

DR. SIKANDER KUMAR: Thank you, Sir, for giving me the opportunity.

श्री उपसभापति: सिकंदर कुमार जी, जल्दी प्रश्न पूछिए। केवल 20 मिनट का समय बचा है।
Please.

DR. SIKANDER KUMAR: I would like to know, through you, whether the Government has any data, study report pertaining to regional disparities in skill development initiatives. If 'Yes', then the details thereof? If 'No', has the Government got any planning to prepare any study Report regarding this? Thank you.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Question Hour is over, Jayantji.

1.00 P.M.

DISCUSSION ON THE WORKING OF THE MINISTRY OF RAILWAYS

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now, the Discussion on the working of the Ministry of Railways. Shri Samik Bhattacharya to raise a discussion on the Working of the Ministry of Railways.

SHRI SAMIK BHATTACHARYA (West Bengal): Hon. Deputy Chairman, Sir, and esteemed Members of this august House, today, I stand before you with immense pride as we witness yet another historic milestone in India's journey towards progress. Under the visionary leadership of the Prime Minister, Narendra Modi, the 2025-26 Railway Budget allocation ...(*Interruptions*)..

SHRI SAKET GOKHALE (West Bengal): That is not Railway Budget.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please, listen. Saket Gokhaleji, please do not disturb.

SHRI SAMIK BHATTACHARYA: It has set new benchmark in modernization, safety and passenger convenience. I extend my heartfelt gratitude to Railway Minister, Ashwini Vaishnavji, and the entire leadership for their tireless efforts in realizing the grand vision. This is not just a Budget, it is a promise to every Indian, a promise of a brighter, faster, and more prosperous future. Sir, with a record allocation, our Government has reaffirmed its unwavering commitment to transforming Indian

Railways into a world-class network. The introduction of 136 Vande Bharat trains, 100 Amrit Bharat Trains, 50 Namo Bharat rapid rail services marks a new era of speed, efficiency and comfort for the millions of travellers. Additionally, the decision of manufacturing 17,500 general coaches reflects our dedication to ensuring the affordable travel for every citizen, from the common man to business traveller. Before 2014, when the Government came to power, we have seen the Railway Budgets were sadly turning into an instrument of political calculations and biased regionalism. It was more about your political partner and less about holistic development. Lofty promises were made about, but very little got implemented on the ground. But under the leadership of our hon. Prime Minister, the Railway budgetary allocations are no longer announcements to garner vote banks. These Budgets are aimed at materializing the vision of a *Viksit Bharat*. The Budget is not just about numbers, it is about empowering people, creating jobs and strengthening our economy. Every rupee allotted is a step towards a new India, *atmanirbhar*, progressive and connected like never before. Sir, I am extremely grateful to our hon. Railway Minister. The Government has made significant strides in high-speed rail initiatives. Notably, 360 kms. of Bullet Train project between Mumbai and Ahmedabad has been completed, marking a monumental step towards faster and more efficient transportation.

[THE VICE-CHAIRPERSON (SHRIMATI SANGEETA YADAV) *in the Chair.*]

Expansion of Bullet Train network connecting North, East and South India—while the Mumbai-Ahmedabad Bullet Train project has already seen 360 kms. of track completed, the Government is now planning new high-speed rail corridors in North, East and South India.

Electrification and sustainability - A major focus has been electrifying the railway network to promote sustainability and reduce the carbon emissions. Electrification rate which was around 45 per cent in 2015, has now reached approximately 97 per cent Broad-Gauge lines, moving towards the goal of 100 per cent electrification. The introduction of 136 Vande Bharat trains has revolutionized passenger travel with enhanced speed and comfort. The Electric Locomotive Factory in Madhepura, a joint venture with Alstom, has produced 300 high-power locomotives as of March, 2023 bolstering the freight capabilities. The Amrit Bharat Station Scheme, launched in February, 2023, aims to develop 1,275 stations nationwide, enhancing passenger amenities and the station infrastructure. In the current financial year, over Rs.1.92 lakh crore has been invested in modernizing railway infrastructure, focusing on capacity expansion and safety improvements. The merger of Railway

Budget with the Union Budget has streamlined the financial planning and resource allocation, leading to more efficient project execution. Sir, in 2014, India recorded an average 170 railway accidents per year due to the outdated infrastructure and lack of safety measures. Today, this number has come below 40 accidents per year, thanks to heavy investments in modernizing tracks, automated signaling systems and Kavach Anti-Collision System. This is one of the lowest accident rates in the world, making Indian Railways safer than ever before. The Government has launched Amrit Bharat Express, a semi-high-speed train providing affordable and comfortable travel to the common people. These trains have been introduced in large numbers across different States, ensuring that even economically weaker sections can experience world-class railway service at the low fares.

Sir, I want to address the concerns regarding the allocation of funds for railway projects in Bihar in 2025-26. It has been suggested by some that Bihar received a preferential treatment. However, the closer examination of data reveals that Bihar's allocation is consistent with the objectives of the criteria applied across all the States. प्रोफेसर साहब यहां बैठे हुए हैं। आपके सारे मित्र लोग बोल रहे हैं कि बिहार को बहुत ज्यादा दे दिया गया। बिहार का चुनाव सामने है। आपको तो यह जानना चाहिए कि दुनिया में नरेन्द्र दामोदरदास मोदी जी एक ही हैं, जो बिहार को कभी नहीं भूले। ...**(व्यवधान)**... सर, हम जानते हैं कि ये लोग मनुस्मृति की बातें करते हैं। जिसके हाथ में गदा होती है, लोग उसे गदाधारी कहते हैं, जिसके हाथ में बंदूक होती है, लोग उसे बंदूकधारी कहते हैं और जिसके हाथ में आज इतनी कठिनाई में मनुस्मृति रहती है, लोग उसे मनुवादी कहते हैं। प्रोफेसर साहब आप जिन लोगों के साथ बैठे हैं, आपके सामने जो मिले सुर मेरा तुम्हारा हो रहा है, आज उसी पार्टी ने ...**(व्यवधान)**... आप उसे भी थोड़ा ध्यान में रखिए। सम्पूर्ण क्रांति दल के नेता स्वर्गीय कर्पूरी ठाकुर के खिलाफ आपके दोस्त लोगों ने, आज के मित्रों ने क्या नारा लगाया था? "कर्पूरी कर पूरा, नहीं तो छोड़ गद्दी उठा उस्तारा"। ये बातें करने वाले लोग आज इकट्ठे बैठ गए हैं।

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती संगीता यादव): माननीय सदस्य, इधर देख कर बोलिए।

श्री सामिक भट्टाचार्य: मैडम, आप पूरा हिसाब देखिए। West Bengal was allocated Rs. 13,955 crores. Odisha received Rs. 10,559 crores. बिहार को कितना मिला! बिहार को तो कम ही मिला। इस railway budgetary allocation में बिहार को 10,066 करोड़ मिला और बिहार को टारगेट किया जा रहा है that it is an election-driven Budget. कितने दिन ऐसा चल सकता है! भारतीय जनता पार्टी का एक holistic approach है। इसमें एक cohesiveness है। हम हिन्दुस्तान को दूसरे तरीके से देखते हैं। जो लोग यह समझते हैं कि unity among diversity, yes, there are some differences. We do believe that unity manifest itself into diversity, and we celebrate the diversity within the ambit of unity. इसमें कोई centralization नहीं है। जो कुछ हो रहा है, पूरे देश के लिए हो रहा है। जो कुछ हो रहा है, हर प्रदेश के लिए हो रहा है। बिहार के

लिए जो हो रहा है, वह उसके लिए important है। बिहार से दूसरे सारे प्रदेशों का connection बढ़िया से हो जाए, इस कारण से आज यह allocation आ रहा है।

मैडम, आज जो लोग इस budgetary allocation की आलोचना कर रहे हैं, जो लोग बोल रहे हैं कि यह सब राजनीति छोड़ कर कुछ नहीं है, यह तो divisive politics है, step-motherly attitude है, इसके ऊपर मैं आपके सामने कुछ आँकड़े प्रस्तुत कर रहा हूँ। During the UPA regime ...*(Interruptions)*... If my memory goes right, ...*(Interruptions)*... On 15th March, 2012, इसी यूपीए सरकार के एक आदरणीय रेल मंत्री का कहना था कि 'Indian Railways was headed for ICU and I pulled it out': Dinesh Trivedi. यह कौन बोल रहे हैं? यूपीए के जमाने के एक रेलवे मिनिस्टर बोल रहे हैं। ...*(व्यवधान)*... ऐसा बोलने के साथ ही उनको वहाँ से निकाल दिया गया। ...*(व्यवधान)*... उनके बाद जो नए मंत्री आए, उनका चेहरा आपको दिखा। पश्चिमी बंगाल में उन दिनों हम लोगों ने इतना शिलान्यास देखा। चारों तरफ शिला ही शिला, ऐसा लगा जैसे हम लोग पत्थर युग में प्रवेश कर गए। कहाँ गए वे दिन!

I am grateful to the hon. Railway Minister, Shri Ashwini Vaishnaw, for a BE allocation for West Bengal to the tune of Rs. 13,955 crores. It is three times than what was allocated by the then Railway Minister, Shrimati Mamata Banerjee, under the UPA Government. The Railways have invested Rs. 68,000 crores in West Bengal. I appeal to all my friends, अगर आप लोग इस federal system के ऊपर थोड़ा सा भी भरोसा कर सकते हैं, तो आप कोई land policy बना लीजिए। सिर्फ land के कारण आज पश्चिमी बंगाल में 43 railway projects का implementation नहीं हो रहा है। ...*(व्यवधान)*... इसका कारण क्या है? ...*(व्यवधान)*... Yes, I do authenticate. ...*(Interruptions)*... I do authenticate. ...*(Interruptions)*... आज आप लोग किस हिसाब से बात कर रहे हैं। Let me tell you the land acquisition hurdles. Out of total 3,040 hectares of land, required for the project, only 640 hectares, 21 per cent, have been acquired, leaving a substantial shortfall of 2,400 hectares, that is, 79 per cent still pending. This land acquisition bottleneck continues even today to delay progress of 43 railway projects in West Bengal. These have been delayed due to the land acquisition issue. The project at Bhabhadighi has been stalled for 15 years. ...*(Interruptions)*... वह प्रोजेक्ट 15 साल के लिए बन्द हो गया। ...*(व्यवधान)*... 15 साल के लिए बन्द हो गया। ...*(व्यवधान)*... Bhabhadighi project अभी बन्द है। उसके कारण पूरा land acquisition बन्द हो गया। ...*(व्यवधान)*...

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती संगीता यादव): माननीय सदस्यगण, कृपया आप लोग बैठें। ...*(व्यवधान)*... जो नियम विरुद्ध होगा, वह कार्यवाही का हिस्सा नहीं होगा। ...*(व्यवधान)*... प्लीज़ बैठिए। ...*(व्यवधान)*...

SHRI SAMIK BHATTACHARYA: The Railway Minister has publicly requested West Bengal's Chief Minister to help expedite land acquisition and resolve law and order

issues that hamper railway projects but there is no progress on the part of the State Government. ...*(Interruptions)*...

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती संगीता यादव): प्लीज़ बैठिए। ...**(व्यवधान)**... जो नियम विरुद्ध होगा, वह कार्यवाही का हिस्सा नहीं होगा। ...**(व्यवधान)**... प्लीज़ आप लोग बैठें। ...**(व्यवधान)**... उनको बोलने दें। ...**(व्यवधान)**... माननीय सदस्य को बोलने दें। ...**(व्यवधान)**...

