are being faced by the Railways. The Bill even fails to incorporate any of the recommendations made by several expert committees over the years. The Committee on Restructuring of Railways, constituted in the year 2015 to protect the interests of stakeholders and promote competition, had recommended setting up of an independent regulator, but the current Bill fails to create an independent regulator.

Madam, I would just give a picture of the unseriousness and incompetence of the current dispensation. In May 2017, the Union Cabinet had approved the constitution of the Rail Development Authority (RDA). The RDA was somewhat similar to a regulator, but it is yet to be set up.

The Sreedharan Committee in 2014 emphasized the importance of granting financial powers to zonal administrations, allowing them to independently handle project tenders and other financial decisions without seeking approval from the Railway Board. Similarly, the Committee on Restructuring Railways in 2015 argued that empowering zones would foster healthy competition and enhance accountability for transport performance and profitability. This Bill has, again, failed to act on any of these recommendations.

Madam, I give a specific example. The Balasore train disaster highlights significant flaws in the Railway's compensation mechanism. Despite *ex gratia* announcements totalling Rs. 32.8 crore, 76 per cent of the 1,102 officially affected victims sought justice through the Railway Claims Tribunals, filing 841 pleas for grant of enhanced compensation. Of these, 793 cases were resolved by granting Rs. 18.69 crore as additional compensation, with the highest individual hike being Rs. 5.4 lakh. The data reveals that 90 injured victims received no initial compensation, and 232 cases were contested by the Railways demanding proof of travel. This Bill could have prioritized addressing these systemic shortcomings, but instead fixates on procedural formalities, leaving critical issues of victim relief and justice unaddressed.

Madam, I come to the issue of train derailment. The staffing shortage manifests itself in the frequent and often fatal train collisions and derailments. Over the last five years, 351 persons died and 970 were injured in 200 consequential railway accidents, including the horrific Balasore and Kanchanjunga train accidents.

Regarding Kavach system, I would like to say that as of February 2024, Kavach had been deployed on only 1,465 route kilometres, and 139 locomotives, with major routes like Delhi-Mumbai and Delhi-Kolkata still not covered by the system. Train collisions are a major safety challenge. The Annual Report of the Commissioner of Rail Safety suggests that train derailment in the country is a much bigger problem for rail safety, with train derailments accounting for 75 per cent of the total rail accidents in 2022-23. Track defects were the single largest cause of train derailments, accounting for over 40 per cent of the total derailments in 2022-23. The Comptroller and Auditor General of India, in its report on 'Derailments in Indian Railways', has found significant shortfalls in track inspection. Even Group A and B broad gauge routes had a shortfall in inspection, ranging between 30 per cent and 50 per cent in different zones. It means that the tracks were not inspected in the stipulated period of time.

Madam, there are three lakh vacant non-gazetted posts, and the Railway Board said that the decision to re-engage retired staff was taken keeping in view the difficulties being experienced by zonal railways due to vacant posts. In reply to an RTI in March 2024, the Ministry stated that over 1.5 lakh posts were vacant in the safety category, and as of August 2023, there were over 53,000 vacancies in just the Operational Safety Division of the Indian Railways.

Madam, I am concluding. From 1990-91 to 2021-22, we have lost 4.40 lakh jobs in the Railways. Lastly, I would like to touch the issue of over-crowding. I wish the hon. Minister travelled on a North Indian route. On busy North Indian routes, one would be lucky to find a seat.

Madam, in the end, I am digressing from the Bill to take this opportunity to make a request to the hon. Minister. In Kishanganj, Kochadhaman requires a railway station. In my constituency, there is a need to renovate Nampur Railway Station. I would like to draw the attention of the hon. Minister to Falaknuma RoB and the Shastri Puram RoB in my constituency, which are fit to find a place in the Guinness Book of Records now. They have been pending for four years. In the construction work of Shastri Puram RoB, 10 to 15 people have lost their lives.

Thank you. (ends)

(1710/SNT/MK)

HON. CHAIRPERSON (KUMARI SELJA): Hon. Members, we have a very, very long list. I would request you to speak just on the subject and put your demands. Confine yourself to two minutes. Otherwise, we will not be able to complete the list. Thank you.

1710 बजे

श्री वीरेन्द्र सिंह (चन्दौली) : धन्यवाद सभापति महोदया। मैं बड़ा अभागा हूं, मुझे चार मिनट समय दिया गया था, जिसको काटकर आपने दो मिनट कर दिया।

महोदया, मैं रेल (संशोधन) विधेयक, 2024 के विषय पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। मेरा मानना है कि किसी भी बोर्ड या संस्था का समय-समय पर समीक्षा और उसमें संशोधन किया जाना चाहिए। हमें पूरा विश्वास है कि यह जो संशोधन बिल लाया गया है, माननीय मंत्री जी जरूर जनहित को ध्यान में रखकर इसको लागू करेंगे। मैं माननीय मंत्री जी से यह भी अपेक्षा करता हूं कि बोर्ड को जो स्वतंत्रता और अधिकार दिए जा रहे हैं, मुझे अपेक्षा है कि बोर्ड भी अपनी सत्ता और अपनी पावर का विकेंद्रीकरण करेगा तथा नीचे की तरफ बैठे अधिकारियों को कुछ स्वतंत्रता प्रदान करेगा, ताकि कार्य करने में तेजी आए और कार्य तेजी से हो सकें। मैं बोर्ड से यह भी अपेक्षा करूंगा कि समय-समय पर थर्ड पार्टी ऑडिट या सोशल ऑडिट के माध्यम से अपनी समीक्षा करे, ताकि उसमें पारदर्शिता बनी रहे।

महोदया, मैं वाराणसी से सटे जनपद चन्दौली लोक सभा क्षेत्र से आता हूं। मैंने पिछली बार भी माननीय मंत्री जी से अनुरोध किया था, मुझे लगता है कि चन्दौली देश में पहला ऐसा जनपद है, जहां रेलवे लाइन तो गुजरती है, लेकिन उस मुख्यालय पर एक भी ट्रेन नहीं रूकती है। मैं माननीय मंत्री से अनुरोध करना चाहूंगा कि कृपया आप जनपद चन्दौली, जो मुख्यालय है, वहां से दिल्ली तक जाने के लिए कोई अच्छी ट्रेन की व्यवस्था करें।

माननीय मंत्री जी से मैं यह भी मांग करता हूं, चूंकि जनपद मुगलसराय से गया एक लाइन जाती है और दूसरी लाइन वाया पटना हावड़ा के लिए जाती है। उन दोनों रूट्स पर हमारे छोटे-छोटे स्टेशन्स हैं, जहां से किसान और गरीब लोग मजदूरी करने के लिए मुख्यालय पर आते हैं। वे न्यायालय के काम से भी आते हैं, लेकिन गाड़ियों के न रूकने के कारण उनको आने-जाने में कठिनाई होती है।

मैं आपका ध्यान एक और बात की ओर आकर्षित करना चाहता हूं। मुगलसराय वाया पटना के रूट पर एक धीना स्टेशन है। वहां पर धीना क्रासिंग है। उस क्रासिंग पर आप ओवर ब्रिज बनाने का कष्ट करें, ताकि किसानों और मजदूरों को आने-जाने में दिक्कत न हो। वहीं पर एक तुलसी आश्रम है, जहां तुलसी आश्रम क्रासिंग है। वहां पर भी एक आरओबी बनाने की कृपा करें।

मैं यह निवेदन करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं। आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

(इति)

1714 बजे

श्री राधा मोहन सिंह (पूर्वी चम्पारण) : महोदया, माननीय रेल मंत्री जी ने जो रेल (संशोधन) विधेयक, 2024 लाया है, निश्चित रूप से यह अत्यंत ही सकारात्मक है और मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूं। विधेयक की चर्चा करते समय हम सब रेलवे की कई विषयों पर चर्चा करते हैं और कर रहे हैं। मैं तो इस अवसर पर माननीय प्रधानमंत्री जी, जिनके मार्गदर्शन में रेल मंत्री जी कार्य कर रहे हैं, बधाई देना चाहूंगा। हम देखते हैं कि वर्ष 2004 से वर्ष 2014 तक इस देश में नये ट्रैक्स 14,985 किलोमीटर बनाए गए थे और वर्ष 2014 से वर्ष 2023-24 तक 31,0000 किलोमीटर नये ट्रैक बनाए गए हैं, जो पहले के मुकाबले दोगुना है। इसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री जी और माननीय प्रधानमंत्री जी को बधाई देता हूं।

(1715/SJN/AK)

इसी तरह से इलेक्ट्रीफिकेशन का कार्य हुआ है। वर्ष 2004-05 से लेकर 2013-14 तक 5,188 किलोमीटर्स इलेक्ट्रीफिकेशन हुआ था, जबकि वर्ष 2014-15 से लेकर 2023-24 तक 44,199 किलोमीटर्स यानी 8.5 गुना अधिक इलेक्ट्रिफिकेशन का कार्य हुआ है। मैं निश्चित रूप से सरकार की इस प्रतिबद्धता के लिए उनको बधाई देता हूं। कई मित्र रेल की विसंगतियों पर चर्चा कर रहे थे। मैं उनके ध्यान में एक तथ्य लाना चाहता हूं कि पूर्व के 60 सालों में सिर्फ 21,000 किलोमीटर्स इलेक्ट्रिफिकेशन हुआ था, लेकिन पिछले 10 वर्षों में 44,000 किलोमीटर्स इलेक्ट्रिफिकेशन हुआ है। रेलवे को विरासत में विसंगतियां मिली हैं।

अभी पप्पू जी भाषण दे रहे थे, तो ऐसा लग रहा था कि वे 12 साल पहले जो देखते थे, वही बोल रहे हैं। आज दलालों का बोल-बाला नहीं है। पहले हर विभाग में उनके लिए होटल्स बुक रहते थे। आज मोदी जी के नेतृत्व में दलाली सपने जैसी चीज बन गई है। अब होटलों में दलाल नहीं दिखाई देते हैं।

इसी प्रकार से दुर्घटना की बात हो रही थी। अभी कई मित्र दुर्घटना की चर्चा कर रहे थे। इस बार का हमारा पूंजीगत व्यय 2,62,200 करोड़ रुपये है, उसमें से 1,08,000 करोड़ रुपये रेलवे सुरक्षा को बढ़ावा देने के लिए है। अभी पश्चिम बंगाल के एक माननीय सांसद सुरक्षा की बात कर रहे थे। यदि आप वर्ष 2004 से 2014 के बीच का आंकड़ा देखेंगे, तो 4,455 दुर्घटनाएं हुई थीं। प्रति माह 445 दुर्घटनाएं होती थीं। यदि प्रति सप्ताह निकालें, तो वर्ष 2004 से 2014 बीच प्रति सप्ताह 7 दुर्घटनाएं होती थीं। यदि वर्ष 2014 से 2024 का आंकड़ा देखेंगे, तो 2,272 दुर्घटनाएं हुई हैं। पहले 4,455 दुर्घटनाएं और अब 2,272 दुर्घटनाएं हुई हैं। पहले प्रति माह 445 दुर्घटनाएं और अब 227 दुर्घटनाएं होती हैं। पहले प्रति सप्ताह 7 दुर्घटनाएं होती

थीं, लेकिन 10 वर्षों के भीतर प्रति सप्ताह सिर्फ 2 दुर्घटनाएं होती हैं। यह साबित करता है कि रेलवे ने पिछले 10 वर्षों में अभूतपूर्व प्रगति की है।

यहां पर बिहार के आरा के माननीय सांसद बैठे हुए हैं। आप चर्चा कर रहे थे। मैं भी बिहार राज्य से आता हूं। मैं दो मिनट्स के लिए बिहार की बात करूंगा। जहां तक बिहार का सवाल है, बिहार में आरा जिला है। अभी 'अमृत भारत स्टेशन योजना' पर चर्चा हो रही थी। बिहार में आरा पहला ऐसा रेलवे स्टेशन है, जहां 'अमृत भारत रेलवे स्टेशन' के तहत काम हो रहा है। वह वर्ल्ड क्लॉस बन रहा है, जिसको आस-पास के गांव के लोग देखने आते हैं। यदि कोई पहला रेलवे स्टेशन है, जहां वंदे भारत ट्रेन का ठहराव दिया गया है, तो वह आरा है। इस प्रकार से मैं बिहार की जनता की ओर से आपको निश्चित रूप से बधाई देना चाहूंगा। बिहार में रेलवे विकास कार्यों के लिए वर्ष 2009 से 2014 के बीच 1,132 करोड़ रुपये का आवंटन किया गया है।...(व्यवधान) वर्ष 2024 से 2025 तक 10,000 करोड़ रुपये का आवंटन किया गया है।

इसी तरह से वर्ष 2009 से 2014 तक 64 किलोमीटर्स नए ट्रैक्स बने थे, लेकिन वर्ष 2014 से 2024 तक 167 किलोमीटर्स नए ट्रैक्स बने हैं। बिहार ही नहीं, बल्कि पूरे देश में रेलवे ही एक ऐसा मंत्रालय है, किसी राज्य में किसी भी पार्टी की सरकार हो, रेलवे बिना किसी भेदभाव से विकास का काम कर रही है। हर सांसद अपने क्षेत्र में जाता है, तब कोई पूछता है कि आपके क्षेत्र में क्या हुआ है, तो उस एमपी को किसी अन्य विभाग की कोई उपलब्धि दिखाई दे या न दिखाई दे, लेकिन रेलवे की उपलब्धि जरूर दिखाई देती है। पिछले 10 सालों की जो उपलब्धि है, मैं इस बिल का समर्थन करता हूं।

यह विधेयक 1905 के अधिनियम के प्रावधानों को रेल अधिनियम, 1989 में शामिल करके विधिक ढांचे को सरल बनाने का प्रस्ताव करता है। यह दो विधियों को निर्दिष्ट करने की आवश्यकता को कम करेगा और इसके स्थान पर केवल एक विधि के प्रति निर्देशन की आवश्यकता होगी। इस विधेयक के साथ रेल बोर्ड का कार्यकरण और स्वतंत्रता बढ़ जाएगी। यह संशोधन नियमों को और सरलीकृत करते हुए प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के विकसित भारत के विजन को साकार रूप देने को त्वरित गति देगा। माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी एवं माननीय रेल मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव जी ने एक अत्यधिक सफल बजट प्रस्तुत किया है। मैं इस संशोधन के लिए उनको बधाई देता हूं। मैं इस विधेयक का पूरी तरह से समर्थन करता हूं।

(इति

(1720/UB/SPS)

1720 hours

*SHRI C. N. ANNADURAI (TIRUVANNAMALAI): Respected Chairperson, Vanakkam. I thank you for giving me this Opportunity to speak on the Railway (Amendment) Bill. The Railway Department has been ignored for the last one decade. The Southern Railways has earned almost 1 lakh crore during the last decade and Tamil Nadu has substantially contributed to this major revenue generation. But only a meagre 2.5 percent of the Railway Budget is allocated to the execution of railway projects of Tamil Nadu. For instance, let us talk about the new railway line between Dindivanam and Tiruvannamalai which was announced in the year 2006 and was started in the year 2008. The work relating to this line was carried out till the year 2011. But after the year 2011, everything came to a standstill. In the 2023 Budget, the Hon. Railway Minister said that Rs 50 crore has been earmarked for this new railway line. Thereafter there is no progress. I should also say only Rs. 6.331 crore was earmarked for the railway projects of Tamil Nadu. But, not even a single rupee has been spent on execution of the said rail project.