SHRI SAMIK BHATTACHARYA: Encroachment ...*(Time-bell rings)*...

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती संगीता यादव): माननीय सदस्य, अब आप कृपया कंक्लूड करें, प्लीज़।

श्री सामिक भट्टाचार्य: मैडम, दो मिनट और दीजिए।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI SANGEETA YADAV): Please, conclude.

SHRI SAMIK BHATTACHARYA: Encroachment is a significant problem for railway properties in West Bengal especially in and around urban centres like Kolkata. ...*(Interruptions)*...

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती संगीता यादव): जो नियम विरुद्ध होगा, वह रिकॉर्ड में नहीं जाएगा। ...**(व्यवधान)**... वह कार्यवाही का हिस्सा नहीं होगा। ...**(व्यवधान)**... प्लीज़ आप लोग बैठें। ...**(व्यवधान)**... उनको बोलने दें। ...**(व्यवधान)**...

SHRI SAMIK BHATTACHARYA: Over the years, shanty towns and markets have sprung up on railway land near tracks and stations. This poses safety risks and obstructs plans to lay new lines or add tracks.

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती संगीता यादव): माननीय सदस्य, प्लीज़ कंक्लूड करें।

श्री सामिक भट्टाचार्य: मैडम, एक मिनट। एक दूसरा issue है। ...**(व्यवधान)**... Railway officials note that removing encroachments has become a major problem for projects. ...*(Interruptions)*... मैडम, हो गया ...**(व्यवधान)**... बस खत्म हो गया। ...**(व्यवधान)**... मैं एक sentence कह कर अपनी बात खत्म करूँगा। ...**(व्यवधान)**...

SHRI SAKET GOKHALE: Madam, I have a point of order. ...*(Interruptions)*...

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती संगीता यादव): पहले माननीय सदस्य को कंक्लूड करने दीजिए। ...**(व्यवधान)**...

SHRI SAKET GOKHALE: Madam, ...(*Interruptions*)...

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती संगीता यादव): मैंने पहले ही यह बोला है। जैसे बताया गया है कि जो भी नियम विरुद्ध होगा, वह कार्यवाही का हिस्सा नहीं होगा। ...(**व्यवधान**)... प्लीज़ आप बैठें। ...(**व्यवधान**)...

SHRI SAMIK BHATTACHARYA: Madam, I express my gratefulness to all political parties who are sitting over here. ..(*Interruptions*)... Across party lines, across party beliefs, यहाँ सभी सदस्यगण, जो यहां बैठे हुए हैं, चाहे मेरे भाई रीताब्रता हों, साकेत गोखले हों, उधर से जयराम जी हों, हम सभी को नमस्कार करते हैं और सभी के प्रति अपना आभार प्रकट करते हैं। ...(**व्यवधान**)... प्लीज़। ...(**व्यवधान**)...

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती संगीता यादव): प्लीज़। ...(**व्यवधान**)... जिसको बोलने का मौका दिया गया है, उनको बोलने दें। ...(**व्यवधान**)...

श्री सामिक भट्टाचार्य: मैडम, ...(**व्यवधान**)... बात यह है कि बिहार के बारे में ...(**व्यवधान**)...

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती संगीता यादव): प्लीज़ ...(**व्यवधान**)... प्लीज़, आप लोग बैठें। ...(**व्यवधान**)...

श्री सामिक भट्टाचार्य: बिहारी लोगों को ...(**व्यवधान**)...

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती संगीता यादव): प्लीज़, कृपया करके बैठें। ...(**व्यवधान**)...

श्री सामिक भट्टाचार्य: उसकी कोई सीमा नहीं है। ...(**व्यवधान**)...

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती संगीता यादव): अभी आपको व्यवस्था दी गई है। ...(**व्यवधान**)... आप बैठें, प्लीज़। ...(**व्यवधान**)...

SHRI SAMIK BHATTACHARYA: Madam, I will conclude in one minute. Madam, I seek your protection. ...(*Interruptions*)...

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती संगीता यादव): प्लीज़। माननीय सदस्य, अब आप कंक्लूड करें। ...(**व्यवधान**)...

SHRI SAMIK BHATTACHARYA: Madam, I will take one more minute and conclude. It is a completely different issue. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRPERSON (SHRIMATI SANGEETA YADAV): Please, please.

THE LEADER OF THE HOUSE (SHRI JAGAT PRAKASH NADDA): Madam, I seek protection for my speaker. उनको disturb किया जा रहा है। ...*(व्यवधान)*... वे बोल रहे हैं। ...*(व्यवधान)*... उनको बोलने का पूरा अधिकार दिया जाए। ...*(व्यवधान)*...

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती संगीता यादव): माननीय सदस्य को बोलने का पूरा अधिकार है। ...*(व्यवधान)*... आप प्लीज़ बैठें। ...*(व्यवधान)*... Leader of the House बोल रहे हैं। ...*(व्यवधान)*... प्लीज़, आप लोग बैठें। ...*(व्यवधान)*...

श्री जगत प्रकाश नड्डा: उपसभाध्यक्ष महोदया, जितना disturbance का time है, ...*(व्यवधान)*... जो disturbed time है, वह सारे का सारा speaker को दिया जाए। ...*(व्यवधान)*...

AN HON. MEMBER: Authenticate कीजिए। ...*(व्यवधान)*...

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती संगीता यादव): माननीय सदस्यगण, आप लोग प्लीज़ बैठें। ...*(व्यवधान)*...

SHRI SAMIK BHATTACHARYA: Madam, please give me one minute.

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती संगीता यादव) : आप एक मिनट में कंक्लूड करें, प्लीज़। ...*(व्यवधान)*...

SHRI SAMIK BHATTACHARYA: Madam, one minute में मैं conclude कर दूंगा। ...*(व्यवधान)*... कोई विरोध नहीं है। मैं सभी माननीय सदस्यों का और सभी पार्टीज़ के नेताओं का एक बात पर अभिनन्दन करता हूँ। ...*(व्यवधान)*...

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती संगीता यादव): अभी point of order नहीं हो सकता। ...*(व्यवधान)*... आप प्लीज़ अभी उनको बोलने दें। ...*(व्यवधान)*...

श्री सामिक भट्टाचार्य : मैडम, थोड़े ही दिनों पहले दिल्ली का चुनाव हुआ। ...*(व्यवधान)*...

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती संगीता यादव): माननीय सदस्य, प्लीज़ उनको बोलने दें। ...*(व्यवधान)*... अभी आप लोगों की बात भी सुन ली जाएगी। ...*(व्यवधान)*...

श्री सामिक भट्टाचार्य: मैडम, इस चुनाव का जो भी परिणाम आया है, उससे हमारा कोई लेना-देना नहीं है, लेकिन मैं सभी पार्टीज के लोगों को, जो लोग यहाँ बैठे हुए हैं, those who took part in that particular election, मैं सभी को नमस्कार करता हूँ और एक बात पर सभी का अभिनन्दन करता हूँ। इसमें इस पक्ष या उस पक्ष की कोई बात नहीं है। हमने दिल्ली का चुनाव देखा। उसका परिणाम जो भी आया, वह दूसरी बात है, लेकिन एक बूम नहीं, कोई धमाका नहीं, कोई गोली नहीं, किसी की जान नहीं गई, किसी का खून नहीं बहा, किसी का घर जेसीबी मशीन से नहीं तोड़ा गया, किसी आदिवासी का सर मुंडन नहीं हुआ। ...**(व्यवधान)**... मैडम, एक ऐसा चुनाव, ...**(व्यवधान)**...

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती संगीता यादव): माननीय सदस्य, प्लीज बैठें। ...**(व्यवधान)**...

श्री सामिक भट्टाचार्य: मैं एक बात अर्ज करता हूँ। ...**(व्यवधान)**... कहीं 50 आदमी का खून नहीं है। ...**(व्यवधान)**... किसी को migrant labour नहीं बनाया गया है। ...**(व्यवधान)**...

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती संगीता यादव): माननीय सदस्य, कृपया कंक्लूड करें। ...**(व्यवधान)**...

श्री सामिक भट्टाचार्य: एक ऐसा चुनाव, जहाँ एक ही बेंच में भारतीय जनता पार्टी और कांग्रेस बैठकर चुनाव लड़ रहे हैं। इसीलिए, मैं सबको नमस्कार कर रहा हूँ। हम लोग जानते हैं कि ...**(व्यवधान)**...

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती संगीता यादव): कृपया आप बैठें। ...**(व्यवधान)**... केवल वक्ता की बात ही कार्यवाही का हिस्सा होगी। ...**(व्यवधान)**...

श्री सामिक भट्टाचार्य: महोदया, मैं इसके लिए आपसे प्रोटेक्शन चाहता हूँ। ...**(व्यवधान)**... it is for my Party alone; it is for the Congress workers also. ...**(Interruptions)**... It is for the Congress workers also. It is for their Party — Chidambaramji's Party and Jairamji's Party जिसके 8 कार्यकर्ता मारे गए। ...**(व्यवधान)**...

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती संगीता यादव): आपका समय समाप्त हो गया है, इसलिए आप conclude करें। ...**(व्यवधान)**...

श्री सामिक भट्टाचार्य: उनको जिंदा जला दिया गया। ...**(व्यवधान)**...

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती संगीता यादव): ठीक है, ठीक है। ...**(व्यवधान)**... माननीय सदस्य, कृपया आप बैठें। ...**(व्यवधान)**...

श्री सामिक भट्टाचार्य: हम उसी की बात कर रहे हैं। ...**(व्यवधान)**... हम उसका दुख प्रकट कर रहे हैं। ...**(व्यवधान)**...

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती संगीता यादव): माननीय सदस्य, कृपया आप conclude करें। ...**(व्यवधान)**...

श्री सामिक भट्टाचार्य : राहुल जी के convoy के ऊपर पथराव हुआ। ...**(व्यवधान)**... उनको गेस्ट हाउस ...**(व्यवधान)**... सर्किट हाउस नहीं मिला। ...**(व्यवधान)**... हमारे नेता सदन यहाँ बैठे हुए हैं। ...**(व्यवधान)**... 2019 में 83 बीजेपी martyrs के लिए गंगा जी के तट पर जाकर सीधे तर्पण करके चले आए। ...**(व्यवधान)**...

THE VICE-CHAIRPERSON (SHRIMATI SANGEETA YADAV): I now call upon the Members whose names have been received for participation in the discussion. ...*(Interruptions)*...

श्री सामिक भट्टाचार्य: देश को हिन्दू-मुसलमान के नाम पर बाँटना, रोहिंग्या को पनाह देना ...**(व्यवधान)**...

THE VICE-CHAIRPERSON (SHRIMATI SANGEETA YADAV): Shri Anil Kumar Yadav Mandadi. ...*(Interruptions)*...

SOME HON. MEMBERS: Madam, maiden speech है। ...**(व्यवधान)**...

THE VICE-CHAIRPERSON (SHRIMATI SANGEETA YADAV): Yes, yes. ...*(Interruptions)*... कृपया आप लोग अपनी सीट पर बैठें। ...**(व्यवधान)**... कृपया ऐसे व्यक्तिगत तौर पर न बोलें। ...**(व्यवधान)**... कृपया आप शुरू करें। ...**(व्यवधान)**...

श्री अनिल कुमार यादव मंदादी (तेलंगाना): उपसभाध्यक्ष महोदया, मैं सबसे पहले मेरे पार्टी अध्यक्ष मल्लिकार्जुन खरगे जी, आदरणीय सोनिया गांधी जी, आदरणीय राहुल गांधी जी, आदरणीय प्रियंका गांधी जी, तेलंगाना राज्य के हमारे मुख्य मंत्री रेवंत रेड्डी जी और हमारे संगठन, भारतीय युवा कांग्रेस का दिल से धन्यवाद करता हूँ। जिनके आशीर्वाद से मुझे इस सदन में आने का अवसर मिला है।

महोदया, मैं भारत के सबसे युवा राज्य तेलंगाना से आता हूँ, जिसकी कुल आबादी 4 करोड़ है। उन 4 करोड़ लोगों की तरफ से मैं मेरे नेता सोनिया गांधी जी का धन्यवाद करना चाहता हूँ, जिन्होंने हमारा तेलंगाना राज्य का सपना पूरा किया है। जिन युवाओं ने तेलंगाना राज्य के लिए बलिदान दिया है, उन सभी परिवार को मैं नमस्कार करता हूँ।

महोदया, आज मेरी पार्टी ने Working of the Ministry of Railways पर बोलने का मौका दिया है। मैं एक बार इतिहास में जाना चाहता हूँ। आजादी के बाद इंडियन रेलवेज की क्या स्थिति थी और आज क्या स्थिति है? मैं 1950 की बात करना चाहता हूँ, जब मेरा भी जन्म नहीं हुआ था और माननीय मंत्री जी का भी जन्म नहीं हुआ था। 1950 में देश के पहले प्रधानमंत्री पं. जवाहरलाल नेहरू जी ने इंडियन रेलवेज को नेशनलाइज किया था। नेशनलाइज होने के बाद 1951 में पं. जवाहरलाल नेहरू जी की यह सोच थी कि अगर इंडियन रेलवे का इंफ्रूवमेंट करना है, तो उसका केवल एक ही मार्ग है हिंदुस्तान के अंदर connectivity बढ़ाना। 1950 में कांग्रेस की सरकार थी, जिन्होंने Sothern Railway Zone, Northern Railway Zone, Eastern Railway Zone, North-Eastern Railway Zone और South-East Railway Zone का establishment किया था। इसके साथ ही, North Frontier Railway का भी establishment किया था।

Sir, in 1957, Research Design and Standards Organization, RDSO, का भी establishment किया गया था। RDSO is a Research and Development Organization. It is a technical advisory and consultant to the Railway Board as well as other organizations. केवल यही नहीं, बल्कि आगे हमारी नेता इंदिरा गांधी जी के कार्यकाल में नई दिल्ली से हावड़ा तक के लिए पहली राजधानी ट्रेन का उद्घाटन किया गया था। वे हमारी इंदिरा गांधी जी ही थीं, जिन्होंने कोलकाता में पहली मेट्रो रेल का उद्घाटन किया था।

सर, मैं यहां पर राजीव जी के बारे में बताना चाहता हूँ। राजीव जी हमेशा यह चाहते थे कि हिंदुस्तान के अंदर कंप्यूटर्स लाये जाएं, कंप्यूटर सिस्टम को हिंदुस्तान के अंदर implement किया जाए। यह उनकी सोच थी, लेकिन हम जानते हैं कि किस तरह से बीजेपी नेताओं ने उसका विरोध किया था। वे राजीव गांधी जी ही थे, जिन्होंने रेलवे के अंदर computerized ticketing and reservations को इंफ्रूवमेंट किया था। राजीव जी के काल में ही नई दिल्ली से झांसी एक शताब्दी ट्रेन इंफ्रूवमेंट की गई थी। Shatabdi train between New Delhi and Kanpur was also introduced. Sir, it was also Shri Rajiv Gandhi's Government that succeeded in establishing the Konkan Railways. केवल यही नहीं, हमारे पी.वी. नरसिम्हा राव जी के समय में भी ऐसे-ऐसे स्थान, जहां पर रेलवे की कनेक्टिविटी नहीं थी, वहां भी कनेक्टिविटी का काम किया गया था। मैं यह भी बताना चाहता हूँ कि डा. मनमोहन सिंह जी के समय में रेलवे में बायो टॉयलेट्स इंफ्रूवमेंट किये गये थे। साथ ही, 2011 में लैंडमार्क डेवलपमेंट, कवच को भी इंफ्रूवमेंट किया गया था।

सर, इसी सदन के अंदर हमारे नेता, मल्लिकार्जुन खरगे जी ने भी रेल मंत्री के तौर पर काम किया है। मैं बताना चाहता हूँ कि Hyderabad-Wadi-Gadag railway line was also sanctioned during Khargeji's tenure and land for the project was also allotted. However, progress on this line has been significantly slow. I urge the Railway Minister to extend the project and improve rail connectivity for the people of Telangana and Karnataka. केवल यही नहीं, उन्होंने यादगिर जिले के अंदर रेलवे कोच फैक्ट्री का भी उद्घाटन किया था।

सर, अब मैं अपने राज्य, तेलंगाना के बारे में बताना चाहता हूँ। तेलंगाना के लिए Andhra Pradesh Reorganization Act के तहत काफी प्रावधान किए गए थे। In the Thirteenth

Schedule of the Andhra Pradesh Reorganization Act, 2004, it has been stated that the Railway Minister shall, within six months from the date of appointment, examine the feasibility of establishing a Rail Coach Factory in the successor State of Telangana and improve rail connectivity in the State. इसके बारे में भी हमें कोई जानकारी नहीं मिल पा रही है। हमारा तेलंगाना राज्य सबसे युवा राज्य है और उसको केंद्र सरकार की सबसे ज्यादा सपोर्ट है, लेकिन हमें किसी भी तरह की सपोर्ट नहीं मिल रही है। यही नहीं, तेलंगाना को लेकर हम लोगों ने कई मांगें भी रखी हैं। उनमें से एक dedicated railway line from Secunderabad to Machilipatnam Port है। I would also like to know whether the demand of the land-locked Telangana State for a rail link for enhanced connectivity to the coast, to facilitate industrial growth through the establishment of dry ports within the Telangana State, has been considered. सर, हमारे तेलंगाना राज्य के लिए ये सब वादे किये गये थे, पर अभी तक उनके बारे में सदन में कोई चर्चा नहीं हुई है।

सर, हमारी रेलवे की एक परंपरा थी कि रेलवे का बजट हमेशा एक इंडिपेंडेंट बजट के तौर पर पेश किया जाता था, लेकिन उस परंपरा को आज की सरकार ने खत्म कर दिया है। सर, जब वह परंपरा चलती थी, तो देश के कोने-कोने में राज्यों की सरकारें, देश के युवा, देश के सभी वर्गों के लोग टीवी के सामने बैठकर रेलवे बजट को देखते थे और यह सोचते थे कि हमारे राज्य को क्या मिलेगा, हमारे राज्य को आज के बजट में क्या फायदा मिलेगा। साथ ही, मैं यह भी बताना चाहता हूँ कि उस समय जब भी रेलवे बजट आता था, तो वह इस बात को ध्यान में रखकर आता था कि रेलवे सिस्टम मिडल क्लास और लोअर मिडिल क्लास के तहत चलता है। मिडल क्लास वाले हमेशा एक लॉग टर्म का एक्शन प्लान बनाते हैं। जब छुट्टी मनानी हो या बच्चों को लेकर कहीं घूमना हो, तो वे लोग प्लानिंग के साथ चलते हैं, लेकिन आज रेलवे बजट को जिस तरह से जनरल बजट के साथ मिलाया गया है, उससे कहीं न कहीं उनकी उस प्लानिंग को भी खत्म कर दिया गया है। सर, इन्होंने 92 ईयर्स की प्रैक्टिस को तोड़ दिया है, जिससे बहुत नुकसान हुआ है। अगर पहले ऐसा ही चलता रहता, तो हो सकता था कि हम सबको इंडियन रेलवे के बजट का 100 साल सेलिब्रेट करने का मौका भी प्राप्त होता, लेकिन वह मौका भी इन्होंने नहीं दिया है।

सर, आज की जो स्थिति है, उसमें पैसेजर्स ट्रेवल करने से डर रहे हैं। वे इसलिए डर रहे हैं, क्योंकि एक्सीडेंट्स हो रहे हैं। अगर हम पिछले 6 महीने के रिकॉर्ड्स चेक करें, तो पता चलता है कि हर जगह एक्सीडेंट्स हो रहे हैं, हर प्रदेश के अंदर रेलवे के एक्सीडेंट्स हो रहे हैं। मैडम, कोई भी कॉमन आदमी यह सोच कर आज ट्रेन के अंदर चल रहा है कि वह अपनी मंजिल तक पहुंचेगा या नहीं पहुंचेगा। उनके अंदर एक घबराहट है। जब भी वे ट्रेन का टिकट लेकर अपने परिवार से साथ ट्रेन का सफर करते हैं, तब उनको एक घबराहट महसूस होती है कि वह अगले दिन अपनी मंजिल पर पहुंचेगा या नहीं पहुंचेगा। मैडम, मैं इस सदन को बताना चाहता हूँ कि 28 फरवरी, 2024 को जामतारा ट्रेन का एक्सीडेंट हुआ था, जिसमें दो लोगों की मौत हुई। 2 जून, 2023 को कोरोमंडल एक्सप्रेस का एक्सीडेंट हुआ, जिसमें 293 लोगों की मौत हुई और हजारों लोग घायल हुए। मैडम, मैं बताना चाहता हूँ कि 17 जून, 2024 को कंचनजंगा ट्रेन का एक्सीडेंट होता है, जिसके अंदर 8 लोगों की मौत होती है। 8 जुलाई, 2024 को चंडीगढ़ में ट्रेन एक्सीडेंट होता है, जिसके चलते चार लोगों की मौत होती है। केवल इतना ही नहीं, मैं बताना चाहता हूँ कि

आज हमारे रेलवे के किस तरह के हालात बना रखे हैं। 25 फरवरी, 2024 को कटरा से होशियारपुर के लिए एक गुड्स ट्रेन चलती है, जिसमें लोकोपायलट भी नहीं होता है, 60 किलोमीटर जाने के बाद उसको रोका जाता है। जिस तरह से आज ट्रेनें चल रही हैं, उनमें लोको पायलट्स भी नहीं हैं।

मैडम, हाल ही में हमने 16 फरवरी, 2025 को देखा कि किस तरह से नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर भगदड़ मची, जिसके चलते 18 लोगों की मौत हो गई। इसके ज़िम्मेदार कौन हैं? क्या रेलवे इसकी ज़िम्मेदार नहीं है, क्या इतनी बड़ी घटना रेलवे की लापरवाही की वजह से नहीं घटी? यह मैं पूछना चाहता हूँ कि जिन 18 लोगों की मौत हुई, उसके ज़िम्मेदार कौन हैं? इतना ही नहीं, वे लोग कुंभ में जाकर स्नान करना चाहते थे। मैं उत्तर प्रदेश की सरकार से पूछना चाहता हूँ कि जिस तरह से उन्होंने बार-बार आंकड़े बताने की कोशिश की है कि इस कुंभ के अंदर करीब 60 करोड़ लोगों ने स्नान किया है। कुंभ के अंदर कभी 40 करोड़, कभी 50 करोड़, तो कभी 60 करोड़ संख्या बताई है कि इतने लोगों ने वहां स्नान किया है। वे लोग जब authenticate करके बता सकते हैं कि 60 करोड़ लोग कुंभ के अंदर स्नान कर सकते हैं, तो उसी तरह से authenticate करके कुंभ में हुई भगदड़ में जो लोग मर गए, उनके बारे में क्यों नहीं बताया? यह मैं पूछना चाहता हूँ।

मैडम, मैं बेरोज़गारी के बारे में पूछना चाहता हूँ। प्रधान मंत्री जी हमेशा अपने भाषण में बोलते हैं कि वे हर साल दो करोड़ लोगों को नौकरी देंगे, प्रधान मंत्री जी हर साल दो करोड़ युवाओं को नौकरी देने वादा करते हैं। हम सब जानते हैं कि वह एक जुमला है, लेकिन मैं मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि There are 3,15,718 vacancies across various groups, but the Government is not filling up the vacancies appropriately. क्या मंत्री जी इसके बारे में बताएंगे कि कहां-कहां क्या fulfillment किया गया है?