If we ask any question pertaining to the Indian Railways, the Hon. Minister's reply comes putting the blame on the State Government saying it is not cooperating with the Union Government. But I should say the entire delay is due to the Railway Department. All the rail projects executed with the help of the State Government of Tamil Nadu such as Elevated Bridge, ROB, RUB etc., are completed within the time period fixed for it. Whereas the work done by the Railways on railway track is delayed for long with no reason. Even after the State Government had sent its recommendation to the Union Government seeking the forest clearance, such proposals get delayed for years together for such clearances. The Union Government either does not provide funds for execution of projects or does not give clearance or permission for such

* Original in Tamil

projects. The Tamil Nadu Government is being ignored by the Union Government in such a way.

I have demanded several times for a train service between Tiruvannamalai and Chennai on daily basis. On every full moon day, 15 lakh pilgrims and devotees visit Tiruvannamalai. Kartikai Deepam is a festival during which more than 40 lakh devotees and pilgrims visit Tiruvannamalai. These pilgrims in large numbers visit Tiruvannamalai every week and every month. But this Government is unable to run an Express Train between Tiruvannamalai and Chennai during its tenure for the last 10 years.

In Tiruvannamalai Constituency, Tiruvannamalai, Jolarpet and Tiruppathur are the railway stations that are being developed and upgraded as Amrit Bharat Stations. But the work is executed at a snail pace. Similarly, even after Kavach installations, big accidents took place in Odisha and Chennai. The Railways should ensure the credibility of Kavach system and other safety measures. Jolarpet Junction has a significant place in Indian history. I urge that Vande Bharat train should have a stoppage at Jolarpet. The concession facilities extended to Senior Citizens before Corona period should be restored. Vacant posts should be filled soon. Priority should be given to local youth while filling such vacant posts in the Indian Railways.Passengers with reserved tickets should be given protection. There should good quality food served in the Indian Railways.

The hon. Chief Minister has asked for funds from the Union particularly for timely execution of all the railway projects, including the Chennai Metro project. I request the Hon. Railway Minister to provide sufficient and required funds immediately for all the railway projects that are executed in Tamil Nadu. Whether it is railway earnings or the GST revenues or the income tax collection, Tamil Nadu plays a vital and significant role in paying all the taxes to the exchequer of the Union. Therefore, I urge the Hon. Railway Minister at this juncture to allocate and release all the funds on a priority basis for timely execution and completion of all the railway projects relating to Tamil Nadu. (ends)

1724 hours

SHRI DILIP SAIKIA (DARRANG-UDALGURI): Madam, I support all the amendments as the current Bill proposes to simplify the legal framework by incorporating all the provisions of the Indian Railway Board Act, 1905, in the Railways Act, 1989.

Madam, I thank the hon. Railway Minister and the hon. Prime Minister, Narendra Modi ji, for allocating five times more budget to the North-Eastern Region in the last ten years amounting to Rs. 10,376 crore.

(1725/SRG/MM)

I also thank the hon. Railway Minister for 18 new railway projects for the North-Eastern region worth Rs. 74,972 crore. I also thank the hon. Railway Minister for allocating five Amrit Bharat stations in my Parliamentary constituency, Darrang-Udalguri.

Madam, through you, I also have some demands to the hon. Railway Minister. Number one, Darrang district should be included in the Railway map. As per hon. Minister's reply to my written question, final location survey is going on from Agthori to Dekargaon. So, I request the hon. Minister to please complete the survey as early as possible, so that the population of Darrang district will get its first rail connectivity. I have raised this issue several times in Parliament. I requested the hon. Railway Minister personally also.

Secondly, I also urge upon the hon. Railway Minister for reopening of all railway stoppages which were stopped during COVID-19 period under North-Eastern Frontier Railway.

Thirdly, a new train service from Dibrugarh to Jagdalpur, Odisha should be started immediately. I had also written to the hon. Minister last year. आजकल रेल से ही सब खेल होता है। रेल के माध्यम से आज पूरा देश जुड़ रहा है। मैं प्रधान मंत्री जी को विशेष रूप से धन्यवाद देता हूं। North-East consists of eight States - seven sisters and one brother. Sikkim is the only brother. So, out of eight States in the North-Eastern region, four States have been connected by railways in the last ten years. It is one of the greatest achievements under the dynamic leadership of Narendra Modi Ji and the hon. Railway Minister, Shri Ashwini Vaishnaw Ji. I would like to request the hon. Railway Minister this. Hon. Minister, are you hearing me?

HON. CHAIRPERSON (KUMARI SELJA): It is going on record. It is okay. Please carry on.

SHRI DILIP SAIKIA (DARRANG-UDALGURI): Sir, I would like to request that Darrang district should be connected by the next Financial Year. I have raised this issue several times in front of you, in Parliament and personally also. So, please connect Darrang district in the railway map in the next Financial Year. Please do this.

With these words, I conclude my speech.

(ends)

1728 hours

DR. MALLU RAVI (NAGARKURNOOL): Madam, thank you very much for the opportunity given to me to speak on this matter.

I rise to participate in the discussion on the Railways (Amendment) Bill, 2024. While modernization and reforms in Indian railways are the need of the hour, this Bill raises several critical concerns that cannot be ignored. Has this Bill been brought for simplifying or centralizing? The Government claims that repealing the Indian Railway Board Act of 1905 and merging its provisions into the Railways Act of 1989 will simplify the legal framework. However, this move shifts excessive control to the Central Government by allowing it to determine the composition, qualifications and tenure of the Railway Board members. This centralization poses a risk to the autonomy of the Railway Board and the efficiency of operations. Moreover, why has the Government ignored the long-standing demand for an independent regulator to ensure transparency and fair competition in railway management?

Secondly, there are lofty promises in Vision 2024. The Government's Vision 2024 aims for 100 per cent electrification, speed upgrades, and multi-tracking of congested routes.

(1730/RCP/YSH)

But the promises seem disconnected from the ground realities. Coming to infrastructure gaps, are we realistically prepared for such advancements when track modernization, signalling and safety enhancements are still incomplete? Coming to funding issues, Indian Railways is already under financial strain with heavy passenger subsidies and limited surplus for capacity building. The reliance on private partnership raises concerns about affordability and access for ordinary citizens. Without addressing these fundamental issues, Vision 2024 may remain just a vision on paper.

Another point is regarding resistance to structural reforms. The Bill retains the Railways' existing organizational framework ignoring transformative recommendations made by various expert committees, such as decentralizing authority. Greater autonomy for zonal offices can significantly improve operational efficiency and responsiveness.

Coming to corporatization of Railways, separating policy-making, regulation and operations is essential for a professional and competitive railway system. By resisting these changes, the Government misses an opportunity to make the Indian Railways a modern and globally competitive enterprise.

My next point is regarding addressing persistent challenges. The Indian Railways faces long-standing issues like high operating costs, network congestion and under-investment in infrastructure. However, this Bill fails to address critical aspects such as modernizing finances. Transparent and updated accounting practices are essential for resource allocation and financial health.

Coming to rationalized passenger fares, under-pricing passenger services while cross-subsidizing freight impacts the Railways' sustainability.

HON. CHAIRPERSON (KUMARI SELJA): Please conclude.

DR. MALLU RAVI (NAGARKURNOOL): My next point is regarding expanding freight revenue. Freight, the backbone of Railways' income, needs urgent attention to regain competitiveness.

Another point is regarding symbolic projects *versus* inclusive progress. While projects like the Vande Bharat trains are laudable, they cater to a limited audience. For the vast majority of Indians, affordable and reliable trains are more important than high-speed luxury services. The Railways must focus on uplifting the overall infrastructure and services for the common people, not just headline-grabbing projects.

While the intent behind the Bill may be modernization, its execution raises serious concerns. The centralization of power undermines the autonomy of the Indian Railways. Critical reforms like decentralization and independent regulation have been ignored. Lofty targets in Vision 2024 lack a sustainable and realistic roadmap.

I urge upon the Government to reconsider the provisions of this Bill and prioritize reforms that will ensure transparency, accountability and equitable development in the Indian Railways. Let us build a railway system that serves every Indian with efficiency, affordability and reliability.

The survey work between Bidar and Bodhan *via* Narayanpet Pithapuram is pending. This must be immediately taken up. Another line is there from Jadcherla to Nandyala. One more line is there from Gadwala to Macherla. Survey is going on. They are not taking it up because revenues are not coming as per their survey. So, I would request the Railway Minister to consider our railway lines under Backward Area Development Scheme.

Thank you, Madam.

(ends)

1734 hours

SHRI AGA SYED RUHULLAH MEHDI (SRINAGAR): Thank you, Madam Chairperson. Since the Railways (Amendment) Bill is being legislated in the House and my time is very limited, so I request for the attention of the hon. Minister of Railways towards a very important and specific issue.

Hon. Minister, we have the Land Acquisition Act, 2013. In its Sections 4 and 11, it is mandated to have a formal public notice and social impact assessment before you start any project.

(1735/RAJ/PS)

कश्मीर में एग्जिस्टिंग लाइंस के अलावा दो लाइंस शुरू की जा रही हैं, उनका असेसमेंट किया जा रहा है। एक अवंतीपोरा से सोफिया तक पुलवामा डिस्ट्रिक्ट को इंवॉल्व करता है। यह बताया जा रहा है कि दूसरा असेसमेंट अनंतनाग से पहलगाम तक का किया गया है। ये दो लाइंस विदाउट एनी प्रायर असेसमेंट की गई हैं और विदाउट एनी असेसमेंट ऑफ सोशल इम्पैक्ट। आप सोशल इम्पैक्ट के बारे में इस बात से अंदाजा लगा सकते हैं कि ये एग्रीकल्चर लैंड एंड हॉर्टीकल्चर लैंड को इम्पैक्ट करती हैं, which amounts to almost 288 hectares of land, if I am not wrong. जहां पर हार्टीकल्चर के जरिए सेब के पेड़ लगाए गए हैं। उनमें से कुछ 50 साल पुराने पेड़ हैं। It takes decades. पेड़ को बड़े होने में 20-30 साल लग जाते हैं before it comes to productivity. Horticulture provides employment to 35 lakh people in Kashmir, which is almost equivalent to 23 per cent of the whole population. आप वहां से लाइंस ले जा रहे हैं, जहां से हॉर्टीकल्चर इम्पैक्ट होता है, सेबों के दरख्त इम्पैक्ट होते हैं। 288 हेक्टेयर जमीन इम्पैक्ट होती है। So, I fail to understand that किसकी डिमांड पर यह है? मैंने वहां पर लोगों से पूछा, जो अपने एग्रीकल्चर लैंड को बचाने के लिए प्रोटेस्ट करने के लिए निकले हैं। मैंने पता किया कि यह डिमांड कहां से आई है कि अवंतीपोरा से सोफिया तक एक रेलवे लाइन बनानी है। जहां तक मैंने पता किया तो इसकी वहां कोई डिमांड नहीं है। इसी तरह से पहलगाम तक लाइन बनाने के लिए डिमांड कहां से आई है? वहां की जो पॉपुलेशन है, हम हैं, हमने इन लाइंस के लिए डिमांड नहीं की हैं क्योंकि इसका इम्पैक्ट हमारे हॉर्टीकल्चर, एन्वायरन्मेंट, लाइव्लीहुड, उन फैमलीज पर पड़ता है, जो इससे कमाते हैं। वहां किसी-किसी केस में उनकी एवरेज इनकम 15 लाख रुपये के करीब होती है।…(व्यवधान)

विदाउट ए डिमांड एक लाइन की सर्वे शुरू की जाती है। हमारी डिमांड नहीं है कि इस लाइन को शुरू किया जाए। इसकी कोई रेक्वायरमेंट ही नहीं है। अगर इसकी कोई रेक्वायरमेंट है, तो कृपया आप अपने रिप्लाई में बताइए that for this purpose, we are going to construct that line. अगर वह लाइन किसी जेनुइन परपस के लिए बनाई जा रही है, तो कम से कम प्रायर नोटिस और सोशल इम्पैक्ट असेसमेंट, which is mandated by law, वह होना चाहिए था। वह भी वायलेट किया गया है। कोई प्रायर नोटिस नहीं, कोई असेसमेंट नहीं, लोगों से कोई बात नहीं, लेकिन एक लाइन खींची जा रही है, एक सर्वे किया जा रहा है, जहां बहुत सारे ऑर्चर्ड्स, एग्रीकल्चरल लैंड इम्पैक्ट हो रही है। अगर इस तरह से किया जा रहा है तो I equate it to a colonial project. यह कोई डेमोक्रेटिक गवर्नमेंट का प्रोजेक्ट नहीं है। अगर इन सभी चीजों को वायलेट करके आप इस तरह का प्रोजेक्ट बनाना चाहते हैं, तो it is equivalent to a colonial project. आप मेहरबानी करके वहां पर जिन लोगों के हॉर्टीकल्चरल लैंड्स और एग्रीकल्चरल लैंड्स हैं, उनके इश्युज को एड्रेस करें और पहले यह देखें कि यह डिमांड कहां से जेनरेट हुई है? मेरे पास समय बहुत कम है।

Madam chairperson, I thank you for providing me this opportunity. (ends)

1738 बजे

श्री रविंद्र दत्ताराम वायकर (मुम्बई उत्तर-पश्चिम) : सभापति महोदया, इस विधेयक से रेलवे बोर्ड की शक्ति बढ़ेगी और रेलवे की दक्षता में सुधार होगा। इस विधेयक का उद्देश्य रेलवे बोर्ड की शक्तियों को बढ़ाने और प्रचालन दक्षता में सुधार के लिए रेलवे अधिनियम, 1989 में संशोधन करना है। यह विधेयक भारतीय रेल के प्रशासनिक ढांचे को आधुनिक और मजबूत बनाने के लिए पेश किया गया है। इस विधेयक में भारतीय रेलवे बोर्ड अधिनियम, 1905 के प्रस्ताव को रेलवे अधिनियम, 1989 में शामिल करके कानूनी ढांचे को सरल ढांचा बनाने का प्रस्ताव है। इससे दो कानूनों को संदर्भ में लेने की आवश्यकता कम हो जाएगी। इससे केवल एक कानून का संदर्भ लेना होगा। विधेयक से रेलवे बोर्ड की कार्य प्रणाली और स्वतंत्रता की वृद्धि होगी। इस विधेयक के माध्यम से भारतीय रेलवे बोर्ड अधिनियम, 1905 के सभी प्रावधानों को रेलवे अधिनियम, 1989 में शामिल करने का प्रस्ताव है।

सभापति महोदया, मैं केवल चार मांगें रखूंगा। मैं पहले रेलवे मंत्री महोदय का आभार व्यक्त करता हूं कि जिन्होंने जोगेश्वरी को जंक्शन बनाने का प्रयास किया है।

माननीय सभापति (कुमारी सैलजा) : माननीय सदस्य, आप केवल अपनी डिमांड्स रखें, समय कम है।

श्री रविंद्र दत्ताराम वायकर (मुम्बई उत्तर-पश्चिम) : आपने हमारी मांग को मान लिया है, इसके लिए मैं आपका बहुत-बहुत आभारी हूं। मैं आपसे मिलने के लिए भी आया था।

(1740-1745/KN/SMN)