मैडम, जैसा कि हम women's safety के बारे में जानते हैं। महिलाओं के बारे में भी बहुत बड़े-बड़े वायदे किये जाते हैं। मैं आप लोगों को एक घटना बताना चाहता हूँ। इसी सदन के अंदर एक माननीय सदस्य ने रेल मंत्री जी से पूछा कि "The safety of women in long route trains and whether it is secured or not secured." मंत्री जी ने रिप्लाई किया कि सब कुछ ठीक चल रहा है। All is well. लेकिन उसी दिन एक घटना घटती है, The very same day, in a train running between Coimbatore and Tirupati, a pregnant woman was sexually abused; not only sexually abused, she was even thrown out of the train. रेलवे के अंदर इस तरह के incidents हो रहे हैं।

मैडम, मैं मंत्री जी को बताना चाहता हूँ कि एक गर्भवती महिला अपनी मां के पास जाना चाहती है, अपने परिवार के पास जाना चाहती है। मैं demand करता हूँ कि इंडियन रेलवे की तरफ से गर्भवती महिलाओं को free ticket दिया जाए।

मैडम, उसी तरह senior citizens की बात करूँ, तो The Government, without a valid reason, withdrew the concessions in the train fares given to the senior citizens of the country. It was done during Covid period in March, 2020. The Government is not restoring the concession given to senior citizens. When Members raised the issue in April, the Minister replied that as the Government has already given subsidy

in the train fare, it does not wish to extend further concession. Sir, this fare concession to senior citizens is a token of respect to the elderly people of the society. I demand that the same may be restored again.

सर, मैं वन्दे भारत की बात करना चाहता हूँ। वन्दे भारत इसलिए लॉन्च की गई थी कि वह एक रफ्तार के साथ चलेगी। वह पैसेंजर्स का टाइम घटाएगी, जिससे पैसेंजर्स जल्दी से अपनी मंजिल पर पहुंच सकते हैं। वन्दे भारत ट्रेन की स्पीड लगभग 180-200 किलोमीटर पर आँवर जा सकती है, लेकिन आज स्थिति यह है कि वह 80 किलोमीटर पर आँवर पर चल रही है। इसका रीज़न क्या है? इसका रीज़न यह है कि हमारे पास वन्दे भारत ट्रेन चलाने के लिए फास्ट ट्रेक्स नहीं हैं, जिसके कारण वन्दे भारत ट्रेन की स्पीड बहुत स्लो हो चुकी है।

मैं यहां पर एक incident के बारे बताना चाहता हूँ। जिस तरह से employees काम करते हैं, बिहार में रेलवे में एक घटना घटी है। In Bihar, while doing manual coupling, a railway employee, Shri Amar Kumar Raut, lost his life. This type of loss of life while doing duty has to be avoided. It is high time that from the manual coupling, we shift to mechanical coupling.

With regard to the maintenance of tracks, the Public Accounts Committee of Seventeenth Lok Sabha, in one of its Reports, stated that there is a need of strict checking of tracks for the overall safety and security of passengers in the Indian Railways. It also said that there is a need of taking strict precautions regarding derailment of trains. Sir, the maintenance of tracks is very important to ensure safety and security of passengers travelling in Indian Railways. An RTI enquiry has revealed that the Vande Bharat train has been running at a speed of 83 km/hour despite the fact that it is capable of running at 180 km/hour.

बुलेट ट्रेन के बारे में बहुत बातें की जाती हैं। बुलेट ट्रेन, जो इनकी पोलिटिकल मार्केटिंग है कि इंडिया के अंदर बुलेट ट्रेन लेकर आएंगे, ऐसा बोलकर बड़े-बड़े वादे किए जाते हैं। अभी तक बुलेट ट्रेन कहीं नजर नहीं आ रही है। अहमदाबाद से लेकर मुंबई तक जो बुलेट ट्रेन चलनी है, अभी तक उसका कोई implementation नहीं हुआ है। उसकी क्या स्थिति है, क्या वह स्टार्ट होने वाली है, वह किस तरह से चलेगी, उसकी रफ्तार क्या है, अभी प्रोजेक्ट कौन-सी सिचुएशन पर है, वह कब implement होगा और लोग कब उससे जा पाएंगे? उसके बारे में अभी तक कोई जानकारी नहीं मिली है। There is a shortage of work force in the Indian Railways. Indian Railways is currently having 1.5 lakh vacancies particularly in the safety-related and critical areas, such as signaling, telecommunication and track maintenance. At the same time, there are approximately 70,000 vacant posts in the safety-related departments in the high-risk zones in South-Eastern Railways. There are nearly 20,000 vacancies for loco pilots and assistant loco pilots. However, recruitment for only 18,799 vacancies was notified by the Government. The lack of human resources has contributed in increasing inefficiency related to error by railway personnel in the critical zones as they have to work in extended shifts to compensate for the shortage

of the staff. Training programmes are also essential for improving safety and operations. The current system fails to address these factors leading to compromising railway safety.

सर, मैं अंत में एक बात बताना चाहता हूँ कि जिस तरह की हमारी प्रैक्टिस है, 90 ईयर्स से जो प्रैक्टिस चल रही थी, आपने उसको रद्द कर दिया है, लेकिन हम लोग इंडियन रेलवेज में एक और परंपरा देखते हैं कि जब भी इस तरह की कोई बड़ी घटना घटती है, तो उस समय के जो रेल मंत्री होते हैं, वे हमेशा इस्तीफा दे देते हैं। मैं ज्यादा बात नहीं कहता, लेकिन इतना जरूर कहूंगा कि वह परंपरा तो नहीं है, पर आप कम से कम इस परंपरा को तो बरकरार रखेंगे। मैं इतना कहकर अपनी बात समाप्त करता हूँ। महोदया, इस विषय पर अपनी बात रखने का अवसर देने के लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती संगीता यादव): माननीय सदस्य, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। सुश्री दोला सेन, आप अपना भाषण प्रारंभ कीजिए।

MS. DOLA SEN (West Bengal): Thank you, Vice Chairman Madam, for giving me a chance to speak. I also thank and express my deep regards to my Party, All India Trinamool Congress, and our leader, hon. Mamata Banerjee, to give me an opportunity to speak on Indian Railways. I will try to speak in my mother language, Bangla.

In fact, we, the people of India, will always remember the long tradition of Indian Railways, the lifeline of our country and of our 140 crore population.

&We proudly recall the significant contributions made by former Railway Ministers Shri Abu Barkat Aatur Ghani Khan Choudhury Ji, Shri Lalu Prasad Yadav Ji, Shri Mallikarjun Kharge Ji and others. We also fondly recall the extraordinary period when Ms. Mamata Banerjee used to be the Union Government Railways' Minister.

The reason behind the recent decline in the rich tradition of the railways, which serves as the lifeline of the country, is the attempt to privatize it. रेल को प्राइवेटाइज करने के इरादे से ही आज रेलवे को दुखद दिन देखना पड़ रहा है। And mainly because of this, during this era of Modi Ji, since 2017 presentation of the Railway Budget has been dispensed with. There is no separate Railway Budget, no separate budgetary allocation, no grants और इसीलिए, इस साल जनरल बजट पढ़ते वक्त हम लोगों ने रेल का नाम सिर्फ तीन बार सुना है, हमने रेल की सुरक्षा, यानी रेल सेफ्टी के बारे में एक शब्द भी नहीं सुना है।

Who was that Railway Minister who focused on revenue generation in order to make the railways self-reliant that too by declaring a freight policy and by not

& English translation of the original speech delivered in Bengali.

increasing the prices of tickets in a poor country like ours? It was the hon. Ms. Mamata Banerjee.

When Modi Ji and his acolytes are busy floating the stories relating to construction of bullet train line by spending Rs. 200 crore per kilometer, then who was that Railway Minister who had established a dedicated Freight Corridor Corporation of India, through which daily essentials like rice, pulses, vegetables, edible oils, milk, etc. could reach the 'we the people of India' of this poor country by only spending a mere Rs. 25 crore per kilometer! What is more important in a third world country like ours? थर्ड वर्ल्ड कंट्री में प्रायरिटी किसको देनी चाहिए? Who has done this work? The rare, the exceptional Ms. Mamata Banerjee! Let the Bullet Train project happen, we have no objection at all.

Every people wants to live with their head held high. Who was that Railway Minister who had introduced the 'Ijjat' monthly pass worth Rs. 25 so that 'we the people of India' of this poor country could travel with dignity, with their head held high? It was the leader of the masses Ms. Mamata Banerjee.

Who was that Railway Minister, who for the first time in history introduced the non-stop Duronto Express? Where people from all strata of the society could avail the AC and Non-AC classes of the fastest Duronto Express to travel to their destination? It was our favorite, always on top of speed, Ms. Mamata Banerjee.

Who was that Railway Minister who acquired the sick wagon factory Burn Standard and Braithwaite, revitalized the wagon making Public Sector Undertaking Jessop? It was the constructive administrator Ms. Mamata Banerjee. Whereas, in the opposite, Modi Ji wants to destroy by his attempt at privatizing all the profit-making industries (PSUs) like the Chittaranjan Locomotive and even Works, workshops at Liluah and Kancharapara.

Who was that Railway Minister who had introduced a scheme allowing for Group D employees of the railways to travel once a year with their families and introduced free passes for this purpose? It was the leader of the '*Maa-Mati-Manush*', Ms. Mamata Banerjee.

Who was that Railway Minister, who in 2009 itself readied a Vision Document, 2020 for the lifeline of the country and has also signed an agreement with the IIT, Kharagpur? For better research and development of Indian railways who made the people dream that one day metro railway could ply beneath the river Ganges? Who could have allocated budgetary grants for such an advanced modern idea? The foreteller, farsighted Ms. Mamata Banerjee. Who was that Railway Minister, who had given the Kolkata Metro a complete Government status by declaring it as the 17th Zone of the Indian Railways? Modi Ji and his ilk who are the architect of

introducing privatized metro systems in all the metropolitans but Kolkata, can't even think of it even in their dreams! It was the nationalist leader Ms. Mamata Banerjee.