मैं हांगकांग गया था। वहां अंडर ग्राउंड रेलवे स्टेशन और मल्टी मॉडल कनेक्टिविटी थी। इसी प्रकार से वहां कनेक्विटी हो जाए और कार पार्किंग की व्यवस्था हो, मॉल की व्यवस्था हो, होटल की व्यवस्था हो। आपने देश में कई जगह बांधकाम चालू किया है, गुजरात के अंदर भी आपने वैसा बांधकाम चालू किया है, उसी प्रकार से जोगेश्वरी जंक्शन में हो भी जाए। उसकी मैं मांग करता हूं।

मुम्बई की भीड़ के सुधार के लिए क्या योजना है, जो ओवर क्राउडेड है, उसके लिए आप क्या सुधार करने वाले हैं? अगर उसके बारे में आप संक्षिप्त रूप से उत्तर इस सभाग्रह में देंगे तो बहुत अच्छा होगा। कोंकण रेलवे महामंडल भारतीय रेलवे में विलीन करना चाहिए और यह कोंकण वासियों की मांग है। जो कोंकण रेलवे महामंडल है, जब तक वह रेलवे में विलीन नहीं होता है, तब तक आगे कुछ होने वाला नहीं है। अगर वह रेलवे के अंदर विलीन हो जाएगा तो उसके माध्यम से कोंकण का पूरा डेवलपमेंट हो सकता है।

मेरा लास्ट मुद्दा यह है कि आपने कोंकण के डबल ट्रेक के बारे में लास्ट टाइम कहा था कि पांच मंत्रियों के साथ हमारी बैठक होने वाली है। आप वह बैठक करने वाले हैं। उसकी जानकारी मुझे आपके माध्यम से दी जाए। कोंकण रेलवे जो कर्नाटक तक जाता है … (व्यवधान) आप उसके बारे में मीटिंग लेने वाले थे, क्या वह मीटिंग ली गई है या लेने वाले हैं? उसके बारे में आप बतायेंगे तो बहुत अच्छा होगा। धन्यवाद।

(इति)

1741 बजे

श्री धवल लक्ष्मणभाई पटेल (वलसाड) : महोदया, सबसे पहले तो मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूं कि आपने मुझे इतने महत्वपूर्ण बिल पर बोलने का मौका दिया।

वर्ष 2014 से जब से नरेन्द्र मोदी जी ने देश की कमान संभाली है, तब से इंडियन रेलवे एकदम अच्छा काम कर रहा है। सबसे बढ़िया है कि एकदम गति से काम कर रहा है। जब से हमारे रेल मंत्री अश्वनी वैष्णव जी ने रेल मंत्रालय का काम संभाला है, तब से उन्होंने इंडियन रेलवे को बल देने का काम किया है। चाहे रेलवे का इलैक्ट्रिफिकेशन हो, वंदे भारत ट्रेन हो, नमो भारत ट्रेन हो, अमृत भारत ट्रेन हो, रेलवे स्टेशन के मॉडर्नाइजेशन का काम करना हो, वे सब काम मोदी जी की सरकार वर्ष 2014 से कर रही है। आज पूरे भारत में 68 वन्दे भारत ट्रेन्स चल रही हैं, जिसके 300 स्टॉपेज़ेज हैं, जो 170 डिस्ट्रिक्ट्स व 24 स्टेट्स को जोड़ता है। साथ ही इंडियन गवर्नमेंट, मोदी जी की सरकार सिर्फ वंदे भारत ट्रेन पर फोकस नहीं करती, बल्कि आम जनता पर फोकस करती है इसलिए अमृत भारत ट्रेन भी आम जनता के लिए चालू की है। पूरे भारत में लगभग 50 अमृत भारत ट्रेन्स चालू होने वाली हैं। दो अमृत भारत ट्रेन्स – दरभंगा से दिल्ली और मालदा से बेंगलुरु चालू भी हो गई हैं। इंटर सिटी कनेक्ट करने के लिए नमो भारत रैपिड रेल भी चालू की है, जिसमें शॉर्ट डिस्टेंस की सर्विस दी जाएगी। खासकर अहमदाबाद से भुज चालू भी हो गई है। अगर मैं गुजरात की बात करूं तो वर्ष 2009-2014 तक पर-ईयर बजट सिर्फ 589 करोड़ रुपये का था, जो अभी 8743 करोड़ रुपये का बजट यानी 15 गुना बजट नरेन्द्र मोदी जी की सरकार ने गुजरात के लिए दिया है। अगर हम न्यू ट्रैक की बात करें तो वर्ष 2009 से 2014 तक पर-ईयर का एवरेज 132 था, वह अभी बढ़ कर 424 हो गया है, यानी हम टू टाइम्स ज्यादा ट्रैक बिछा रहे हैं। अगर हम इलैक्ट्रिफिकेशन की बात करें तो वह पहले पर-ईयर 13 था, जो अब 300 हो गया है। … (व्यवधान) अगर मैं लोक सभा क्षेत्र वलसाड की बात करूं तो वलसाड, नवसारी और डांग तीन डिस्ट्रिक्ट्स हैं। कल मैं रेल मंत्री जी से मिला था और मैंने रेल मंत्री जी से सब विषयों पर डिटेल में चर्चा की थी। मेरी वलसाड के लिए तीन प्रमुख मांगें हैं। वलसाड स्टेशन – पहले तो उसको अमृत भारत स्टेशन का डेजिगनेशन देना चाहिए। दूसरा, वंदे भारत और शताब्दी का स्टॉपेज मिलना चाहिए। 113 साल पुरानी बिलिमोरा से वाघाई – पूरे गुजरात का एकमात्र हिल स्टेशन सापुतारा है, उसे कनेक्ट करने के लिए एक टॉय ट्रेन है, उसको हेरिटेज ट्रेन का दर्जा दिया जाए। यह भी मेरी प्रमुख मांग है। वापी एक महत्वपूर्ण स्टेशन है। क्योंकि इसमें सिर्फ गुजरात के पैसेंजर नहीं, बल्कि दादरा नगर हवेली और दमन के लोग भी उस स्टेशन को यूटिलाइज करते हैं, इसलिए वहां अच्छी सुविधा मिले। उमरगाम और सरीगाम में सबसे ज्यादा इंडस्ट्रीज हैं। … (व्यवधान) वहां पर भी ट्रेन की ज्यादा सुविधा मिले। यह हमारी प्रमुख मांग है। कोविड के टाइम पर जितनी ट्रेन्स बंद हुई हैं, उन्हें वापस चालू किया जाए। धन्यवाद।

(इति)

1744 hours

*SHRI OMPRAKASH BHUPALSINH *ALIAS* PAVAN RAJENIMBALKAR (OSMANABAD): Hon'ble Madam Chairperson, today I rise to speak on the Railway (Amendment) Bill, 2024. I would like to draw the Hon'ble Railway Minister's kind attention to an important issue. The new rail line project connecting Dharashiv-Tuljapur-Solapur is underway. When this project was declared, it was planned to procure land parcels directly from the farmers. But I don't know what happened next, and now it is being implemented through compulsory land acquisition process. Had it been implemented through direct land purchase process from farmers, they would have got five times more compensation. Presently, it is being acquired through compulsory land acquisition and hence they are getting only four times more compensation and that is also as per the ready reckoner rates. The land acquisition process implemented for all the railway projects in Maharashtra was through the direst purchase mode, but this is an exception. My district is recognized as aspirational district and the number of farmers suicide cases is also very high. This is a grave injustice done to the farmers of my constituency.

Madam, I would also like to draw the Hon'ble Railway Minister's attention to an issue of starting a new intercity express train between Latur and Mumbai. If you look at the response and revenue collection of the current train plying between Latur -Mumbai, you would get an idea about this new train service. So, a new additional train should be started between these two stations.

Barshi Railway Station should be developed through Amrit Bharat Station scheme. Railway Coach factory, Latur has been inaugurated twice but no finished coach has been rolled out from the factory. So, this factory should be made operational as early as possible so that the unemployed youth in my constituency would get employment opportunities there.

My last demand is about providing a stoppage at Doki Station on Panvel-Nanded Train. For Latur Mumbai Train, a stoppage at Kalamb Road Station should also be provided. I raised this demand many times in this august House. Once again, I demand for it. Lastly, I would like to request the Hon'ble Railway Minister, through you Madam, to kindly fulfil this demand. Thank you.

(ends)

* Original in Marathi

1747 बजे

श्री खगेन मुर्मु (माल्दहा उत्तर) : माननीय सभापति महोदया, मैं सबसे पहले यशस्वी प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी एवं माननीय रेल मंत्री आदरणीय अश्विनी वैष्णव जी को रेलवे के क्षेत्र में इस ऐतिहासिक विधेयक को लाने के लिए धन्यवाद देता हूँ।

भारतीय रेल देश की जीवन रेखा है। यह न केवल 140 करोड़ लोगों को जोड़ती है, बल्कि यह आर्थिक विकास का एक महत्वपूर्ण साधन भी है। वर्ष 1905 में बनाये गये रेलवे बोर्ड अधिनियम और वर्ष 1989 का रेलवे अधिनियम अब बदलते समय की मांगों को पूरा करने में असमर्थ हो चुके हैं। यह संशोधन रेलवे के प्राशासनिक ढाँचे को सरल बनाते हुए इसे और अधिक प्रभावी बनाने का प्रयास है।

मेरा क्षेत्र आज भी रेलवे की समस्याओं से जूझ रहा है। इसके साथ ही, मुझे यह बताते हुए हर्ष हो रहा है कि माननीय प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी की महत्वकांक्षी योजना- 'अमृत भारत' योजना के तहत मेरे लोक सभा क्षेत्र में छ: रेलवे स्टेशंस दिये गये हैं। लेकिन 'अमृत भारत' योजना के तहत मुझे तीन रेलवे स्टेशंस- एकलाखी, सिंगाबाद और गाजोल स्टेशंस भी चाहिए।

मैं यह बताते हुए बहुत हर्ष का अनुभव कर रहा हूँ।

माननीय सभापति (कुमारी सैलजा) : आप अपनी डिमांड रखिए।

श्री खगेन मुर्मु (माल्दहा उत्तर) : मेरे लोक सभा क्षेत्र में माल्दहा से बेंगलुरू के लिए रेल चलायी गई। मैं इसके लिए माननीय प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी और माननीय रेल मंत्री आदरणीय अश्विनी वैष्णव जी का ह्रदय से नमन करता हूँ।

मेरे लोक सभा क्षेत्र से मजदूरों का आना-जाना लगा रहता है। इसलिए मेरे क्षेत्र के लिए तीन ट्रेन्स देने की कृपा करें। माल्दहा से नई दिल्ली के लिए सुपर फास्ट ट्रेन, माल्दहा से बेंगलुरू के लिए सुपर फास्ट ट्रेन और माल्दहा से मुम्बई के लिए सुपर फास्ट ट्रेन्स चाहिए।

(1750/PC/RP)

सभापति महोदया, मैं आपके माध्यम से आदरणीय रेल मंत्री महोदय से तीन नई रेल परियोजनाओं की भी मांग करता हूं। पहली, बुलबुलचंडी से गंगारामपुर वाया पकुवाहाट, दूसरी, गाजोल से गुंजोरिया वाया ईटाहार और तीसरी, समसी से बारसोई वाया चांचल। ये तीनों नई रेल परियोजनाएं मेरे क्षेत्र की दिशा और दशा बदलने में सक्षम होंगी। धन्यवाद।

(इति)

1751 बजे

श्री राजकुमार रोत (बांसवाड़ा) : सभापति महोदया, आपका धन्यवाद कि आपने मुझे रेल (संशोधन) अधिनियम, 2024 पर बोलने का अवसर प्रदान किया।

महोदया, रेलवे को सुदृढ़ बनाने के उद्देश्य से कुछ संशोधनों को लेकर मंत्री जी आए हैं। उसके संबंध में मेरे कुछ सुझाव हैं। आपने समय बहुत शॉर्ट कर दिया है, इसलिए मैं कम समय में अपनी बात रखूंगा। जो बोर्ड बना रहे हैं, उसमें सभी का प्रतिनिधित्व होना चाहिए। जो रेलवे है, वह गरीब, मजदूर और बेरोजगार के लिए एक सुलभ और सस्ता परिवहन होता है। जब एग्जाम्स होते हैं, उन एग्जाम्स के दौरान बेरोजगार युवा जिस तरह से डिब्बों और शौचालयों में बैठकर जाते हैं, तो मंत्री जी से मेरा अनुरोध है कि ऐसे इलाकों को आइडेंटिफाई किया जाए, जहां एग्जाम्स के दौरान लोग जाते हैं। उस समय अतिरिक्त रेल के डिब्बों की व्यवस्था की जाए।

माननीय सभापति महोदया, मेरा संसदीय क्षेत्र बांसवाड़ा-डूंगरपुर है। बांसवाड़ा-डूंगरपुर के अंदर रतलाम परियोजना है, जो कि वर्ष 2012 में सैंक्शन हुई थी। उसका उद्घाटन हुआ और आज जिस गति से उसका कार्य चल रहा है, मुझे लगता है कि उसमें दस साल और लग जाएंगे। अत: मेरा मंत्री महोदय जी से विशेषकर यह अनुरोध है कि इस परियोजना को जल्दी पूरा कराया जाए। जो भूमि अवाप्ति का काम है, वह हालांकि स्टेट का काम है, लेकिन आपकी तरफ से भी मॉनिटरिंग होनी चाहिए। मैं अनुरोध करूंगा कि इन्हीं पांच सालों के अंदर हमारे बांसवाड़ा-प्रतापगढ़ के इलाके की जनता रेल को देखे और उसका लाभ ले सके।

माननीय सभापति महोदया, हमारे यहां जो ट्रेन चल रही है, उसके संबंध में एक विशेष गंभीर समस्या है। … (व्यवधान)

माननीय सभापति (कुमारी सैलजा) : आपका समय पूरा हो गया है।

… (<u>व्यवधान</u>)

श्री राजकुमार रोत (बांसवाड़ा) : मैडम, अभी एक मिनट ही हुआ है। … (व्यवधान)

माननीय सभापति : अब आप अपनी बात खत्म कीजिए। दो मिनट ही मिलेंगे।

… (<u>व्यवधान</u>)

श्री राजकुमार रोत (बांसवाड़ा) : मैडम, अभी एक मिनट ही हो पाया है। आपने घंटी बजा दी, उसके कारण मैं भूल गया कि मुझे क्या बोलना था। … (व्यवधान) जयपुर-असरवा के बीच जो ट्रेन चलती है, उसका नंबर 12981 है। वहीं असरवा से कोटा, जो बिछीवाड़ा रेलवे स्टेशन है, जो राजस्थान में पड़ता है और गुजरात बॉर्डर पर है, वहां ट्रेन नहीं रुकती है। इस कारण डूंगरपुर जिले का जो स्टूडेंट है, जो गरीब मजदूर है, उसको गुजरात में जाकर रेलवे स्टेशन पर उतरना पड़ता है और वहां से दोबारा आना पड़ता है। अत: मेरा मंत्री जी से अनुरोध है कि बिछीवाड़ा रेलवे स्टेशन पर, जो ये दो चार ट्रेनें चल रही हैं, उनको रुकवाया जाए। मैंने पहली बार भी निवेदन किया था कि डूंगरपुर से दिल्ली आने के लिए कोई कनेक्टिविटी नहीं हो पा रही है, हमें उदयपुर आना पड़ता है। मेवाड़ एक्सप्रेस ट्रेन है, जो दिल्ली से उदयपुर आती है, वह पांच बजे पहुंच जाती है और पूरा दिन वहीं ठहरती है। आपसे मेरा विशेष अनुरोध है कि इस ट्रेन को डूंगरपुर तक ले जाया जाए और वह वहां ठहरे। ऐसा होने से वहां की जनता दिल्ली आसानी से पहुंच पाएगी, नहीं तो आप भील प्रदेश एक्सप्रेस के नाम से एक नई ट्रेन शुरू कर दें, क्योंकि वहां लंबे समय से डिमांड चल रही है।

माननीय सभापति महोदया, मैं लास्ट में एक लाइन बोलना चाहूंगा कि बेरोजगार और रिजर्व कैटेगिरी का युवा नौकरी के लिए तरसता है। जो निजीकरण हो रहा है, उसको रोका जाए या तो उसमें भी रिजर्वेशन पॉलिसी लागू की जाए। अंत में, मैं यह कहूंगा कि जो हमारा डूंगरपुर रेलवे स्टेशन है, हमारे वहां के लोगों की डिमांड है, हर पार्टी के पदाधिकारियों की डिमांड है कि उसका नामकरण राजा डूंगर बरंडा भील के नाम से किया जाए।

आपका धन्यवाद और आभार।

(इति)

1754 बजे

श्री दर्शन सिंह चौधरी (होशंगाबाद) : सभापति महोदया, धन्यवाद।

मैं धन्यवाद देना चाहता हूं। वर्ष 2024 का जो यह रेल बिल आया है, मैं उसका पुरजोर तरीके से समर्थन करता हूं। मैं माननीय रेल मंत्री जी को और माननीय प्रधान मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं। हमारे विपक्षी मित्र कह रहे थे, हमारे यहां एक देसी कहावत चलती है - 'अकउ्आ से हाथी नहीं बंधत' और इनकी अक्ल पथरा गई है। जिस प्रकार के इल्जाम ये लगा रहे हैं, तो मैं कहना चाहता हूं कि 'ओंगना के बिना गाड़ी ढुलकत नहीं है'। हमारे यहां यह कहावत चलती है।

इसलिए, मैं आपसे कहना चाहता हूं कि माननीय रेल मंत्री जी से नेतृत्व में आज जो काम हुए हैं, यह वर्ष 2024 का भारत है, जिसका स्वामी विवेकानंद जी ने सपना देखा था। वही सपना अब पूरा होने जा रहा है। माननीय मोदी जी के नेतृत्व में हमारा देश, जिसमें रेल सबसे सर्वोपरि है। यदि एकता का सबसे बड़ा परिचायक कोई है, तो वह हमारी रेल है।

मैं तो अपने विपक्षी मित्रों से यह भी कहना चाह रहा हूं कि चित्त भी तुम्हारी और पट्ट भी तुम्हारी? यही काम आप बरसों से करते आ रहे हो। अरे भईया, मैं एक और बात कह रहा हूं, 'घोड़न को चारो, गधन को नहीं डालें'… (व्यवधान)

(इति)

(1755/IND/NKL)

1755 बजे (माननीय अध्यक्ष पीठासीन हुए)

माननीय अध्यक्ष : श्री बी. मणिक्कम टैगोर।

1755 hours

SHRI B. MANICKAM TAGORE (VIRUDHUNAGAR): Thank you, Sir. It is my privilege to address this august House.

I would like to raise only three important issues before the hon. Minister. I hope, he would address those three issues. One is regarding the Madurai-Aruppukottai-Toothukudi broad gauge railway line, a 143-kilometre line, which holds immense potential for transforming the socio-economic landscape of South Tamil Nadu, which has been pending for long. So, I would like to know what the allocation is, and whether there is any progress. For the past ten years, the Government has been promising that there will be progress in that line but nothing has happened so far. Therefore, what is the status of that? I would like to request the hon. Minister's attention towards this.

Then, second is regarding Madurai-related local trains, which has been a demand from that part of Tamil Nadu, which connects the smaller towns of Madurai area. We have been demanding this for long. Also, we have been demanding for MEMU trains at Madurai-Virudhunagar-Tirunelveli, Madurai-Virudhunagar-Sengottai, Madurai-Manamadurai-Paramakudi, Dindigul-Madurai-Tiruchi, Madurai-Usilampatti-Theni routes. We have been demanding this for long. I would like to know from the hon. Railway Minister whether there is any such proposal to operate MEMU trains from Madurai area.

Third point is regarding the food quality in Vande Bharat. We all know that the hon. Minister takes a lot of interest in the Vande Bharat operations. There have been some reports of February 2024, March 2024, June 2024, July 2024, August 2024, and November 2024. Recently, insects were found in the Vande Bharat running between Tirunelveli to Chennai. During all these months, there have been several such incidents where insects have been found in the food served in Vande Bharat. So, I would like to know from the hon. Minister whether there has been any strict action taken and whether any clear-cut policy has been redefined. I hope, the hon. Minister will take strict action against those responsible for serving such kind of insect-ridden food in Vande Bharat. Thank you. (ends)

1757 बजे

श्री आशीष दुबे (जबलपुर) : अध्यक्ष जी, मैं सबसे पहले आपको धन्यवाद प्रेषित करता हूं।

माननीय अध्यक्ष : जब तक आप धन्यवाद दोगे, तब तक बोलने का समय समाप्त हो जाएगा।

श्री आशीष दुबे (जबलपुर) : अध्यक्ष जी, मैं रेल (संशोधन) विधेयक, 2024 के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। सर्वप्रथम मैं आपका जबलपुर की जनता की ओर से हार्दिक अभिवादन करना चाहूंगा कि आपने इस महत्वपूर्ण विषय पर इस ऐतिहासिक सदन में मुझे अपनी बात रखने का अवसर प्रदान किया है। जैसा कि हम सभी जानते हैं कि देश में लगभग 68103 किलोमीटर हमारा रेल नेटवर्क विश्व का चौथा सबसे बड़ा नेटवर्क है, जिसमें लगभग 13 लाख कर्मचारी काम करते हैं। जो भारतीय यातायात का आधार है, जिसे हम गर्व से भारत की जीवन-रेखा भी कहते हैं। जो देश के यातायात का प्रमुख साधन है। यह देश के आर्थिक विकास को बढ़ावा देने का प्रमुख साधन कैसे बन सकता है, इस पर कार्य कर रही भारत सरकार का मैं अभिवादन करता हूं और इस विधेयक का समर्थन करता हूं।

माननीय अध्यक्ष जी, आपको याद होगा कि एक समय था जब देश में रेल मंत्रालय को राजनीति का माध्यम बनाया जाता था। राजनीतिक हथियार के रूप में लोग इसका इस्तेमाल करते थे। जिस जगह के लोगों को लुभाना होता था, वहां एक नई रेल लाइन की घोषणा कर देते थे। वहां वाहवाही लूटो, चाहे वहां ट्रेन चले या न चले। लोग परेशान होते रहें, इसकी चिंता कोई नहीं करता था। आज देश में गर्व से देखा जा रहा है कि 180 किलोमीटर प्रति घंटा की रफ्तार से वंदे भारत एक्सप्रेस ट्रेन ट्रैक पर दौड़ रही है। हम बहुत ही गर्व के साथ कह सकते हैं कि आज भारतीय रेलवे ने ब्राड गेज रेलवे लाइनों के विद्युतीकरण में बड़ी उपलब्धि हासिल करते हुए 97 प्रतिशत विद्युतीकरण पूरा कर लिया है। एक तरह से आज भारतीय रेलवे पूर्ण रूप से डीजल और कोयला मुक्त, धुआं मुक्त रेलवे बन चुका है। इतना ही नहीं, जहां वर्ष 2004 से 2014 के दौरान प्रतिदिन 1.42 किलोमीटर का विद्युतीकरण होता था, आज वहीं वर्ष 2023-24 में यह बढ़कर 19.7 किलोमीटर प्रतिदिन का हो गया है। आज देश ग्रीन रेलवे के क्षेत्र में विश्व में अग्रणी बनने जा रहा है। आज मुझे यह बताते हुए अत्यंत हर्ष हो रहा है कि कार्बन उत्सर्जन को पूरी तरह से खत्म करने की दिशा में भारत सरकार का काम अंतिम चरण में चल रहा है। रेलवे की यह पहल देश को पर्यावरण अनुकूल और आधुनिक रेल नेटवर्क प्रदान कर रही है। आज भारतीय रेलवे विश्व का शीर्षस्थ नेटवर्क बनने जा रहा है।

(1800/RV/VR)

अध्यक्ष महोदय, जैसा कि आपको विदित है, मैं मध्य प्रदेश से आता हूं। आज वहां भोपाल का रानी कमलावती रेलवे स्टेशन एयरपोर्ट की तर्ज़ पर 'विकसित भारत' की कहानी सार्वजनिक रूप से बयां कर रहा है। विश्वस्तरीय सेवाओं से देश के यात्री लाभान्वित हो रहे हैं। आज पूरे देश के सभी बड़े रेलवे स्टेशन्स इसी तर्ज़ पर विकसित होकर भारतीय जनमानस की सेवा कर रहे हैं।

अध्यक्ष महोदय, आदर्श रेलवे स्टेशन योजना के तहत देश के मध्यम और छोटे रेलवे स्टेशन्स का भी बड़े पैमाने पर आधुनिकीकरण किया जा रहा है।

माननीय अध्यक्ष : यदि सभा की सहमति हो तो सभा की कार्यवाही को एक घंटा बढ़ा दिया जाए।

माननीय मंत्री जी, क्या सभा को एक घंटा बढ़ा दिया जाए क्योंकि इधर से बहुत से माननीय सदस्यों द्वारा ज़ीरो आवर की मांग की गयी है?

अनेक माननीय सदस्य : हाँ… (व्यवधान)

श्री आशीष दुबे (जबलपुर) : अध्यक्ष महोदय, फिर तो मेरे भाषण का भी समय बढ़ गया।

माननीय अध्यक्ष : नहीं, आपके भाषण का समय नहीं बढ़ा। आप अपना भाषण कन्क्लूड कीजिए, क्योंकि मेरे सामने बहुत सारे लोग बोलने के लिए बैठे हैं।

श्री आशीष दुबे (जबलपुर) : महोदय, अमृत भारत स्टेशन योजना के तहत स्टेशन्स को विकसित करने का लक्ष्य अत्यंत सराहनीय है। देश के रेलवे स्टेशन्स का पुनर्विकास हो रहा है और यह पूरी आधुनिकता के साथ हो रहा है। देश देख रहा है कि प्रथम चरण में 508 अमृत भारत स्टेशन्स के पुनर्निर्माण का काम लगभग अंतिम चरण में है। रेल सफाई, अच्छी सेवाएं, बेहतर सुरक्षा और सभी आधारभूत सुविधाओं से सुसज्जित भारतीय रेल आज देशवासियों की सेवा कर रहा है।

महोदय, माननीय प्रधान मंत्री परम आदरणीय श्री नरेन्द्र मोदी जी के कुशल नेतृत्व और संवेदनशील नेतृत्व में भारत का रेल नेटवर्क विश्व के सर्वोत्तम नेटवर्क में आगे खड़ा है। आज हम गर्व के साथ कह सकते हैं कि नई रेल लाइन की घोषणा के मोह से परे पहले हमने रेल सेवाओं को बेहतर किया, सुव्यवस्थित किया, उनका नवीनीकरण किया, उनका आधुनिकीकरण किया, चाहे वे रेल के डिब्बों का हो या उनके सौन्दर्यीकरण हो या डिजिटाइजेशन हो।

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्यगण, यह एक बिल है। बिल के आस-पास बोलने का प्रयास करना चाहिए। इसका अभ्यास करना चाहिए कि जो विधेयक लाया गया है, उस विधेयक को पढ़ें। जब हम उस विधेयक के बारे में ब्रीफिंग सेशन्स करते हैं, उन सेशन्स में आप जाएं। जब आप विधेयक को पढ़ेंगे, विधेयक के क्लॉजेज़ को पढ़ेंगे, तो आप विधेयक के बारे में बोलेंगे।

यह संसद है। इसकी गरिमा बनाए रखना, इसके उच्च मानदंडों को बनाए रखना हम सबकी जिम्मेदारी है। इसमें अच्छी परम्पराएं होनी चाहिए। एन. के. प्रेमचन्द्रन जी कुछ अच्छे सुझाव दे रहे थे। इस तरीके से हम विधेयक के ऊपर चर्चा कर सकते हैं। कल भी बैंकिंग बिल के ऊपर चर्चा के दौरान सीनियर एम.पी. भी बैंकिंग बिल के इधर-उधर जाकर आरोप-प्रत्यारोप में बोल रहे थे। मेरा कहना है कि आप बिल के ऊपर बोलने का प्रयास करें।

माननीय सदस्य, आप पहली बार के एम.पी. हैं। सीनियर एम.पीज़. से भी यह अपेक्षा की जाती है। अगर वरिष्ठ व्यक्ति विधेयक के ऊपर बोलेंगे तो नए सांसद उनसे सीखेंगे, उनसे अनुभव प्राप्त करेंगे। इसलिए मेरा सभी माननीय सदस्यों से आग्रह है कि विधेयक को पढ़ें, उसका अध्ययन करें और विधेयक के आस-पास बोलें कि आखिर क्यों व्यवस्था में परिवर्तन किया जा रहा है। लोकतंत्र में सहमति-असहमति हो सकती है, लेकिन विधेयक के आस-पास बोलें। जब बजट पर चर्चा हो, तब बजट के विषयों पर बोलें। इसलिए अब आप अपना भाषण कन्क्लूड कर दीजिए।

श्री आशीष दुबे (जबलपुर) : महोदय, आज मुझे विशेष रूप से माननीय प्रधान मंत्री जी का मध्य प्रदेश की जनता की ओर से अभिवादन करना है क्योंकि आदर्श स्टेशन योजना के तहत मध्य प्रदेश के 45 रेलवे स्टेशन्स का आधुनिकीकरण किया गया। साथ ही, रेल बजट 2024-2025 में मध्य प्रदेश को पहली बार रिकॉर्ड राशि मिली है। मध्य प्रदेश से चल रही रेल परियोजनाओं के लिए 14,738 करोड़ रुपये की राशि स्वीकृत की गयी है। मध्य प्रदेश के लिए 5 वन्दे भारत ट्रेन्स दी गयी हैं।

माननीय अध्यक्ष जी, अब मैं सिर्फ अपने संसदीय क्षेत्र की मांग के बारे में बोलकर अपनी बात समाप्त करूंगा। जबलपुर संसदीय क्षेत्र की तरफ से मैं एक सुझाव रख रहा हूं। जबलपुर-दमोह एक नई रेल लाइन बिछाने का अनुरोध करता हूं, जिससे समय की बचत तथा यात्री सुविधा में वृद्धि होगी। इसके साथ ही, जबलपुर-गोंदिया लाइन का दोहरीकरण का जितना शीघ्र होगा, उतना ही हमारे क्षेत्र की जनता को और सभी को लाभ होगा।

अध्यक्ष महोदय, आपने मुझे यहां बोलने का अवसर दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

(इति)

(1805/SAN/GG)

1805 hours

ADV. FRANCIS GEORGE (KOTTAYAM): Hon. Speaker, Sir, I support this Railway (Amendment) Bill which aims to bring the Railway Board into the wider ambit of the Railway Ministry by amending the Railway Board Act and incorporating it in the Railway Act of 1989.