मुश्किल बात यह है कि मोदी जी के करेंट ब्यूरोक्रेट रेल मंत्री जी इतना कुछ नहीं जानते हैं, क्योंकि with due respect to him, जब यह सब हमारी दीदी ने किया, तब ये ऑनरेबल मंत्री जी either Wharton Business School में पढ़ते थे या कोई कन्ट्रोवर्शियल कंपनी Adler Infrastructure चला रहे थे।

इसीलिए, शायद इस मंडे को रेल मिनिस्टर साहब ने पार्लियामेंट को mislead किया। I am sorry for this information. इन्होंने डिमांड किया, नॉन-बीजेपी स्टेट गवर्नमेंट को भी रेलवे के लिए thousands of crores दिया गया, लेकिन सदन में असत्य भाषण देना गैर-कानूनी है। I will try to share with you some figures. It is simple arithmetic, Madam.

Under the UPA, Kerala received 1.43 per cent of the funds given by the Parliament for the Railways which have dropped to 1.17 per cent under the NDA. ...*(Interruptions)*... Under the UPA, Tamil Nadu received 3.38 per cent of the funds given by the Parliament for the Railways which have now dropped to 2.59 per cent under the NDA. West Bengal received 16.85 per cent of the funds given by the Parliament for the Railways under the UPA which have now dropped to 5.46 per cent only under the NDA. I want to challenge the hon. Railway Minister that if you want to prove the figures quoted by me as wrong, kindly authenticate the same.

How would mere speeches, false promises, eye wash and jumlas work? Under the Amrit Bharat Station Scheme, work is yet to begin in any of the 135 stations. Even the tendering process has not begun. Despite having a target of upgrading 453 stations by 2024-25, work has begun at only one station. फिर भी मंत्री जी की इतनी एरोगेंस, क्या जरा सी भी शर्म नहीं आती है, जी!

सेफ्टी कहां से आएगी? हम सिर्फ थोड़ा सा उदाहरण देंगे। The loco pilots are being compelled to work 36 hours at a stretch without any sleep. This poses not only a threat to their own lives but also puts the lives of crores of passengers in risk. I would have to discount the minimum rights of the female loco pilots as they do not even get to use the washrooms while being in the pilot cabin. So unfortunate, Madam.

The Ministry of Railways had last year declared that there were 58,000 Group-C vacancies. 3 out of 4 parts of those vacancies fall under the safety and security categories.

There has been a budget cut of 22% in customer amenities, passenger amenities. The allocation has been reduced to Rs. 12,000 crores from Rs. 15,500 crores. How would people get clean bedroll, toilet, railway coaches, rail stations, etc.? The Railways have failed to generate even internal revenue. Net earnings of the Railways have remained marginal in 2022-23 and 2023-24. For the current financial year, the Budget Estimates were revised downward by 52 per cent. What is

unfortunate is that the Vishwagurus-Mahagurus change their attires 4-5 times in a day and their rail ministers fail to keep their promises. Is it good?

The crux of the matter is, that revenue of the railways would have to be increased. In order to make the railways self-reliant through the increase in revenues, privatization is not the solution nor is increasing the prices of platform and other tickets. Instead, impetus should be given on freight policy. Eastern Dedicated Freight Corridor (EDFC) is one of the largest infrastructure projects from Ludhiana in Punjab to Dankuni in West Bengal, which stretches to about 1839 kilometres, announced by the former Railway Minister, Ms. Mamata Banerjee. Starting from Punjab, the works for the first two segments have been completed 12 years ago. However, works for the third segment is yet to be completed. This segment connects Son Nagar in Bihar with Dankuni, West Bengal. Had this been completed, it would have benefited the people of this country, the railways itself, would also have increased its revenues. But the same is not being done.

Towards privatization, hawkers are being displaced. As a result, lakhs of self-employed unorganized workers are being rendered unemployed. Moreover, in corporate style, large shops selling expensive goods are being set up at railway stations. But will this lead to an increase in revenue? 80-90% of the daily passengers are from poor, middle-class backgrounds. Can they afford such expensive items on a daily basis?

Contractual workers who have worked for the railways for 25-30 years are being made to sit out on account of the Gem portal. They are being retrenched. They are being deprived of their Central Minimum Wage, PF, ESI, gratuity, bonus illegally.

In order to increase railways' revenue, you must shun arrogance and avail the policies of Ms. Mamata Banerjee. It would be beneficial for you only. The unutilized lands and air space should be commercially utilized to overcome liabilities with assets.

Indian Railway Catering and Tourism Corporation should introduce special routes and packages encompassing certain selected tourist spots and religious places across the country. This would lead to an increase in the revenue and the railways, in turn, would strive towards self-reliance.

Optical fiber cable network can be laid along with the railway tracks and be utilized commercially. This would increase the revenue and would also help spreading IT across the nook and corner of the country.

Efforts need to be undertaken to connect ports with railways. States like Gujarat, Maharashtra, Karnataka, Andhra Pradesh, Odisha and Bengal which are having marine ports should be connected with rail links. This will help increase freight

traffic and will also usher in a new era for industries and businesses. Railways' revenue will also increase.

I repeat Sir, again I am saying, please shun your arrogance. प्लीज़ ,arrogance को side में रख कर ममता बनर्जी जी के इन सब तरीकों को अपनाइए। घमंड हटा कर ये सब measures लेने से revenue earning बढ़ेगी। इससे रेलवे को फायदा होगा और रेलवे आत्मनिर्भर होगी। Hon'ble Railways Minister, please shun your arrogance. Admit your mistakes. You are declaring deadlines in an arrogant manner but are not being able to meet those. You should focus on your work first instead of jumlas and then do the talking.

I would like quote a line from a poem of the poet, Smt. Kamini Roy and beautifully sung by late People's Poet Shri Pratul Mukhapadhyay: "When would that lad appear in our country who would emerge as more of a worker but the one who make tall talks".

You should follow your predecessor railways ministers. You should learn from them. Increase the revenue of the railways. Make the railways self-reliant. Establish the railways as the life line of the country. This is my 3rd term. For the last 12-13 years, I have been a witness to so many debates, discussions. But for the first time, I am witnessing such attitude from the treasury bench. This is not right. I condemn this.

You want to win in Bengal. Come, win politically fighting and competing with the development of Ms. Mamata Banerjee. Fair deal! But rigging the voters' list, increasing the number of voters like in Delhi and Maharashtra, stopping the release of legitimate due of about Rs. 2 lakh crores won't do any good. You would deprive people of their salaries/wages and defame Bengal on the floor of the House by misrepresenting facts. This is not right. From Nirmala Sitaramanji to Annapurna Madam, from Dharmendra Pradhanji to Ashwini Vaishnavji, all have given misleading, incorrect information regarding Bengal. They are not even authenticating it. We have all the documents. We have all the papers containing the correct information. Most importantly, how is Bengal getting 1st prize in all the departments from the Union Government?

You must not forget that this arrogance had led to your downfall from 303 seats to 240 seats. If this continues, you will come below 200 seats. You must return to truth. Else 'we the people of India' will teach you a lesson. Remember, it is the people who have the last word.

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती संगीता यादव): माननीय सदस्या, धन्यवाद। ...**(व्यवधान)**... उनका time शुरू हो गया है। ...**(व्यवधान)**...

SHRI N. R. ELANGO (Tamil Nadu): Hon. Vice-Chairman, Madam, thank you for giving me an opportunity to speak on the working of the Ministry of Railways. I would like to address my speech on seven major heads. The railway projects are very important for the economic development of the State of Tamil Nadu. The Government of Tamil Nadu for a very long time is urging the Union Government to give and release funds and to expedite four or five projects. I request the Ministry to sanction and give high priority to these projects -- Fourth line between Tambaram - Chengalpattu; Thiruppathur — Krishnagiri — Hosur new line; Madurai -Thoothukudi *via* Aruppukottai, which is about 143 kilometres; Minjur-Tiruvallur-Sriperumpudur-Oragadam project. This project connects the ports and industrial clusters around Chennai. Coming to semi-high speed corridor; the corridor can connect Chennai — Salem - Coimbatore with extensions like Salem-Hosur — Bengaluru and Coimbatore - Ernakulam. Out of ten new line projects, only 24 kilometres have been commissioned against 872 kilometres. As far as gauge conversion in three projects is concerned, 604 kilometres have been commissioned out of 748 kilometres. As far as nine doubling and multi-tracking projects are concerned, only 37 kilometres have been commissioned out of 967 kilometres. The reasons assigned are land acquisition, forest clearance and the contribution by the Tamil Nadu Government. As far as the Union Ministry is concerned, the same reply comes year after year. Whether it is a Railway budget allocation or Budget allocation or the language policy, the Union Government always treats the State of Tamil Nadu with a step-motherly attitude. Because the people of Tamil Nadu have not chosen to vote BJP, the Union Government shall not adopt this attitude. Our patriotism is no less than anybody else. Our contribution to the Union tax is no less than anybody. But in releasing the funds to the State of Tamil Nadu, whether it is railway projects, education or health, the Union Government is adopting a draconian path. Madam, we respectfully remind the Union Government that we are merely requesting our rightful share. Please understand that withholding what is justly ours cannot intimidate us. Beyond the universal biological structures of DNA and RNA, we possess a third vital code, an ideological structure and that is CNA. CNA stands for C. N. Annadurai. C. N. Annadurai represents our cultural and political heritage that guides our determination and resilience in the face of adversity. Please read what Perarignar Anna spoke in this august House sixty years ago. We are still fighting what he fought for sixty years ago. The reasons remain the same till now. So, I request the Union Government, the Railway Ministry, to immediately execute the projects that I have listed.

The second major issue of the Railways is privatisation. After the BJP Government came to power in 2014, when Niti Aayog proposed two-decade vision to

privatise major segments of India's extensive railway network, since then this BJP Government has implemented various privatisation measures through multiple approaches. Workforce restructuring, contractualization and outsourcing have dramatically reduced the workforce from approximately three million workers to around one million.

2.00 P.M.

You have reduced 2.5 million posts in Railways. Corporatization is another issue. Production units are being corporatized with operations like ticketing and catering are now managed by IRCTC and another company. Slowly, it can be given on a platter to any other private company. Next is, station redevelopment. The Government has targeted, approximately, 400 stations for privatization under the banner of 'Redevelopment to match global standards', though progress has been limited. Then, I come to Private Train Operations. Select trains like 'Tejas' have been handed over to private operators, with plans to gradually transition railway tracks to corporate management. The case of Integral Coach Factory is still worse. The Integral Coach Factory in Chennai presents a particularly concerning example of privatization. Despite being one of India's most successful production units and the indigenous manufacturer of Vande Bharat trains, ICF is now being marginalized in favour of multinational corporations. ICF produced Vande Bharat trains at the cost of only Rs. 70 crore per train, while the international market price is estimated at the rate of Rs. 200 crore. Yet, the Government has awarded contracts to MNCs at the rate of Rs. 120 crore per train which is Rs. 50 crore more than ICF's production cost. Now, about Recent Agreements, I would like to say that Indian Railways has entered into two agreements. One is with TRSL, an Italian company, in collaboration with BHEL and, second is with TMH, a Russian company, in collaboration with Rail Vikas Nigam Limited are a cause of concern.

Madam, beyond the higher value of contract, these private companies receives extra-ordinary benefits. Coming to free infrastructure, I would like to say that Government lands and utilities like power, gas, water and existing facilities are provided to them from ICF facility without any cost. Second is Intellectual Property Transfer. When we are searching for so many intellectual properties and technical know-how from international companies, these private companies are given the technical know-how and the knowledge of making these Vande Bharat trains free of cost. ICF infrastructure in Chennai was transferred to TRSL, while MRCF in Latur given to TMH Company! The Union Government justifies this only on the ground of

shortage of manpower. I will give only one example. Management justifies this privatisation by saying that manufacturing of one 16-car Vande Bharat rake requires approximately 227 Group 'C' employees. That is number one. Then, 182 direct technicians, 27 supporting staff and 18 technical supervisors. Currently, 22.2 per cent of technician positions and 600 helper positions remain vacant in ICF. When a lot of employment is there and when there is a lot of unemployed youth in this country, instead of filling these vacancies, showing that as a reason, you are giving this Vande Bharat Trains on a platter with free of cost to the multinational companies! This privatisation is not only affecting the Indian Railways but the people of India at large. So, Indian Railways have to concentrate on providing employment rather than privatising the Railways.

The privatisation of Indian Railways will significantly impact railway fares and accessibility. Railways have traditionally served as affordable transportation for India's economically disadvantaged people. Premium train services lead to increased fares, transforming public transport into a service primarily for privileged segments. International examples from China and Japan show that the train transport system requires more subsidization to support broader economic development. Converting public transport into profit-driven industry not only makes travel unaffordable for millions, but also hampers national economic growth and development. Then I will come to asset monetization. Sir, sometime ago, the Times of India reported that a core group of asset monetization of the Union Government planned to monetise assets of the Railways to an extent of Rs.1.7 lakh crores. When the Railway Board Chairman represented that he could not achieve more than 30 per cent and requested to reduce Rs.1.7 lakh crore to Rs.1 lakh crore, the group said, "No, it is not allowed. You have to monetize Rs.1.7 lakh crore worth of properties." That means the freight sites, freight terminals, railway colonies, railway grounds, everything is going to be monetized. This will hamper the growth of railways and, ultimately, the people of India will be put in a very disadvantageous position. We have to learn monetization from British railways. In 1990s, British railways was monetized and fragmented into several companies. Now, the UK Government has realized its mistake and passed a new law saying that every railway project will come under the Government's position. So we have to take a lesson from British railways model.

The train accidents are another cause of concern. My friend was speaking about what happened earlier when the train accidents used to happen. Great leaders like Lal Bahadur Shastri resigned immediately. We do not expect such highest standard of morality now. We do not expect the Minister to resign, but, at least, a convincing answer has to be given to the public. That is totally absent. Madam, in the

past three or four years. We have lost valuable lives of 400 passengers due to train accidents compared to zero deaths between 2018 and 2021. Why is this happening? This again is happening because of privatization of the employees. You are giving line maintenance, infrastructure maintenance, signaling, everything to contractors. The contractors, again, subcontract giving it to subcontractor and third-tier of subcontractor is coming. The employees under those subcontractors do not own the system. As long as they do not own the system, these kinds of accidents will definitely happen. Instead of that, if you employ persons from the railways itself, they will own the system. The accidents will reduce to a much, much lower value. There is one more thing that Kavach is being given as a one-stop solution for all these accidents. Though it is a very modern technology, Kavach cannot stop accidents in case of derailments. Kavach can only stop accidents in the case of dangerous signaling or head-on collision or end-to-head-on collision. This is only preventable through Kavach. But the Union Government is spending Rs.70,000 crores on this project and saying that Kavach will stop every train accident. Please have introspection. How many train accidents could have been averted because of Kavach? A study shows that not more than 15 per cent of the train accidents could have been averted even if Kavach was there. For instance, in the recent train accident of Harchandpur in 2018, Balasore accident in 2023, Visakhapatnam collision in 2023, Kanchenjunga Express collision in 2023, Vizag-Rayagada train accident, a total of about 360 deaths have happened. These train accidents could not have been stopped even if Kavach was there. So the railways have to consider...(*Time-bell rings.*)... One minute, Madam. I will finish. Another thing where railways have to consider is cleanliness. Even the first class AC compartments are having very worst kind of restrooms. We cannot mention about the second-class sleeper coaches. So, that has to be concentrated on by the Railways. More special coaches for women have to be provided by the Railways. That is the most important thing which has to be addressed by the Railways. Madam, with this background, I urge the Ministry of Railways to stop privatization, enhance number of trains and its facilities for the greater benefit of the common man of the country. I also urge the Ministry to realize that the Southern Railways is part of Indian Railways. And, please don't neglect the South. Thank you.

THE VICE - CHAIRPERSON (SHRIMATI SANGEETA YADAV): Thank you. Now, Shri H.D. Devegowda.

SHRI H. D. DEVEGOWDA (Karnataka): Madam, I would like to express my sincere thanks for having permitted me to speak on the Working of the Ministry of Railways. In my humble opinion, today, when the discussion started, the House is so thin. When I came to Parliament in 1991, on the Railway Budget, the discussion used to go on for one and a half days, till early morning the next day, and everybody wanted to speak on the Railway Budget. Today, if I say, the number of my colleagues in the House is very thin. Why? That means the Railway's development all over the country is more than satisfactory. And, the Members are really happy about the progress that has been made in these 10 years. I am not going to criticize anybody. I have seen with my own eyes. We used to sit from early morning to whole night to get an opportunity for five minutes to speak on the Railway Budget. Dinner used to be served during the period of Railway Budget debate. That was the situation. Now, the House is thin. I have seen those days. I am seeing the present day. This is the position. Madam, it is not a question of praising anybody because the situation was such. During that period, the financial condition to give necessary allotment was difficult. I must be very frank. Khargeji is sitting here. To complete Chikkamangalur, consisting a small length of railway line, Khargeji, your good self had to take the decision. It was sanctioned during my period, when B. L. Shankar was a Member of the Lok Sabha. However, this has changed. Let me give you another instance; not to criticize, but the situation was like that. Shri Jaffar Sharief was the Railway Minister then. It was a Meter Gauge railway line from Mysore to Hassan. I came to Lok Sabha for the first time. It is my area. So, I made a request. In his reply, he stated that it was not feasible and not worthwhile to take up that railway line. Rather, they removed the railway track entirely during his five-year tenure. By sheer coincidence, I became the Prime Minister. I called the officers, and they advised me that if the Budget was below 50 crores, it was not necessary to include that in the Budget. Our Government, -- Mr. Chidambaram is not here -- proposed the Budget on 19th July. My Government won Confidence Motion through voice vote on 11th June. I instructed the officers to undertake that work, as the budget for that particular project was below Rs. 50 crores. The officers commenced the work and completed that in 13 months. Today, 18 trains are operational there. I have mentioned this previously also. People prefer traveling by train. In my early days, even if you increase the railway fare, the people would not criticize the Government for that. There was uproar in the whole House that I was supporting the Government. But, it was not like that. I recall giving an example: The train fare from Hassan to Mysore was 30 rupees, whereas the bus fare was 65 rupees. I made this comparison to illustrate my point. Therefore, I did not speak irresponsibly, even on that day. It is recorded in the proceedings. Today, Sir, if I were

to say a few words about the present Government, people say that Devegowda comes here only to praise the Government. I have no personal interests. I have not asked for any favours from anyone. In the last 10 years, I have not asked any favour from this Government, except for some development works. Gadkariji had sanctioned and even Khargeji had sanctioned during his period some works, but Gadkariji has done a little more with reference to Karnataka. But, unfortunately, till today, the Mangalore-Hassan track has not been completed. Even after several decades, tunnels, all these things, nothing has happened. Anyway, I leave it at that.

Madam, now, I would say a few words about the present Government. The railway has done a great job in the last 10 years. The work done in the last 60 years can be compared with the work done in the last 10 years. I am giving the facts and figures. This became possible only because of the clear vision of the hon. Prime Minister, Narendra Modi ji and his *sankalp* to make India a developed nation, a *Viksit Bharat*.

THE VICE- CHAIRPERSON (SHRIMATI SANGEETA YADAV): Please conclude now.

SHRI H. D. DEVEGOWDA: I know of many Railway Ministers during the UPA period and during the NDA period. What all happened, I can give instances after instances not to criticize but I will give facts. (*Time-bell rings.*) Madam, please permit me. Now, transportation system in many countries whether it is China, Russia, Canada, Australia or Europe is very efficient. It was possible because of the clarity of vision, the vision of infrastructure development. Be it railways, roads, ports, airways -- this is the background -- the present Government headed by Narendra Modi ji has given prominence to them. The Railway Minister, he has appointed, is sitting by my side. He is an honest man who is working very honestly with all sincerity. That is why much progress and many achievements have been made in the last 10 years. During his period, what are the achievements? The number of railway accidents has come down. With facts and figures, I can quote. Now, I would like to just mention about Karnataka. (*Time-bell rings.*)

THE VICE- CHAIRPERSON (SHRIMATI SANGEETA YADAV): Please conclude.

SHRI H.D. DEVEGOWDA: Madam, give me two minutes, please. Some of our friends have referred that Southern States have been neglected. Karnataka was neglected earlier. But, now, it is not like that. About Rs.7,800/- crores have been allocated only for Karnataka. Earlier, I was begging. This Government has allocated Rs.7,800/-

crores for Karnataka. Various works have been taken. Madam, I don't want to disobey. Please give me another 2-3 minutes. I would like to tell you that a small piece of railway line was sanctioned by me in Kashmir. Now, to complete one railway over-bridge -- I must quote that. It is, I think, world-famous railway over-bridge; world-famous. I must compliment and congratulate the present Government. If I say that, it is not to praise it. These are facts. Facts are facts.

Madam, another point is, the Budget is Rs. 68,600 crores. The Railway Budget has been included in the General Budget. At that time, we were all a little bit perturbed. We thought Railways are going to be neglected. Now it is not so.

THE VICE-CHAIRPERSON (SHRIMATI SANGEETA YADAV): Hon. Member, please.

SHRI H. D. DEVEGOWDA: Rs. 68,600 crores is the amount that has been provided in the current year's Budget. ...(*Time-bell rings.*)... I can't disobey.

THE VICE-CHAIRPERSON (SHRIMATI SANGEETA YADAV): Please.

SHRI H. D. DEVEGOWDA: Three-four times your goodself has rung the bell. Therefore, I want to make only three demands. One is, from Bombay to Chennai, I mentioned, via Sringeri. Up to Chikmagalur, the railway line is there -- from Bangalore to Chikmagalur. From Chikmagalur to Shimoga, you must connect. Shimoga to Devanahalli and to Bombay, the line is there. I request you to connect that because Sringeri is one of the most important places where pilgrims from all over the country come -- from Chennai, Madhya Pradesh, Maharashtra, etc. It is such an important place. So, this is my demand.

[THE VICE-CHAIRMAN (SHRI RAJEEV SHUKLA) *in the Chair.*]

When I was the Prime Minister, I ordered for a survey. With all sincerity, I request your goodself to see that the officers, our competent officers, take steps. They can, certainly, take steps. That is one thing. Ramanagara is the place from where I was elected first when I became the Chief Minister. I requested for a train-stop. I am going to write a letter to your goodself. Please consider it. I don't want to disobey the Chair.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI RAJEEV SHUKLA): Thank you, Devegowdaji.

SHRI H. D. DEVEGODWA: Sir, I have to speak. A lot of things are there.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI RAJEEV SHUKLA): Thank you, Devegowdaji. Thanks a lot for your cooperation.

SHRI H. D. DEVEGODWA: I don't know whether you want to curtail my speech.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI RAJEEV SHUKLA): No, no, we have never curtailed. You had 15 minutes. You are the former Prime Minister and we all respect you.

SHRI H. D. DEVEGODWA: Thank you very much. I want to speak a lot about the present Government, about the progress that has been made in the last 10 years, under the leadership of Narendra Modiji and the very efficient Railway Minister who is honest, sincere and committed. I wanted to speak. But, anyhow, you have curtailed.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI RAJEEV SHUKLA): No.