Sir, due to paucity time, I will go straight into the requirements of my constituency.

The Kottayam Railway Station is located in the quarters of my constituency. It is one of the most important stations in Kerala because in the Southern Railway network, this is one railway station which almost 25,000 passengers pass through every day.

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, एक मिनट के लिए रोकता हूँ।

जो माननीय सदस्य विधेयक पर बोलेगा, मैं उसको पांच मिनट या उससे ज्यादा समय दूंगा। जो सदस्य विधेयक पर नहीं बोलेगा, मैं उसको दो मिनट से ज्यादा समय नहीं दूंगा।

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Sir, I normally agree with the hon. Speaker. You are absolutely correct about the convention of this House because when we are discussing and debating on the Bill, most of the time it will be within the purview of the Bill. Definitely, as far as discussion on the Bill is concerned, those who are speaking on the provisions of the Bill may be given sufficient time, without counting the number of Members of the party he belongs to. That should be done. Even at the time of clause-by-clause discussion and moving amendments, sufficient time is not available. At the time of this threadbare discussion, micro-level scrutiny of the clauses and provisions of the Bill is required because its impact and consequences are too many. So, sufficient time may be provided to the speakers, irrespective of the number of Members of the party he is representing and whether that party is small or large. That is the submission which I would like to make.

ADV. FRANCIS GEORGE (KOTTAYAM): Sir, at Kottayam Station, the second entry is to be inaugurated. I hope, the hon. Minister will come and

inaugurate it. We have started operations by ticketing in view of the Sabarimala festival season.

Sir, the main request is that Kottayam is to be made a terminal station. Kottayam railway station is the gateway to major pilgrim centres and tourist destinations like Erumeli, Sabarimala, Kumarakom, Thekkady, Periyar Tiger Reserve etc. Lakhs of Sabarimala pilgrims and tourists use this station. Also, the passengers from the neighbouring districts of Idukki, Pathanamthitta and Alleppey use this station for their commute. It ranks 21st among the 727 stations of the Southern Railway in terms of revenue earning. I would like to request the hon. Minister to consider this proposal.

Sir, way back in the Budget of 2011, Kottayam was proposed as a coaching terminal, but nothing more has happened. We have six platforms, but trains are not coming. Then, what is the use of these platforms? So, I request the hon. Minister to consider immediately making Kottayam a terminal station.

As of now, the trains can operate already because there are trains which ply within the range of 2,000 kilometres. There is a platform turnaround system of the Railways under which there are a lot of requests for stoppages and also extensions, but I am not citing all of them. I am talking of just two trains, which will be of great benefit, the Ernakulam-Bengaluru Intercity Express, which falls within the 2,000 kilometres range, and the Palakkad-Ernakulam MEMU. I request the hon. Minister to extend these two trains to Kottayam.

Sir, there are two trains which have already been sanctioned by the Railway Board and the Time Table Committee - the Pune-Ernakulam Poorna Express and the Pune-Ernakulam Superfast Express. It awaits the signatures of the hon. Minister. Once the Minister signs the file, these two trains will also be plying to Kerala.

Sir, there is one more request.

(ends)

माननीय अध्यक्ष : श्री सी.पी. जोशी जी – उपस्थित नहीं।

श्री लालजी वर्मा जी।

1809 बजे

श्री लालजी वर्मा (अम्बेडकर नगर) : मान्यवर, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ।

मान्यवर, इस विधेयक में भारतीय रेल बोर्ड अधिनियम, 1905 का निर्सन करते हुए बोर्ड को रेल अधिनियम में शामिल करने का प्रस्ताव है। मैं माननीय मंत्री जी से इस संबंध में निवेदन करना चाहूंगा कि दस सालों में आपने रेल के क्षेत्र में बहुत उपलब्धि हासिल की है, बिना इसको विलय किए हुए। फिर इसको अचानक विलय करने की आवश्यकता क्यों पड़ी और इससे क्या सुधार होगा? इसको बताने की कृपा करें। … (व्यवधान)

(1810/MY/SNT)

माननीय अध्यक्ष: माननीय सदस्य, आप बैठिए। मैं आपको बताता हूं। देश के अंदर अब समय आ गया है कि कॉलेजियम के जितने भी कानून हैं, उनको समाप्त करके आजादी के बाद हम अपना कानून बनाएं। अब इसका समय आ गया है।

इस समय यह होना ही चाहिए, क्योंकि देश को आजादी प्राप्त किये हुए 75 साल हो गए हैं। अब हम अपने कानून बनाएं। इसकी प्रक्रिया संसद को करनी ही चाहिए।

श्री लालजी वर्मा (अम्बेडकर नगर) : मान्यवर, इसमें लिखा गया है कि एक रेल बोर्ड होगा। इस अधिनियम के अंतर्गत रेल बोर्ड को लाया गया है। रेल बोर्ड के बारे में लिखा गया है कि बोर्ड उतने सदस्यों से मिल कर बनेगा, जितनी संख्या विहित की जाए।

मान्यवर, इसमें संख्या निर्धारित नहीं की गई है कि कितनी संख्या होगी। साथ ही साथ अनुसूचित जाति, अनुसूचित जनजाति और अन्य पिछड़े वर्ग का इसमें प्रतिनिधित्व होगा या नहीं होगा, इसका उल्लेख भी नहीं किया गया है। मैं चाहूंगा कि माननीय मंत्री जी इस रेल बोर्ड में इन वर्गों का प्रतिनिधित्व सुनिश्चित करें। इसमें इस बात का भी प्रावधान किया जाए।

मान्यवर, इसके साथ-साथ मैं एक दूसरा निवेदन करना चाहूंगा कि इस बात का भी उल्लेख हो कि इससे क्या सरलीकरण होगा। इसके विलय करने से क्या सरलीकरण होगा?

मान्यवर, आपने मुझे अपनी बात रखने का अवसर दिया। अगर आपका अनुमति हो तो इसका थोड़ा लाभ उठाकर मैं कुछ अपना निवेदन भी कर लूं। मैं जिस क्षेत्र से आता है, वहां अंबेडकर नगर जिला का मुख्यालय है। अकबरपुर उसका मुख्य स्टेशन है। कई ऐसी ट्रेन्स हैं, जैसे गोमती नगर(लखनऊ) से पटना तक वंदे भारत ट्रेन चलती है। जिला मुख्यालय होने के बावजूद भी उस ट्रेन का अकबरपुर स्टेशन पर स्टॉपेज नहीं है। मैं आपके माध्यम से चाहूंगा कि उसका स्टॉपेज अकबरपुर में किया जाए। गरीब नवाज़ ट्रेन अकबरपुर स्टेशन होते हुए किशनगंज से अजमेर जाती है। अकबरपुर एक प्रमुख स्टेशन है और अंबेडकर नगर जिला का मुख्यालय है। मेरा आपके माध्यम से मांग है कि उस ट्रेन का भी दो मिनट का स्टॉपेज करने का काम किया जाए।

मान्यवर, मेरा तीसरा निवेदन आपके माध्यम से है कि अयोध्या से मुम्बई के लिए मुम्बई सुपरफास्ट ट्रेन चलती है। हमारे जिले के लाखों लोग मुम्बई में रहते हैं। वे प्राय: ट्रेन से ही यात्रा करते हैं। यह ट्रेन सप्ताह में केवल एक ही दिन चलती है। आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से मेरी मांग है कि उसको सप्ताह में कम से कम तीन दिन चलाने का काम किया जाए।

मान्यवर, मेरी चौथी मांग है कि हमारे यहां टांडा सबसे ज्यादा राजस्व दे रहा है। हमारे पूरे मंडल में सबसे ज्यादा राजस्व देने वाला टांडा स्टेशन है, लेकिन वहां से कोई भी यात्री ट्रेन नहीं है। मैं आपके माध्यम से मांग करूंगा कि अकबरपुर को बस्ती से जोड़ते हुए टांडा से भी यात्री ट्रेन चलायी जाए। यह मैं आपके माध्यम से मांग करता हूं और अब अपनी बात समाप्त करता हूं। आपने मुझे अपनी बात रखने का अवसर दिया है।

मान्यवर, अकबरपुर स्टेशन को अमृत भारत स्टेशन के रूप में विकसित किया जाए। यह निवेदन करते हुए, चूंकि आपने मुझे समय दिया, इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं।

(इति)

1813 बजे

श्री भारत सिंह कुशवाह (ग्वालियर) : माननीय अध्यक्ष महोदय, रेल (संशोधन) विधेयक 2024 लाने के लिए मैं माननीय मंत्री जी को अपने क्षेत्र की ओर से बहुत-बहुत धन्यवाद दूंगा।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि मेरे क्षेत्र की कुछ महत्वपूर्ण दो-तीन मांगे हैं। एक तो राजस्थान और मध्य प्रदेश से संबंधित है। जिस प्रकार से कामाख्या देवी दर्शन के लिए नॉर्दन एक्सप्रेस ट्रेन दिल्ली से टूण्डला, इटावा और कानपुर होते हुए कामाख्या देवी तक जाती है, मेरा यह अनुरोध है कि अगर इस ट्रेन को आगरा, धौलपुर, ग्वालियर होते हुए टूण्डला, इटावा, कानपुर और कामाख्या देवी तक किया जाता है, तो निश्चित रूप से उत्तर प्रदेश के यात्रियों के साथ-साथ मध्य प्रदेश और राजस्थान के तीर्थयात्रियों को भी माता का दर्शन करने का अवसर मिलेगा।

महोदय, झांसी जंक्शन से करैरा, शिवपुरी, पोहरी और सवाई माधोपुर तक नवीन रेल लाइन का सर्वे कार्य हो चुका है, इसके लिए मैं मंत्री जी को धन्यवाद दूंगा। साथ ही मैं यह निवेदन करना चाहूंगा कि यदि यह नवीन रेल लाइन स्वीकृत होती है तो निश्चित रूप से तीन प्रांतों की जनता को बहुत लाभ होगा। राजस्थान, मध्य प्रदेश और उत्तर प्रदेश के ये क्षेत्र टूरिज्म की दृष्टि से बहुत बड़ा सर्किट है। पालपुर-कुनो चीता अभ्यारण्य, सवाई माधोपुर सैंक्चुअरी और शिवपुरी भी लॉयन सैंक्चुअरी बनने जा रहा है। इसलिए, आपसे यह निवेदन है कि इस नवीन रेल लाइन की भी स्वीकृति प्रदान की जाए।

(1815/CP/AK)

तीसरा, माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में वंदे भारत ट्रेन के माध्यम से पूरे देश के 170 जिले के यात्रियों को यात्रा करने का सौभाग्य प्राप्त हुआ है। मेरी प्रार्थना है कि ग्वालियर से महाकाल की नगरी उज्जैन वाया इंदौर वंदे भारत ट्रेन भी संचालित की जाए। मैं आपके माध्यम से अनुरोध करते हुए अपनी बात को समाप्त करता हूं। आपने बोलने का अवसर दिया, इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद।

(इति)

1815 hours

SHRIMATI SUPRIYA SULE (BARAMATI): Thank you, Sir. I stand here to support the Railways (Amendment) Bill. I just want to make 2-3 very short points.

In the Objects and Reasons of the Bill, the Government themselves have actually said something that they are contradicting to what you have said. सर, आपने कहा कि जो पुराने नियम-कायदे हैं, वे टाइम के हिसाब से बदलने चाहिए। I agree with you because technology changes and lifestyles change. बदलाव तो करना ही चाहिए, यह अच्छी बात है। आब्जेक्ट्स एंड रीजन जो इसमें आया है, वर्ष 1890 का जो बिल था, उसको ही कट पेस्ट करके इन्होंने इसमें डाला है। So, really what is the purpose of it? It is a good conversion. कट एंड पेस्ट अच्छी चीज है। अच्छी चीजें पुरानी हो, तो भी लेनी चाहिए। But what is really the purpose of it? What is happening is that सारी पॉवर गवर्नमेंट के साथ ही रहेगी। जो यंत्रणा होगी, वह गवर्नमेंट कंट्रोल्ड ही होगी। अपना शायद एक ऐसा इंप्रेशन हम सबको लग रहा है, शायद गलत भी हो, लेकिन मंत्री जी हमें समझा दें तो ज्यादा अच्छा होगा कि पार्लियामेंट की पॉवर कम हो जाएगी, जब इस पर और डिबेट होगी। आप हमको यह समझा दें कि what is the reason to do this? What was the real idea of doing this? Could you kindly explain this? It is because it is just done by way of cut and paste manner. So, what is the logic of doing something which was done 120 years ago? If he had come up with some new innovation like he started the Vande Bharat trains and all for which we compliment him. So, he needs to explain this to us.

This is a very small Bill. We support it, but I have 2-3 suggestions to make to the hon. Minister. While he is bringing a lot of these changes, safety should be a high point of any Railways. महाराष्ट्र में, मुंबई में बहुत सारी रेलवेज़ चलती हैं। Railways is a vast subject. We get very little time even during the Budget to speak. इस बार यह बिल आया और आपने बीएसी में ज्यादा टाइम दिया, इसलिए हम इस बिल पर थोड़ा बात भी कर सके। If in every Session at least once or twice it is discussed, that is all right, because Railways is something that is very close to all our hearts. This Government could allow a detailed discussion on all the innovations that they are doing and the experiences that we are having. Like, Vande Bharat is a very welcome thing, but मेरे निर्वाचन क्षेत्र में यह रुकती ही नहीं है। यह दिखने में बहुत अच्छी है, लेकिन मेरे निर्वाचन क्षेत्र को सुविधा नहीं मिलती है। ऐसी

चर्चा रेलवेज़ पर होनी चाहिए। Especially, senior citizens about whom they have mentioned in this Bill that सीनियर सिटीजंस का जो प्री-कोविड स्टैटस था, आज सुबह भी जो जवाब आया, उसमें उन्होंने कहा कि हम लोगों को काफी डिस्काउंट्स दे रहे हैं। सुबह जवाब में आपने 43 या 48 पर्सेंट बताया। प्री-कोविड में सीनियर सिटीजन्स को ज्यादा डिसकाउंट रेलवेज़ में मिलता था। Is the Government prepared to give that pre-COVID status regarding discounts to senior citizens? Will the Government do something about this issue?

There should be more autonomy to the Zones. अगर इतना बदलाव आप ला रहे हैं तो जो इस देश में जोन्स हैं, उनको ज्यादा पॉवर और आटोनॉमी हो, फिस्कल ऑलसो। पूना डिस्ट्रिक्ट जहां से मैं आती हूं, तो जब हम पूना के जोन में जाते हैं तो उनको हर चीज दिल्ली भेजनी पड़ती है। If they could decentralize some of the powers in this new Bill, then I think that will be very effective for all the Railways.

Safety and compensation still are very big challenges because accidents बहुत बढ़ रहे हैं। हमें कंपंसैशन के बारे में सोचना चाहिए। मेरे निर्वाचन क्षेत्र में दौंड हो, जेजुरी हो, नीरा हो, इन सब जगहों में रेलवेज़ में पहले से बहुत ज्यादा सफाई हो रही है, लेकिन स्टॉपेजेज़ कम हो रहे हैं। इस बारे में भी कभी एक बड़ी चर्चा हम सबको मिलकर करनी चाहिए। Everybody is unanimously supporting the Bill today. इस पर बहुत अच्छी चर्चा हुई है। If the hon. Minister could cooperate with us with more stoppages and if he could make a few more suggestions on safety, then I think that would be much appreciated.