SHRI H. D. DEVEGODWA: I don't want to blame, disobey the Chair. Thank you very much.

SHRI AYODHYA RAMI REDDY ALLA (Andhra Pradesh): Thank you, Sir, for giving me the opportunity to participate in the discussion on the 'Working of the Ministry of Railways'. Sir, in India, if we look at the way the Railways have performed in the last 75 years, I think they have done a decent job. If we particularly look at the last ten years, as I understand it, the Government has tried to revisit the entire strategy of the Railways keeping in mind the future needs and demands, the entire structure of the Railways, starting from the Railway Board up to the small railway stations. I think there are certain changes that have been started and we are able to see the result of that on the ground.

Sir, the hon. Prime Minister has given a vision to this country that by 2047 we have to become a developed nation. That means that we all have to do a lot of work. This Government is back in power for the third time. I think now they should not run; they should go beyond running. The Railways need to really catch up. We need to first understand that the Railways are a commercial organization of the Government of India. So, we have to keep that in mind always. Also, it is run through the Railway Board, a strong board. Keeping in mind the vision of 2047 and the deliverables, the Government and also the Board, taking input from the Government of India, must

finalize the strategy, vision and structuring that needs to be done. We should know that the earnings that Railways are making are almost equal to their operational expenditure. Capital expenditure के लिए पैसा नहीं मिल पा रहा है। Government of India is supporting the entire capital needs. Almost 3 लाख करोड़ का बजट है, 3 लाख करोड़ का revenue budget and expenditure है। You must look at where this entire money has come from. We will have to see how the expenditure is brought down and the revenue is brought up. My suggestion to this Government is to bring in the best of consultants, global and Indian, and put a clear roadmap on how we are going to help make the Railways reach their yearly and five year goals. They need to identify the best of teams. I see some gap there. In line with the expectations, there are five 'M', as I call them. The first is manpower. There is a lot of money that we are losing out on Railways around salaries and pensions. So, we need to come out with a clear vision on how to address the issue of manpower as also the materials that the Railways are procuring, and see how they can become self-sufficient. The entire machinery needs to be made one strategic structure that the Government believes could strengthen the Railway system, especially the money part. The money that we need to raise has to be long-term funding; we need to plan it out. It should not just be from the Central Government pool. We have to also bring in participation from the private sector, especially the core technical and core mobility areas, where track maintenance, safety and quality are given the highest priority. That should be kept in the Government sector, that is, with the Railways itself. But, I think, the rest of the areas can be privatised. So, they need to bring in a very strong management plan at every level to bring the accountability. If the Government can work out a structured plan on this, I am very confident that in line with the Viksit Bharat plans, the Railways will also be ready to complete those plans. Then, at the management level, there is a strategy that they have fixed at every level. I think, the Government of India must look at North, South, East, West and Central India as five zones and it has to see that in each of the zones, how the P&L statements have to be set right, how the business models have to be brought in, etc. All these things need to be worked out. Then, at the management level, right people will have to be brought in, right projects will have to be identified and then implementation has to be done at the operational level. At the operational level, I personally feel that quality is very important. We always feel proud of our Railways' quality. So, that needs to be sustained. Today, in the current situation, quality थोड़ी बिगड़ रही है। Highest priority must be given to quality and safety.

Regarding timing, I think, timing बढ़ गई है, यह अच्छी बात हुई है, ठीक है। In Budget also, from my point of view, I can say that the Indian Railways' charges, etc., are one of the best in the world. Then, what we need to do is to see the health and

environment point of view and also the clean and green operations. We have to keep our carbon emissions within control. We need to work out on the improvement of the entire railway system.

So, these are all the things and they must see that the money comes from outside the system. The money from Government should come down. The quality can be improved. Some of the new things can be done, like bullet train. Everybody was asking as to why bullet train is necessary. We have to be ready for the future. Our mobility has to increase. We need trains which can run up to the speed of 250 kilometres per hour, or, at least 160 or 180 kilometres per hour speed is required. We have to really increase the speed of trains. We also need to bring in some proof of concept for the next generation. If we have to become a developed nation, we certainly need bullet trains across the country. We also need technocrats and bureaucrats in the Ministry. They should understand other side's perspective also. Certainly, our hon. Minister understands the subject. He understands the technology. I have seen his high commitment for deliverance. So, I think, we need people with knowledge, people with skills and also the right attitude to work for the nation. Then only, all of us collectively will contribute. We can criticise the Government outside the House and inside the House for various things. There is no problem, but let me tell you that we have one of the best Ministers and one of the best Governments to see how India can be taken to the next level of growth. हमें इससे ज्यादा अच्छा टाइम नहीं मिल पाएगा, लेकिन जिस speed और vision से यह काम चल रहा है, यह sufficient नहीं है। इसके लिए बहुत gear up करना पड़ेगा। हर आदमी को, हरेक पार्टी को, हरेक स्टेट को, हरेक government organisation को ten times more work करना पड़ेगा।

So, keeping all these things into consideration, I actually wanted Andhra Pradesh to be supported by all means. Especially Tirupati is one of the most respected pilgrimage places where we want a Railway Zone and some of the training and support initiatives, skill development initiatives and also some special trains during the festive season need to be brought in around Tirupati. We need to connect Hyderabad, Vijayawada, Guntur and Tirupati in a much better way. After separation of the State, we have lost out a lot of things. So, I request, through you, Sir, to the Government that special focus needs to be given to Andhra Pradesh. To make India a developed nation by 2047, the way the Railways is moving is in the right direction. They just need to enhance the speed at which they execute the projects. Thank you, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI RAJEEV SHUKLA): Thank you for finishing your speech within the allotted time. Next speaker is Shri Subhasish Khuntia.

SHRI SUBHASISH KHUNTIA (Odisha): Jai Jagannath! Thank you, Mr. Vice-Chairman, Sir, for giving me this opportunity to participate in the discussion on the Working of the Ministry of Railways. Sir, the Indian Railways operate and targets to operate at an average national Operating Ratio of 98 to 99 per cent meaning that most Railway zones struggle to generate surplus revenue. हालाँकि पूर्व तट रेलवे का ऑपरेटिंग रेश्यो केवल 47 परसेंट है, जो देश का सबसे profitable रेलवे जोन है। यदि बालेश्वर, मयूरभंज, सुंदरगढ़ और झारसुगुड़ा को ईको रेलवे में शामिल किया जाए, तो इसका ऑपरेटिंग रेश्यो और भी काम हो जाएगा, जिससे ओडिशा भारतीय रेलवे के लिए और भी profitable क्षेत्र बन जाएगा।

केंद्रीय मंत्री ने कहा है कि ओडिशा को इस वर्ष रेलवे बजट में 10,599 करोड़ रुपए का आवंटन किया गया है और हर साल यह राशि बढ़ती है, लेकिन सवाल यह है कि रेलवे को ओडिशा से कितना राजस्व प्राप्त हो रहा है और बदले में ओडिशा को कितना दिया जा रहा है? पूर्व तट रेलवे हर साल ओडिशा से 25,000 करोड़ रुपए से अधिक का राजस्व अर्जित करता है। अगर हम पिछले 10-15 वर्षों में देखें, तो ओडिशा ने रेलवे को ढाई लाख करोड़ रुपए से अधिक के राजस्व का योगदान दिया है, लेकिन बदले में उसे कितना मिला? उसे साल में 10,000 करोड़ रुपया मिला। ओडिशा के freight revenue से अर्जित लाभ को अन्य राज्यों में रेलवे सेवाओं जैसे इंफ्रास्ट्रक्चर एवं पैसेंजर ट्रांसपोर्टेशन के विकास के लिए उपयोग किया जाता है, जबकि वे घाटे में चल रही जोन्स हैं।

सर, मैं स्पष्ट कर देना चाहता हूँ कि मुझे अन्य राज्य के विकास पर कोई आपत्ति नहीं है, लेकिन ओडिशा को उसका उचित हिस्सा मिलना चाहिए और रेलवे को राज्य में उत्पन्न राजस्व का कम-से-कम 70 परसेंट ओडिशा के रेलवे स्टेशन्स, इंफ्रास्ट्रक्चर और पैसेंजर ट्रांसपोर्टेशन के विकास में लगाना चाहिए। हमारे राज्य की संपत्ति अन्य जगहों पर उपयोग की जा रही है, जबकि ओडिशा का अपना रेलवे नेटवर्क कमजोर और अविकसित बना हुआ है।

सर, ओडिशा में track density प्रति 1,000 वर्ग किलोमीटर 18.47 है, जो देश में सबसे कम है। अगर हम इसकी तुलना बिहार के 40.94, पश्चिमी बंगाल के 45.43 और पंजाब के 45.43 प्रति 1,000 वर्ग किलोमीटर से करें, तो वहां track density बहुत ज्यादा है और उन्हें ओडिशा की तुलना में कई गुना अधिक रेलवे निवेश मिलता है, जबकि उनका freight revenue बहुत कम है। अगर हम नॉर्थ-ईस्टर्न और पहाड़ी राज्यों को छोड़ दें, तो ओडिशा रेलवे इंफ्रास्ट्रक्चर के मामले में सबसे पिछड़ा हुआ राज्य है। This track disparity raises a serious question about fairness of railway resource allocation in India. It is good that you are introducing Vande Bharat train in Odisha but let us be practical, Sir. ओडिशा की प्रति व्यक्ति आय सबसे कम है। हमें सस्ती रेलवे सेवाओं जैसे सब-अर्बन ट्रेन और अधिक पैसेंजर ट्रेनों की आवश्यकता है, न कि केवल प्रीमियम सेवाओं की। अगर आप सही मायने में ओडिशा का विकास चाहते, तो आप सबसे पहले ओडिशा में dedicated freight corridor बनवाते, क्योंकि ओडिशा आपको freight से सबसे ज्यादा रेवेन्यू देता है, पर दुख की बात यह है कि कोयला और iron ore के ट्रांसपोर्टेशन से रेवेन्यू देने के बावजूद ओडिशा को dedicated freight corridor में प्राथमिकता नहीं दी गई है। ओडिशा के industrial areas and seaports को कवर करने वाला एक dedicated freight corridor

आवश्यक है, ताकि कुशलता बढ़े, भीड़-भाड़ कम हो और ओडिशा के रेलवे इंफ्रास्ट्रक्चर में freight transportation से अर्जित राजस्व का सही निवेश किया जाए।

Sir, revenue from this corridor should also be used for enhancing passenger affordability and connectivity within Odisha. सर, मैं यह कहना चाहता हूँ कि ओडिशा में नए प्रोजेक्ट्स तो छोड़िए, पिछली सरकार में स्वीकृत किए गए प्रोजेक्ट्स भी पूरे नहीं हो पा रहे हैं। खुर्दा-बोलांगीर रेलवे लाइन 1994 से बन रही है, जिसे 2024-25 तक पूरा किया जाना था, लेकिन वह अभी भी अधूरी है। आखिर, वह कब पूरी होगी? सीतलापल्ली में प्रस्तावित वैगन फैक्ट्री को महाराष्ट्र ट्रांसफर कर दिया गया, जिससे ओडिशा को एक बड़ा औद्योगिक अवसर खोना पड़ा। कालाहांडी में electric loco periodical overhauling workshop, जिसके लिए 100 एकड़ भूमि अधिग्रहीत की गई थी, वह अभी भी पेंडिंग है। यह परियोजना आगे क्यों नहीं बढ़ी? सर, ओडिशा के कई ऐसे जिले हैं, जिनमें अभी तक रेलवे लाइन नहीं है। क्या आप आदिवासी क्षेत्रों में रेलवे लाइन नहीं डालेंगे? सर, कंधमाल, बौध, देवगढ़, केंद्रपाड़ा, मलकानगिरी, नबरंगपुर और जगतसिंहपुर रेलवे नेटवर्क से कब जुड़ेंगे?