I compliment on all the achievements of the Railways. Definitely, it is a much cleaner one. मैं महाराष्ट्र में रेलवेज़ बहुत यूज करती हूं। रेलवेज़ बहुत अच्छा काम, पूरी यंत्रणा कर रही है। अच्छे को अच्छा बोलना चाहिए। But at the same time, if you make a few interventions about safety as a high-priority and if you could bring back senior citizens discount at pre-COVID level, then it would be much appreciated. Thank you, Sir.

(ends)

(1820/NK/UB)

1820 बजे

श्री बंटी विवेक साहू (छिन्दवाड़ा) : माननीय अध्यक्ष जी, आपने मुझे रेलवे (संशोधन) विधेयक, 2024 पर बोलने का अवसर दिया। मैं आपका और प्रधानमंत्री जी का बहुत-बहुत आभार और धन्यवाद व्यक्त करता हूं। मैं अपने संसदीय क्षेत्र छिन्दवाड़ा की जनता का बहुत-बहुत धन्यवाद और आभार व्यक्त करता हूं। आजादी के बाद पहली बार ऐसा अवसर हुआ कि छिन्दवाड़ा की मिट्टी में जन्मे व्यक्ति को यहां पर संसद में अपनी बात कहने का अवसर मिला है। मैं आपको बहुत-बहुत आभार और धन्यवाद व्यक्त करता हूं।

मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूं। वर्ष 2014 के उपरांत जब श्री नरेन्द्र मोदी जी प्रधानमंत्री बने एवं हमारे रेल मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव जी ने रेलवे को नयी दिशा प्रदान की है। प्रधानमंत्री जी के विकसित भारत, आत्मनिर्भर भारत का संकल्प, उस संकल्प को पूरा करने में सबसे बड़ा परिवर्तन यदि कहीं देखने को मिलता है तो रेलवे मंत्रालय में मिलता है। यह विधेयक रेलवे के ढांचे को न केवल आधुनिक बनाएगा बल्कि देश के समग्र विकास में भी महत्वपूर्ण भूमिका निभाएगा। मैं इसे न केवल केन्द्र सरकार की एक दूरदर्शी पहल मानता हूं बल्कि मेरे संसदीय क्षेत्र एवं मध्य प्रदेश के लिए भी अत्यंत लाभकारी मानता हूं। भारत की जीवन रेखा रेलवे है, इस जीवन रेखा को सुगम बनाने एवं रोजगार के नये अवसर उपलब्ध करवाने के लिए यह विधेयक लाया जा रहा है।

माननीय अध्यक्ष जी, प्रधानमंत्री जी के नेतृत्व एवं संकल्प से भारतीय रेलवे ने आधुनिक एवं स्वदेशी वंदे भारत ट्रेनें शुरू करके अत्यंत सराहनीय कार्य किया है। वर्तमान में 68 वंदे भारत ट्रेनें, 136 सेवाओं के साथ देश भर में चल रही है। देश की कुल 24 राज्यों एवं 300 से अधिक स्टॉपेज को कवर करती हुए चल रही है। भारतीय रेलवे बिना किसी पक्षपात के निष्पक्ष रूप से काम कर रही है, बिना यह देखे कि किस राज्य में किसकी सरकार है, सभी राज्यों को समान अवसर प्रदान करने का काम इस सरकार के द्वारा किया जा रहा है।

मैं आज इस अवसर पर यह बताना चाहता हूं कि वर्ष 2014 के पहले सिर्फ 14]985 किलोमीटर रेल ट्रैक था, इन दस वर्षों में 31180 किलामीटर का रेल ट्रैक बन गया है। यह परफॉर्मेंश 2.1 टाइम्स आता है जो रेलवे विभाग के द्वारा किया गया है। इसके साथ-साथ 2014 के पहले मात्र 5]188 किलोमीटर ट्रैक का इलेक्ट्रिफिकेशन हुआ था, इन दस वर्षों में सरकार ने जो बड़ा परिवर्तन किया है, 44,199 किलोमीटर रेलवे ट्रैक का इलेक्ट्रिफिकेशन हुआ है जो साढ़े आठ गुना अधिक है।

माननीय अध्यक्ष जी मेरे क्षेत्र की एक विशेष बात है, माननीय रेल मंत्री जी ने रेलवे में मितव्यतिता लायी है, उस मितव्ययिता के उद्देश्य से मेरी मांग है कि छिन्दवाड़ा से नरसिंहपुर-सागर होते हुए रेलवे लाइन बिछायी जाए जिससे दक्षिण से उत्तर आने वाले यात्रियों का 120 किलोमीटर बचेगा, इसके साथ-साथ रेलवे मंत्रालय के करोड़ों रुपये बचेंगे, तीन घंटे से ज्यादा समय प्रति व्यक्ति बचेगा।

मेरे संसदीय क्षेत्र पांडुना में कोरोना काल में दादाधाम एक्सप्रेस बंद हो गई थी, दादाधुनी के लाखों भक्त हैं, लाखों लोग श्रद्धा का केन्द्र मानते हैं। पांढुरना से खण्डवा तक दादाधाम एक्सप्रेस को फिर से प्रारंभ किया जाए।

(इति)

1823 बजे

श्रीमती भारती पारधी (बालाघाट) : माननीय अध्यक्ष महोदय, रेल चलेगी नयी रफ्तार से, देश बढ़ेगा मोदी जी के विचार से। मैं रेलवे संशोधन विधेयक, 2024 समर्थन करने के लिए खड़ी हुई हूं। मैं आदरणीय प्रधानमंत्री जी और माननीय रेल मंत्री जी का आभार प्रकट करती हूं। यह विधेयक भारतीय रेलवे के कानूनी ढांचे को सरल और प्रभावी बनाने के लिए अत्यंत महत्वपूर्ण है। भारतीय रेलवे न केवल हमारे देश के विकास का आधार बन रही है बल्कि आधुनिकता के समावेश का भी प्रतीक है।

माननीय अध्यक्ष जी, प्रस्तुत विधेयक में रेलवे बोर्ड अधिनियम, 1905, रेलवे अधिनियम, 1989 का एकीकृत और प्रशासनिक ढांचे को सरल बनाया गया है। केन्द्र सरकार द्वारा बोर्ड के सदस्यों की संख्या उनके योग्यता और अनुभव के आधार पर स्पष्ट किया गया है। निर्णय लेने की प्रक्रिया तेज और प्रभावी होगी। यात्री और माल ढुलाई सेवाओं की गुणवत्ता को बढ़ाने पर जोर दिया गया है। सुरक्षा उपायों को सुधार करते हुए तकनीकी नवाचार को बढ़ावा देने के लिए भी कानूनी प्रावधान किए गए हैं। भारतीय रेलवे देश की जीवन रेखा है, यह प्रतिदिन दो करोड़ से अधिक यात्रियों को उनकी मंजिल तक पहुंचाती है। लगभग 95 प्रतिशत यात्री सामान्य और स्लीपर कोच का उपयोग करते हैं जो इसे आम जनता का सच्चा परिवहन का साधन बनाता है। अमृत भारत स्टेशन योजना के तहत यात्री सुविधाओं में सुधार और स्टेशन को आधुनिक बनाया जा रहा है। रेलवे के वित्तीय प्रदर्शन में भारी सुधार हुआ है।

मैं अपने संसदीय क्षेत्र की कुछ मांगों के बारे में माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्षित कराना चाहती हूं।

(1825/SK/SRG)

मेरा जिला नक्सल एरिया है, यहां रेल की सुविधाएं बहुत कम हैं। यहां समीपस्थ गोंदिया ही एकमात्र स्टेशन है। गोंदिया-बालाघाट-नैनपुर-जबलपुर रेलमार्ग के दोहरीकरण की परियोजना क्षेत्र के विकास के लिए अत्यावश्यक है। इस मार्ग का दोहरीकरण न केवल यात्रियों की सुगमता बढ़ाएगा बल्कि माल ढुलाई की दक्षता को भी बढ़ाएगा।

वर्तमान में पातालकोट एक्सप्रेस फिरोजपुर कैंट से छिंदवाड़ा तक संचालित होती है, इसका विस्तार सिवनी, नैनपुर होते हुए बालाघाट तक किया जाना चाहिए। यहां एशिया की सबसे बड़ी कॉपर माइन है लेकिन रेल का कोई साधन नहीं है। एक नई रेल लाइन रायपुर से हमारे क्षेत्र से जाड़ी जाए, इससे निश्चित तौर से हमारे क्षेत्र के लोगों को सुविधा मिलेगी।

महोदय, अब निष्कर्ष यही है कि यह विधेयक न केवल कानूनी ढांचे को मजबूत करेगा बल्कि रेल के संचालन को अधिक प्रभावी और पारदर्शी बनाएगा। मैं अपनी बात को कुछ पंक्तियों के माध्यम से देना चाहती हूं।

'बजट बढ़ा, रेलवे बढ़ा, बढ़ा हर घर का सपना है,
हर कोने से जोड़ने चला, मोदी जी का विज़न अपना है।'

(इति)

1826 बजे

श्री कुलदीप इंदौरा (गंगानगर) : माननीय अध्यक्ष जी, मैं सबसे पहले आपका धन्यवाद करता हूं कि आपने मुझे बोलने का अवसर दिया। वर्तमान में बजट की जो घोषणा की गई है, इसमें गंगानगर का ध्यान नहीं रखा गया।

महोदय, गंगानगर में आज भी ट्रेनों का अभाव है। गंगानगर से जयपुर के लिए एक ट्रेन चलती थी जो कि लंबे समय से बंद पड़ी है। रेल लाइन डाली जा रही है लेकिन इसका काम अभी तक पूरा नहीं हुआ है और इस कारण लोगों को काफी परेशानी हो रही है। मेरा माननीय मंत्री जी से निवेदन है कि गंगानगर से जयपुर और दिल्ली के लिए सुपरफास्ट ट्रेनें चलाई जाएं, वंदे भारत ट्रेन चलाई जाए।

आपके द्वारा सूरतगढ़ में कोच मैन्टेनेंस डिपो और वाशिंग लाइन के लिए बजट दिया गया था। आपके बजट देने के बावजूद भी काम शुरू नहीं हुआ है। यहां के लोग आंदोलित हैं और आपसे मिले भी थे। आपने आदेश भी दिया था लेकिन उसके बावजूद काम शुरू नहीं हुआ। हनुमानगढ़, कर्णपुर से जैसलमेर के लिए ट्रेन चलती थी। अनूपगढ़ में लंबे समय से सर्वे हो रहा है, लेकिन आज तक यहां रेल लाइन नहीं बनी है। हम पिछले दस सालों से सुन रहे हैं कि सर्वे हो रहा है। इसके कारण रायसिंहनगर, अनूपगढ़, विजयनगर के लोगों को काफी परेशानियों का सामना करना पड़ रहा है।

मैंने बताया था कि ट्रेनों में किस प्रकार के हालात हैं। आपने स्वयं भी माना कि कंबल एक महीने में धुलते हैं। हालात यह है कि कोविड जैसे इन्फेक्शन आने के बावजूद कंबल नहीं धुलेंगे तो लोगों को परेशानी होगी। मेरा निवेदन है कि इस बात की तरफ ध्यान दिया जाए।

(इति)

1828 बजे

श्रीमती मंजू शर्मा (जयपुर) : माननीय अध्यक्ष जी, मैं सबसे पहले आदरणीय प्रधान मंत्री नरेन्द्र भाई मोदी जी और माननीय रेल मंत्री अश्विनी जी का आभार प्रकट करना चाहती हूं।

मेरे लोकसभा क्षेत्र में लगभग 1200 करोड़ रुपये के काम चल रहे हैं। मेरे लोकसभा क्षेत्र में जयपुर, गांधीनगर, खातीपुरा, जगतपुरा, दुर्गापुरा, ढेर के बालाजी, सांगानेर स्टेशनों के अपग्रेडेशन का काम चल रहा है। विशेष बात यह है कि गांधीनगर स्टेशन में महिलाओं को सम्मान दिया गया है और पूरा स्टाफ महिलाओं का है। यहां तक कि निर्माणाधीन कार्य भी महिला इंजीनियर देख रही है। मैं इस बात के लिए अपनी सरकार का बहुत आभार प्रकट करती हूं और धन्यवाद देती हूं।

खातीपुरा स्टेशन पर नए कोच केयर कॉम्पलेक्स बनाए जा रहे हैं। गांधीनगर स्टेशन का डेवलपमेंट हो रहा है, अपग्रेडेशन हो रहा है जैसे हाईमास्क लाइट्स, वाटर कूलर, वाटर वैंडिंग मशीन, केनोपीज़, फूड प्लाजा, फूड कोर्ट, माड्युलर खान-पान की सुविधा, वाईफाई, वीडियो वाल फेसिलिटीज, जीपीएस ब्लॉग, लेडीज़ और जैन्ट्स के लिए पे एंड यूज फेसिलिटीज़, दिव्यांग फ्रेंडली एमेनिटीज़, वेटिंग हॉल, रूम्स की सुविधाएं, सीसीटीवी सर्वेलेंस, पैसेंजर्स एड्रेस, कोच डिस्पले सिस्टम - थ्रीडी, अराइवल एंड डिपार्चर प्लाजा, सर्विस ऑफिस सुविधाएं। इसके साथ ही सांगानेर पुराने स्टेशन के पुननिर्माण का कार्य भी चल रहा है।

(1830/KDS/RCP)

10 नई ट्रेनें चली हैं और 16 ट्रेनों का विस्तार किया गया है। रेलवे देश के लिए उत्कृष्ट कार्य कर रहा है, इसलिए मैं इस विधेयक का समर्थन करती हूं। सभी राज्यों में समान अवसर प्रदान करके रेलवे देश का विकास कर रही है। देश के करोड़ों यात्रियों को सेवाएं प्रदान कर रही है। राजस्थान के विकास के लिए रेलवे ने उत्कृष्ट कार्य किया है। हमारे देश की अर्थव्यवस्था बढ़ाने में रेलवे के योगदान को हम कम नहीं आंक सकते। निर्माण कार्य जल्दी पूर्ण हो जाए, यात्रियों के आवागमन में सुविधा हो, यही मैं आपसे मांग करती हूं। धन्यवाद।

(इति)

1831 बजे

डॉ. राजीव भारद्वाज (कांगड़ा) : महोदय, मैं इस विधेयक के समर्थन में खड़ा होकर अपनी बात रखने का प्रयास करूंगा। मैं संक्षेप में आपके सामने अपने विचार रखूंगा। इसमें दो अधिनियमों को निरस्त करके एक अधिनियम के तहत रेलवे को चलाने का जो प्रयास किया गया है, इसके लिए मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद करता हूं। यदि इसके क्रक्स में बात की जाए, तो मुझे लगता है कि रेलवे बोर्ड की भूमिका को बढ़ाने का प्रयास किया गया है। रेल के दो कानूनों को समाप्त करके दक्ष कानून निर्माण को सुनिश्चित किया गया है, इसके लिए मैं आपको बधाई देता हूं। रेलवे बोर्ड को कार्य पालिका के नियंत्रण से हटाकर सीधे केंद्र सरकार के अधीन लाने का जो प्रयास किया गया है, इसके लिए मैं आपको बधाई देता हूं। रेलवे बोर्ड का खर्च भारतीय रेलवे के राजस्व बजट के तहत पहले से मौजूद वार्षिक बजटीय प्रावधान से पूरा किया जाएगा। इसके लिए लोगों को व्यापक स्तर पर रोजगार के अवसर प्राप्त होंगे। सबसे बड़ी बात, 7 वर्षों में 21 हजार किलोमीटर इलेक्ट्रीफिकेशन हुआ है, जबकि पिछले 10 वर्षों में 40 हजार किलो मीटर का इलेक्ट्रीफिकेशन हुआ है, जिसके लिए मैं साधुवाद देता हूं। कवच ट्रायल ट्रेन जो चली है, रेल सुरक्षा का सबसे बड़ा कंपोनेंट कवच ट्रॉयल ट्रेन के लिए रेल मंत्री जी का उसमें बैठकर जाना इस बात का द्योतक है कि रेल मंत्री जी की अपने विभाग के प्रति कितनी बड़ी कमिटमेंट है। 2 लाख 63 हजार करोड़ रुपये के बजट के प्रावधान हेतु मैं मंत्री जी को बधाई देता हूं।

महोदय, मैं अपने क्षेत्र की पीड़ा व्यक्त करना चाहता हूं। मेरे क्षेत्र में चारों देवियां- मां चिन्तपूर्णी, मां ज्वाला, मां बृजेश्वरी, मां चामुण्डा इंतजार कर रही हैं कि कब वंदे भारत ट्रेन उनके चरणों में आए। अनुराग ठाकुर जी के प्रयासों हेतु भी मैं उनको साधुवाद करना चाहता हूं। उनके प्रयासों से वंदे भारत अंब अंदौरा तक पहुंच गई। केवल बीच में एक पहाड़ है। यह ट्रेन वहां तक, उनके चरणों में पहुंच सकती है। धर्मशाला इंटरनेशनल डेस्टिनेशन, दलाई लामा का स्थान था। मैं चाहता हूं कि हमारे टूरिस्ट्स भागसुनाग टेंपल, डल लेक तक वंदे भारत के माध्यम से पहुंचें। अंत में मैं यह कहना चाहता हूं कि शून्य काल में मैंने यह प्रश्न उठाया था। मेरे लोक सभा क्षेत्र में केवल एक छोटी-सी ट्रेन चलती है। वह बहुत हिचकोले खाती है और बरसात होने पर बंद हो जाती है। उसके लिए मैंने ब्रॉडगेज करने की बात कही थी। आपने फाइनल फिजिकल सर्वे का जो आदेश किया है, उसके लिए मैं आपको धन्यवाद करना चाहता हूं।

महोदय, इंटरनेशनल डेस्टिनेशन डलहौजी, इंटरनेशनल डेस्टिनेशन खजियार, मिनी स्विटजरलैंड, इंटरनेशनल डेस्टिनेशन चंबा, ऐतिहासिक है, जिसका हजारों वर्षों का इतिहास है, चंबा थाल, चंबा रुमाल, चंबा के लोक गीत अंतर्राष्ट्रीय ख्याति प्राप्त हैं, लेकिन वहां अभी तक रेल लाइन भी नहीं है। मैं आपके माध्यम से प्रार्थना करता हूं कि अगले बजट के प्रावधान में आप इसके लिए जरूर कृपा करें। मुझे वहां की जनता ने बहुत प्रेशराइज किया। मैं उम्मीद करता हूं कि रेल मंत्री जी इसका ध्यान रखेंगे।

महोदय, अंत में, मैं कहना चाहूंगा कि प्रधान मंत्री जी का दूसरा घर हिमाचल प्रदेश है। मेरा लोक सभा क्षेत्र उनके दिल के बहुत करीब है। धन्यवाद। (इति)

(1835/PS/MK)

1835 hours

SHRI VIJAYAKUMAR *ALIAS* VIJAY VASANTH (KANYAKUMARI): Thank you, hon. Speaker, Sir.

Sir, I rise today to address the Railways (Amendment) Bill, 2024, which seeks to repeal the Indian Railway Board Act, 1905 and consolidate the provisions governing the Railway Board into the Railways Act of 1989. While the Government presents this as a step toward simplification and modernization, we in the Opposition view this Bill with deep concern. Instead of addressing many pressing issues facing the Indian Railways, this Bill seems to centralize power further in the hands of the Central Government, without delivering the much-needed reforms to improve services, safety, and the general functioning of the Railways.

I would like to raise a point on the centralization of power and politicization of appointments. Hon. Speaker, Sir, the primary concern we raise here is the centralization of power. By giving the Central Government the authority to prescribe the number of members, qualifications, and terms of service for the Railway Board, the Bill risks undermining the independence of the Railway Board. This could lead to the politicization of key appointments within the Board, which is not only undesirable but also harmful for an organization that serves over eight billion passengers annually and manages the world's fourth-largest railway network.

Deteriorating safety and infrastructure concerns is the current state of the Indian Railways, which the Bill fails to address effectively. Despite having one of the largest rail networks in the world, the Indian Railways faces significant safety and infrastructure challenges. In 2023, there were 1,694 train accidents involving collisions, derailments, and signal failures. Of these, 144 were fatal accidents. There is poor infrastructure. Over 50 per cent of Indian Railways' tracks are outdated and in need of replacement. Furthermore, only 35 per cent of stations have disabled-friendly amenities. There are delayed projects. There are over 200 ongoing railway projects, with many suffering from significant delays.

The Railways (Amendment) Bill does not propose any meaningful changes to address these issues. Instead of centralizing the governance structure, the focus should have been on making the Indian Railways safer, more efficient, and more accessible for millions of passengers.

Now, I come to the privatization agenda. Hon. Speaker, Sir, the Government has been clear about its plans to introduce Public-Private Partnerships and even privatize certain routes of Indian Railways. The Railways (Amendment) Bill, 2024 could be a step in that direction. While the Bill does not directly mention privatization, the centralization of powers and the potential for political interference could create an environment conducive to privatization. We have seen similar attempts in sectors like airports and ports, where privatization has led to higher fares and reduced accessibility for the ordinary people.

Hon. Speaker, Sir, there is an urgent need for real reform, modernized infrastructure, better working conditions, reduced accidents, and accessibility for the poor people.

Hon. Speaker, Sir, I would conclude by saying that the Congress Party believes that any changes to the governance of Indian Railways must be made in the best interests of the people, not for political gain or to facilitate privatization. We oppose the Railways (Amendment) Bill, 2024 in its current form because it lacks the reforms needed to improve the safety, infrastructure, and efficiency of Indian Railways.

Thank you, Sir. Jai Hind.

(ends)

1838 बजे

श्री बलभद्र माझी (नबरंगपुर) : अध्यक्ष महोदय, मैं आपको, माननीय प्रधानमंत्री जी को, माननीय रेल मंत्री जी को और भाजपा के शीर्ष नेतृत्व को धन्यवाद देता हूं कि मुझे रेल (संशोधन) विधेयक, 2024 पर बोलने का मौका दिया।

महोदय, भारत में रेलवे का चलन 16 अप्रैल 1952 से हुआ था। पहला विधेयक वर्ष 1890 में बना था। उस समय वह भले ही रेलवे एक्ट के नाम पर बना था, लेकिन तब वह पीडब्ल्यूडी के अधीन आता था । उसमें संचालन का काम नहीं रखा गया था। अतएव, वर्ष 1905 में जो रेलवे बोर्ड का अधिनियम बना था, उसमें रेलवे का संचालन कैसे होगा, उसी के लिए रेलवे बोर्ड एक्ट बना था। यह कहना कि इसमें वर्ष 1890 के एक्ट को कट-पेस्ट करके रखा गया तो वैसा नहीं है। वर्ष 1890 का जो एक्ट बना था, उसको वर्ष 1989 में संशोधित किया गया था। लेकिन, जो वर्ष 1905 का रेलवे बोर्ड एक्ट था, उसको न संशोधित किया गया था और न ही उसको वर्ष 1989 के अधिनियम में शामिल किया गया था। अतएव, यह जो संचालन वाला हिस्सा है, उसको वर्ष 1905 के विधेयक को लाकर वर्ष 1989 के विधेयक से अभी शामिल किया जा रहा है।

(1840/SJN/SMN)

इसमें विपक्ष के कुछ नेतागण बोल रहे थे कि कोलोनियल माइंडसेट चेंज करने के लिए काम कर रहे हैं, बिल्कुल कर रहे हैं। जब भारत सन् 1947 में स्वाधीन हो गया, सन् 1947 के पहले के जितने भी विधेयक हैं, मैं आपके माध्यम से यह अनुरोध करूंगा कि सरकार कम से कम तारीख तो बदल दे। भारत स्वाधीन हो गया है, हम लोग नियम-अधिनियम से भी स्वाधीन हो जाएं। इसमें ऐतराज तो नहीं होना चाहिए। बाकी उद्देश्य ऐसा है या जो कुछ आरोप हैं, इसमें किसी की पावर बढ़ जाएगी, किसी की पावर घट जाएगी, कुछ-कुछ होगा। इतने अच्छे-अच्छे काम हो रहे हैं, तो इसी अधिनियम और नियम के तहत ही हो रहे हैं। इसी सरकार की मानसिकता से ऐसा हो रहा है। मैं तो सरकार को धन्यवाद दूंगा।

मैं इसलिए इस बिल का समर्थन कर रहा हूं, जैसे पहले कहते थे कि दिल्ली अभी दूर है। हमारे लिए तो रेलवे भी बहुत दूर थी। मेरा जो गांव है, वहां के बगल में जो रेलवे स्टेशन था, जब मैं वर्ष 2014 में सांसद बना था, वह रेलवे स्टेशन 165 किलोमीटर दूर था। अब वह दूरी कम होकर 70 किलोमीटर हो गई है। मैं माननीय प्रधानमंत्री जी, रेल मंत्री जी तथा पूरी सरकार को धन्यवाद दूंगा। मेरे एरिया से तथा भद्राचलम, मलकानगिरी, जयपुर, नबरंगपुर, जूनागढ़ होते हुए दो हिस्सों में 460 किलोमीटर्स की नई लाइन स्वीकृत की गई है। स्वाधीन भारत में ऐसा होगा, मुंबई-मैंगलोर, उधमपुर-बारामुल्ला के बाद, अगर तीसरी सबसे लंबी नई रेलवे लाइन स्वीकृत हुई है, तो मेरे जैसे पिछड़े एरियाज़ में हुई है। इतने अच्छे काम हो रहे हैं, तो इसमें टीका-टिप्पणी न करें। जैसा कि आप कह रहे हैं, यदि कुछ सकारात्मक सुझाव देना है, तो दीजिए।

जब तीसरी बार एनडीए की सरकार बनी, तो ओडिशा में ही 8 रेलवे परियोजना स्वीकृत हुई हैं, जिसकी कुल लागत लगभग 19,289 करोड़ रुपये है तथा उसकी लंबाई 767 किलोमीटर्स है। क्या यह छोटी बात है? मेरे एरिया यानी दक्षिण ओडिशा के रायगढ़ में नया रेलवे डिविजन बन रहा है, जो परिसंचालन में बहुत ही सहायक होगा। इन सब सकारात्मक तथ्यों को देखना चाहिए। मैं जितने भी सांसदों को सुन रहा था, अच्छे-अच्छे काम हुए हैं, लोग उसके बारे में तो बोल रहे हैं, लेकिन विपक्ष के लोग इस विधेयक का विरोध भी कर रहे हैं। यह उचित बात नहीं है। सही ढंग से समझना चाहिए। मैं आपको धन्यवाद दूंगा। मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूं। (इति)

1842 बजे

डॉ. मन्ना लाल रावत (उदयपुर) : माननीय अध्यक्ष जी, रेल (संशोधन) विधेयक, 2024 अभी विचाराधीन है, विशुद्ध रूप से जो भारतीय दृष्टि है, उसके बारे में है। महत्वपूर्ण यह भी है कि इसके उद्देश्यों और कारणों का जो कथन है, उसमें पूरी तरह से इसकी स्पष्टता है। मैं इस विधेयक के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं।

मोटे तौर से इस विधेयक से यह बात समझ में आती है कि जो दो कानून हैं, एक 1890 का है और दूसरा 1905 का कानून है, दोनों निरक्षित हो रहे हैं और इससे एक नया कानून बन रहा है। इसकी वजह से प्रशासन और शासन का यूनिटी ऑफ कमांड नामक सिद्धांत है, वह इसमें आ रहा है। दूसरा, आखिरकार लोकतंत्र में किसके पास जिम्मेदारी जाए, वह सिद्धांत भी इसमें एकीकृत हो रहा है। मुझे लगता है कि यह बहुत महत्वपूर्ण है।

माननीय अध्यक्ष जी, जब लॉर्ड कर्जन भारत के गवर्नर जनरल थे, तब यह कानून बना था। वह एक बोर्ड के बारे में कहा करते थे कि जब मैं गवर्नर जरनल के पद से रिटायर हो जाऊंगा, तो मैं बोर्ड का चेयरमैन बनना पसंद करूंगा। इसका मतलब है कि जो ब्यूरोक्रेटिक अप्रोच थी, उसकी वजह से वर्ष 2005 का कानून और सारी व्यवस्थाएं बनी थीं।

माननीय अध्यक्ष जी, इस कालखंड में जो-जो परिवर्तन हो रहे हैं, उसके लिए मैं माननीय प्रधानमंत्री जी और माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद दूंगा कि राजस्थान में 'अमृत भारत स्टेशन योजना' के तहत 85 स्टेशंस चुने गए हैं। उनमें से दो स्टेशंस मेरी लोक सभा क्षेत्र में हैं। वर्ष 2004 से 2014 की तुलना में जो बजट दिया गया है, वह 14 गुना ज्यादा है। जो नए ट्रैक्स बने हैं, वे दोगुने बने हैं। राजस्थान में इलेक्ट्रिफिकेशन का काम 18 गुना ज्यादा हुआ है। मैं इसके लिए निश्चित तौर से आपको धन्यवाद दूंगा।

मैं दूसरा धन्यवाद इस बात के लिए दूंगा कि रतलाम से डूंगरपुर, जो कि विशुद्ध रूप से आदिवासी क्षेत्र है, वह प्रोजेक्ट बहुत लंबे समय से फ्रीज हो गया था, उसको डी-फ्रीज किया गया है। माननीय रेल मंत्री जी ने एक नया विचार दिया है – 'जनजातीय गौरव कॉरिडोर'। यह अपने आपमें एक नई बात है।

दूसरा, एक नया सर्वे शुरू हुआ है, जो कि मंदसौर से प्रतापगढ, घाटोल, बांसवाडा होते हुए अलीराजपुर है। यह काफी महत्वपूर्ण है। यह अनुसूचित क्षेत्र में पड़ने वाला रेल मार्ग होगा और नए भारत की तस्वीर बनाएगा। यह अपने आपमें महत्वपूर्ण है।

माननीय अध्यक्ष जी, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी के समक्ष कुछ विषय रखना चाहता हूं। शामलाजी से हिम्मतनगर का जो रेलवे ट्रैक है, उसका पूरी तरह से इलेक्ट्रिफिकेशन हो चुका है। उदयपुर को दक्षिण भारत से जोड़ने की जो ट्रेन्स हैं, वे रतलाम की तरफ से जाती थीं। वे लगभग 6 घंटे का अतिरिक्त समय ले रही थीं। अब वे ट्रेन्स सीधे अहमदाबाद होकर जाएंगी।

(1845/SPS/SM)

महोदय, दक्षिण भारत से अहमदाबाद आकर कुछ ट्रेन्स रुक रही हैं, जिनका विस्तार होकर वह उदयपुर-मेवाड़ तक आ सकती हैं। मैं आपको बताना चाहता हूं कि झारखण्ड में 12 वंदे भारत ट्रेन्स चल रही हैं और राजस्थान, जो भारत का सबसे बड़ा राज्य है, उसमें केवल चार वंदे भारत ट्रेन्स चल रही हैं। मेरा निवेदन है कि दो वंदे भारत ट्रेन्स उदयपुर से इंदौर और उदयपुर से सूरत चल सकती हैं। इसके साथ ही साथ रिखबदेव रोड, सेमारी, सुर खण्ड का खेड़ा, जय समंद रोड़ जैसे स्टेशनों पर सुविधाओं, विस्तार और ट्रेन्स के ठहराव की आवश्यकता है और मेरी ऐसी मांग है। माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में जनजातीय गौरव वर्ष और भगवान बिरसा मुण्डा जी की 150वीं जन्म जयंती का कार्यक्रम चल रहा है। मेरा आग्रह है कि जो असावरा से जयपुर ट्रेन चल रही है, उसका नाम मानगढ़ धाम एक्सप्रेस के नाम से रखा जाए।

(इति)

1846 hours

SHRI RAJMOHAN UNNITHAN (KASARAGOD): Thank you very much, hon. Speaker, Sir, for giving me an opportunity to speak on the Railways (Amendment) Bill, 2024. First of all, I appreciate the hon. Railway Minister for introducing Vande Bharat trains as well as Amrit Bharat Stations. The people of Kerala, especially the people of Kasaragod, are grateful to you because you have given two Vande Bharat trains to Kerala. One train is extended to Kasaragod and another train is extended to Mangalore and you have included two stations in Kasaragod as Amrit Bharat Station. We are expecting more Vande Bharat trains for Kerala.

The northern Malabar region in Kerala is reeling under insufficient train services. Despite repeated demands, the area is still not provided with adequate short-distance trains. It is noteworthy that the area generates high revenue for the railways. The Kasaragod Station alone generates revenue of Rs. 47 crore annually. But unfortunately, train services are very limited from Kasargod to Kannur and Mangalore Station. Many commuters from Kasaragod travel to Kozhikode on morning trains but their return journey in the evening is difficult due to long gaps between the services.

After 5.10 pm, the next daily train runs from Kozhikode to Kasaragod only at 1.10 am. Most of the existing trains terminate at Kannur, neglecting the northern most part of Kerala. In order to redress the passenger grievances, the newly introduced shoranur-kannur train must be extended to Mangalore and it must be promoted as a daily train.

Sir, a testing facility for the crew must be opened at Manjeshwar so that trains can operate from there. More trains need to be introduced between Kannur and Mangalore and some trains should be rescheduled for the convenience of passengers.

The Malabar region also lacks night train services to the State capital, Trivandrum. The Mangalore Kochuveli Antyodaya Express must be promoted as a daily train to absorb the overloading passengers to Trivandrum from Malabar. Moreover, pre-COVID-19 stoppages in Kasaragod district must be restored immediately. Sir, I request you to include Kanhangad and Nileshwar Stations in the list of Amrit Bharat Stations. Thank you very much.

(ends)

1849 बजे

डॉ. राजेश मिश्रा (सीधी) : अध्यक्ष महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे रेल (संशोधन) विधेयक, 2024 पर बोलने का मौका दिया।

माननीय अध्यक्ष : आज सदन एक घण्टा ज्यादा चला है, इसलिए आप सबको बोलने का समय मिल गया है।

डॉ. राजेश मिश्रा (सीधी) : माननीय अध्यक्ष महोदय, रेल हमारे देश का सर्कुलेटरी सिस्टम है। जिस तरीके से हमारे शरीर का सर्कुलेटरी सिस्टम होता है, रेल भी ऐसे ही है। अगर रेल रुक जाए तो पूरा देश रुक जाता है। हम अपने रेल मंत्री जी और यशस्वी प्रधान मंत्री जी को इसके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद देते हैं कि निश्चित तौर से जितने भी ब्रिटिश कालीन कानून थे, हमारे सदन ने उनको बदलने की शुरुआत की है। मैं उसके लिए धन्यवाद देता हूं।

(1850/MM/RP)

महोदय, वर्तमान विधेयक भारतीय रेलवे बोर्ड अधिनियम, 1905 के प्रस्तावों को वर्ष 1989 के एक्ट में शामिल करके एक नया विधेयक यहां लाया गया है, मैं इसका स्वागत करता हूं। हमारे यशस्वी प्रधान मंत्री जी ने कहा था कि एक देश में एक कानून होना चाहिए, एक देश में एक टेस्ट होना चाहिए। निश्चित तौर से रेल उसी दिशा में चल रहा है। मैंने इस बिल में यह देखा है कि दो महीने के अंदर एक्सीडेंट का मुआवजा दे दिया जाएगा। इसके अलावा पर्यावरण की दृष्टि से काम किया जाएगा।

महोदय, मेरे क्षेत्र की कुछ मांगें हैं। सिंगरौली में डीआरएम ऑफिस। जब रामविलास पासवान जी रेल मंत्री थे, तब उसका भूमि पूजन किया गया था। लेकिन वह प्रारम्भ नहीं हुआ। इसको शुरू किया जाए। हमारे क्षेत्र में रेल तो चलती है, लेकिन छठ और दिवाली के समय पर रेल को बिना सूचना के बंद कर देते हैं। मेरा अनुरोध है कि सूचना देने के बाद भी इसको किया जाए। हमारे मध्य प्रदेश में कई अमृत स्टेशन दिए हैं। हमारे क्षेत्र में मढ़वास और बरगवां को अमृत स्टेशन के रूप में डेवलप किया जाए। सिंगरौली से दिल्ली और भोपाल के लिए प्रतिदिन रेल की सेवा प्रदान की जाए। अभी यह सप्ताह में दो और तीन दिन है।

महोदय, जॉब अंगेस्ट लैण्ड का एक इश्यू था जो पूर्व में बंद हो गया था। यह पुन: आना चाहिए। शंकरपुर-भदौरा में एक आरओबी का निर्माण किया जाए। सिंगरौली से पटना और बनारस के लिए रेल दी जाए।

(इति)

1852 बजे

श्री जय प्रकाश (हरदोई) : अध्यक्ष जी, आपने रेल (संशोधन) विधेयक, 2024 पर मुझे बोलने का अवसर दिया है, इसके लिए आपको धन्यवाद करता हूं। वर्तमान विधेयक में रेलवे अधिनियम, 1989 में भारतीय रेलवे बोर्ड अधिनियम, 1905 के सभी प्रावधानों को शामिल करके कानूनी ढांचे को सरल बनाने का जो प्रस्ताव किया गया है, वह अत्यन्त सराहनीय है, मैं इसका समर्थन करता हूं।

मैं माननीय प्रधान मंत्री जी एवं माननीय रेल मंत्री जी को साधुवाद देना चाहता हूं कि उनके मार्गदर्शन में भारतीय रेलवे ने आधुनिकीकरण और स्वदेशीकरण की ओर काफी उल्लेखनीय कार्य किया है। देश में निर्मित 68 वन्दे भारत गाड़ियां कुल 136 सेवाओं के साथ देश भर में चल रही हैं, जो रेल यात्रियों को आरामदायक सेवाएँ उपलब्ध करा रही हैं। भारतीय रेल प्रतिदिन लगभग 2 करोड़ यात्रियों को यात्रा उपलब्ध कराती है। इसमें 95 प्रतिशत से अधिक यात्री जनरल अथवा स्लीपर कोचों में सफर करते हैं। इसी बात को ध्यान में रखते हुए भारतीय रेलवे ने प्रभावशाली कदम उठाये हैं। अमृत भारत गाड़ियां यात्रियों को कम कीमत पर प्रीमियम सुविधा प्रदान करती हैं और लगभग 157 रेलवे स्टेशनों को अमृत योजना के अंतर्गत आधुनिक बनाया जा रहा है, जिसमें हमारा हरदोई रेलवे स्टेशन भी सम्मिलित किया गया है और उसका आधुनिकीकरण चल रहा है। मैं माननीय रेल मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने मेरे हरदोई संसदीय क्षेत्र में कई दशकों से बंद सांडी गुरसहाय गंज रेल मार्ग का पुन: सर्वे कराया है। मैं समझता हूं कि बहुत जल्दी बंद पड़े रेलवे मार्ग का निर्माण कार्य शुरू हो जाएगा। मैं माननीय मंत्री जी से मांग करता हूं कि जल्द से जल्द बजट आबंटित कर दें ताकि रेल निर्माण में जो देरी हो रही है, वह कार्य जल्द से जल्द शुरू हो सके। कई स्टेशनों पर कोरोना काल में स्टापेज बंद कर दिए गए थे, इस वजह से यात्रियों को बहुत असुविधा हो रही है। इन स्टापेज को फिर से बहाल करने की मैं अपेक्षा रखता हूं।

मैं पुन: इस रेल संशोधन विधेयक का समर्थन करता हूं।

(इति)

(1855/YSH/NKL)

1855 hours

SHRIMATI KANIMOZHI KARUNANIDHI (THOOTHUKKUDI): Thank you, Sir, for giving me this opportunity. Many speakers present here have pointed out that this Bill seems to undermine the Parliament. As usual, the Union Government is saying what they have to do, and they have taken all the authority into their own hands. But I would also like to compliment the hon. Minister, and we have to agree that the stations and the trains are much more cleaner. I would also like to bring to his notice that the coach conditions, especially in the Southern Railways leave much to be desired. It is not at par with that of the railways of other zones. Everything seems to be privatized. And, we cannot wash our hands of Railways slowly because lakhs and lakhs of people throughout the country, the underprivileged people depend on Railways. So, the Government cannot just slowly move away from this sector. That is something which we have to keep in mind.

Coming to my Constituency, Thoothukudi in Tamil Nadu, we had given many requests to the Minister. It is an important city where we have the port and a lot of small-scale industries and traders. But we have only one train to Chennai. We need connectivity to be improved and also, we need to introduce a Vande Bharat train between Thoothukudi and Chennai. At present, there is only one express train named Pearl City, running between the State capital and Thoothukudi at night time. So, introduction of another train which passes through Chennai, Thoothukudi, Thanjavur and Kumbakonam would make a lot difference to the people there. Thank you.

(ends)

1857 बजे

डॉ. फग्गन सिंह कुलस्ते (मंडला) : माननीय अध्यक्ष महोदय, हमारे सामने यह जो रेल (संशोधन) विधेयक, 2024 आया है, इस पर मैं बहुत सारे माननीय सदस्यों की बात सुन रहा था कि इससे पहले रेलवे में कभी इस प्रकार के कदम के बारे में विचार नहीं हुआ। पहली बार रेलवे के लिए हमारे रेल मंत्री जी और हमारे प्रधान मंत्री जी एक बहुत अच्छा सुझाव लेकर आए हैं। इससे रेलवे के अंदर जो बहुत सारी कमियां हैं, उनको दूर करके इसे और कैसे बेहतर बना सकते हैं, उन सारे विषयों को ध्यान में रखकर यह बिल लाया गया है।

माननीय अध्यक्ष : मंत्री जी, आज आपकी बहुत तारीफ हो रही है।

डॉ. फग्गन सिंह कुलस्ते (मंडला) : मैं सबसे पहले रेल मंत्री जी को बधाई देता हूँ। वास्तव में हम धीरे-धीरे जिस दिशा में आगे बढ़ रहे हैं, चूँकि अभी माननीय अध्यक्ष जी ने भी कहा कि जो बहुत सारे कानून थे, उनमें आज बदलाव की जरूरत है। हमने बहुत बार ऐसा अनुभव किया है और हम पुरानी घटनाओं को भी देखते हैं कि जो एक्सीडेंट होते हैं, उन कानूनों से उनका समाधान नहीं निकल पाता था। यह जो बिल आया है, उससे मुझे लगता है कि रेलवे में एक बहुत अच्छा उपाय हो सकता है। मुझे लगता है कि पूरे हाउस को इस पर एकमत होकर सर्वसम्मति से विचार करना चाहिए।

अध्यक्ष जी, मैं तो केवल इतना ही कहना चाहता हूँ कि प्रधान मंत्री जी और रेल मंत्री जी की बहुत अच्छी सोच है। इस बिल को लेकर आना यह अपने आप में इस बात को साबित करता है। इसलिए मैं कहना चाहता हूँ कि सर्वसम्मति से इस बिल को पास करना चाहिए।

(इति)

1859 बजे

श्री अमरिंदर सिंह राजा वारिंग (लुधियाना) : सर, धन्यवाद। आपने मुझे रेलवे संशोधन बिल, 2024 पर बोलने का मौका दिया। मैं सबसे पहले तो आपको बधाई देना चाहता हूँ, क्योंकि मुझे पता चला कि आप कस्टोडियन ऑफ दी हाउस हैं, इसलिए मैं आपको बधाई देना चाहता हूँ। आपकी उम्र लंबी हो। आपको जन्मदिन की बहुत-बहुत बधाई।

सर, मैं लुधियाना से आता हूँ। मैं आदरणीय मंत्री जी से यह कहना चाहता हूँ कि आपको पता ही है कि लुधियाना पंजाब का सबसे बड़ा शहर है। लुधियाना स्टेशन का अपग्रेडेशन हो रहा है, लेकिन डेढ़-दो सालों से उसका काम चल ही रहा है। मैं चाहूंगा कि अगर आप उसका स्पीडवर्क करवा देंगे तो अच्छा होगा। साथ ही साथ वहां पर दो ट्रेन्स लुधियाना-अंबाला और एएसआर टू लुधियाना आती हैं।

(1900/RAJ/VR)

वे कंस्ट्रक्शन की वजह से बिल्कुल बंद कर दी गई हैं। हम चाहते हैं कि जहां भी कंस्ट्रक्शन वर्क चलते हैं, अगर उसके पहले वाले स्टेशन पर गाड़ी रुक जाए तो लोगों के लिए सहूलियत हो जाएगी, रैदर दैन मुकम्मल ट्रेन बंद होने से। वहां हॉजरी एवं बड़ी इंडस्ट्रीज का काम है।

दूसरा, वहां ट्रैफिक की बड़ी दिक्कत रहती है, जैसा कि 40 लाख से ज्यादा की पॉपुलेशन वाले शहर के बारे में कहा गया है। पूरे पंजाब के लोग लुधियाना आते हैं। वहां बठिंडा टू लुधियाना, फिरोजपुर टू लुधियाना और लुधियाना टू अमृतसर ट्रेन्स चल जाए, आप इसमें ऐसा कोई संशोधन करेंगे तो हमारे लिए अच्छा होगा।…(व्यवधान)

(इति)

माननीय अध्यक्ष : सभा की कार्यवाही गुरुवार, दिनांक 5 दिसम्बर, 2024 को प्रात: 11 बजे तक के लिए स्थगित की जाती है।

1901 बजे

तत्पश्चात् लोक सभा गुरुवार, 5 दिसम्बर 2024 / 14 अग्रहायण 1946 (शक) के ग्यारह बजे तक के लिए स्थगित हुई।