सर, ओडिशा अद्भुत पर्यटन संभावनाओं से भरपूर राज्य है और बेहतर रेलवे कनेक्टिविटी से वहां हम एक विश्वस्तरीय पर्यटन सर्किट विकसित कर सकते हैं। मैं प्रस्तावित करता हूँ कि पुरी-कोणार्क-चिल्का रेलवे मार्ग तीर्थयात्रियों और पर्यटकों के लिए सुगम यात्रा सुनिश्चित करेगा। जलेश्वर-दीघा रेलवे लाइन ओडिशा और पश्चिमी बंगाल के प्रमुख समुद्री पर्यटक स्थल, दीघा के बीच बेहतर संपर्क स्थापित करेगा। सर, तीर्थयात्रियों के लिए सीधी कनेक्टिविटी सुनिश्चित करने हेतु भुवनेश्वर राजधानी एक्सप्रेस को पुरी तक विस्तारित किया जाए। सर, शहर और तीर्थ स्थलों के बीच निर्बाध संपर्क के लिए भुवनेश्वर मेट्रो को पुरी तक विस्तारित किया जाए।

सर, मैं आखिर में यह कहना चाहता हूँ कि Odisha is not asking for charity. We are asking for our rightful share, our due share. Indian Railways has flourished on the backbone of Odisha's mineral wealth. It is time the Central Government stops treating Odisha as just a profit-making zone and starts treating it as a State that deserves real development. Jai Jagannath. Bande Utkala Janani.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI RAJEEV SHUKLA): Thank you Khuntia ji, for finishing it before time. Now, Shri Sanjay Yadav.

श्री संजय यादव (बिहार): उपसभाध्यक्ष महोदय, रेलवे के कामकाज पर हो रही चर्चा पर बोलने का अवसर देने के लिए आपका हार्दिक धन्यवाद!

महोदय, हमारे राष्ट्रीय अध्यक्ष, आदरणीय लालू प्रसाद जी समेत जो अन्य रेल मंत्री रहे, उनका भारतीय रेलवे में जो योगदान रहा और भारतीय रेलवे को समृद्ध तथा मजबूत बनाने में उनका जो कॉन्ट्रीब्यूशन रहा, उन सबको याद करते हुए मैं अपनी बात को शुरू करना चाहूंगा।

महोदय, अभी हम रेलवे मंत्रालय पर चर्चा सुन रहे थे। रेलवे से संबंधित जो अधिकांश प्रश्न होते हैं, उनमें हमें एक comparative analysis देखने को मिलती है कि 2014 के बाद यह हुआ, इतने नंबरर्स बढ़े, इतने पैसेंजर्स बढ़े, लेकिन सरकार उन चीजों को मेंशन करना भूल जाती है कि

2014 से पहले किराया क्या था, यात्रियों को क्या सुविधाएं थीं। 2014 के बाद रेलवे का जो किराया बढ़ा, क्या उस अनुपात में रेलवे की सेवा, सुविधा और सुरक्षा सरकार बढ़ा पाई? यह एक मूल प्रश्न है।

बहरहाल, मैं NCRB का वर्ष 2023 तक का एक आंकड़ा देख रहा था। NCRB के आंकड़ों के अनुसार, देश में रेल दुर्घटनाओं से 2,60,000 व्यक्तियों की मौतें हुई हैं, चाहे वे derailment से हुई हों या रेल से गिरने से हुई हों। विभिन्न प्रकार की जो पांच कैटेगरीज़ हैं, उनमें यह आंकड़ा 2,60,000 है। सर, हम अक्सर मेले या सर्कस में देखते हैं कि मौत के कुएं में एक मोटरसाइकिल चलाई जाती है। वर्तमान में, इस सरकार में रेल विभाग के मौत के कुएं में वही मौत का खेल चल रहा है। रेल हादसों में कमी लाने के लिए अब एक सिस्टम, कवच इजाद किया गया, लेकिन वह अभी पूर्ण रूप से इंप्लीमेंट नहीं हुआ है और कवच के इंतजार में न जाने कितने लोगों पर कफन चढ़ गए। लेकिन सरकार को कोई फर्क नहीं पड़ता। इतने लोगों की मौतें हो रही हैं, कवच का इंतजार हो रहा है। कितने लोगों को कवच मिला, कितने स्थानों और किन रूट्स या सेक्टर्स पर इसे लागू किया गया, यह तो बजट में मेंशन था।

दूसरी बात, जब हम डिरेलमेंट की बात करते हैं, तो सिर्फ रेल ही पटरी से नहीं उतरती, बल्कि हमारा पूरा सिस्टम पटरी से उतर जाता है और इन डिरेलमेंट्स के बावजूद, रेल के पटरी से उतरने और इतनी संख्या में मौतें होने के बाद भी सिस्टम वैसे ही चलता रहता है। उस पर क्या कार्रवाई होती है, क्या नहीं होती, यह अलग मुद्दा है।

असल में, जब सिस्टम इतनी डिरेलमेंट्स के बाद भी चलता रहता है, तो इसका मतलब है कि सरकार की संवेदनशीलता और सोच भी पटरी से उतर चुकी है।

महोदय, आप किसी भी प्लेटफॉर्म पर चले जाइए, किसी भी यात्री से पूछ लीजिए कि उसका सफर कैसा रहा। वह जवाब देगा - "बिल्कुल खराब।" आप पूछेंगे कि क्यों खराब रहा, तो वह कहेगा कि रेल में इतनी गंदगी थी कि शौचालय जाने का मन नहीं करता, वॉशरूम में इतनी गंदगी थी कि इस्तेमाल करना मुश्किल था।...(व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (श्री राजीव शुक्ला): कृपया शांत होकर सुनें।

श्री संजय यादव: उसी प्लेटफॉर्म पर एक बड़ा सा विज्ञापन टंगा होता है, जिस पर लिखा रहता है - "स्वच्छ भारत।"

उपसभाध्यक्ष (श्री राजीव शुक्ला): कृपया डिस्टर्ब न करें, शांत होकर सुनें।

श्री संजय यादव: जब सरकार एक ट्रेन की आठ-दस बोगियों को स्वच्छ नहीं रख सकती...

उपसभाध्यक्ष (श्री राजीव शुक्ला): यह discuss ही इसीलिए होता है कि लोग अपने सुझाव दे सकें।

श्री संजय यादव: जब उन आठ-दस बोगियों में साफ-सफाई नहीं करवा सकती, तो किसी शहर और देश को स्वच्छ रखने की बात छोड़ दीजिए।...(व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (श्री राजीव शुक्ला): आपको जब मौका मिलेगा, तब आप बोलिएगा।

श्री संजय यादव: उपसभाध्यक्ष महोदय, रेल का सफर, जिसे हिंदी में "रेल का सफर" कहते हैं, actually उन्होंने उसे अंग्रेजी वाला "suffer" बना दिया है। और अंत में, सरकार से हम यह कहेंगे कि इन दुर्घटनाओं और मौतों के आंकड़ों का भी एक विज्ञापन लगा दीजिए, और उस पर टैगलाइन लिख दीजिए कि, "फलाना है तो मुमकिन है।"...(व्यवधान)...

श्री मनोज कुमार झा (बिहार): वे टैग नहीं लगा पाएंगे कि फलाना है तो मुमकिन है।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI RAJEEV SHUKLA): Hon. Member, are you yielding? The Minister wants to speak.

पंचायती राज मंत्री; तथा मत्स्यपालन, पशुपालन और डेयरी मंत्री (श्री राजीव रंजन सिंह उर्फ ललन सिंह): सर, इनको शायद पता नहीं है कि लालू प्रसाद यादव जी जब रेल मंत्री थे, तब उन्होंने रेलवे में इतनी ओवरलोडिंग करवाई कि ट्रैक की लाइफ घट गई और यात्रियों की सिक्योरिटी के साथ समझौता किया गया। यह काम किया गया। ये इसको बोलने नहीं दे रहे हैं।

श्री मनोज कुमार झा: महोदय, मुझे तीस सेकंड का मौका दे दीजिए।

उपसभाध्यक्ष (श्री राजीव शुक्ला): आपको क्या कहना है?

श्री मनोज कुमार झा: महोदय, मेरा मूलतः यह कहना है कि जब सदन में सार्थक बहस हो रही हो, तब इस प्रकार का हस्तक्षेप असंसदीय है, परम्पराओं का निर्वहन नहीं होता है। कोई भी सदस्य अगर खड़ा होकर ऐसा करेगा, चाहे वह मंत्री ही क्यों न हो, तो हम भी derailment करेंगे।

उपसभाध्यक्ष (श्री राजीव शुक्ला): मनोज जी, नियम यह है कि अगर मेम्बर यील्ड करता है, तभी अनुमति मांगने वाला बोल सकता है। मैंने माननीय सदस्य से पूछा, तो वे यील्ड करके बैठ गए, तब उन्हें अनुमति मिली है। मैंने पहले ही नियम के अनुसार पूछा था।

श्री संजय यादव: महोदय, जहां तक लालू जी के कार्यकाल की बात है, वह तो आंकड़ों, सत्य और इतिहास में दर्ज है। अभी मैं कैंटीन में बैठा हुआ था, तो भारतीय जनता पार्टी के माननीय सदस्य भी वहां मौजूद थे। उस समय, जब कोई रेल मंत्री के पास जाता था, तो क्या-क्या काम होते थे, वे अब भी लालू जी को याद करते हैं, क्योंकि उस समय रेलवे 90 हजार करोड़ के प्रॉफिट में था - यह इतिहास अपने आप में एक मिसाल है।

लालू जी ने कुलियों के लिए क्या किया, कौन-कौन सी ईको-फ्रेंडली योजनाएं चलाई, ट्रैक का लोड बढ़ा या नहीं बढ़ा, यह सब दस्तावेजों में दर्ज है। बहरहाल, मैं कहना चाहता हूं कि रेलवे

हमारे देश की जीवनरेखा है, हमारी लाइफलाइन है, लेकिन इस सरकार ने रेलवे की हालत ऐसी कर दी है कि अब यह "लाइफलाइन" नहीं, बल्कि "lifeless condition" में हो गई है।

महोदय, आज के दौर में रेल यात्रा करना किसी जंग से कम नहीं है। टिकट खरीदने से लेकर घर पहुंचने तक की पूरी प्रक्रिया में यात्री को कितनी कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है, यह किसी भी यात्री से संवाद करके जाना जा सकता है। यात्रियों को "वैल्यू फॉर मनी" का कोई ट्रैवलिंग एक्सपीरियंस नहीं मिल रहा है। महोदय, हम चाहते हैं कि स्लोगन, एडवर्टाइजमेंट और manufactured information के भ्रम से निकलकर यथार्थ पर यात्रियों से संवाद करें, उनके अनुरूप अपनी योजनाएं बनाएं। सर, अभी होली का त्यौहार आने वाला है। आप किसी रेलवे स्टेशन पर जाएं, 20 साल से वहां एनडीए की सरकार है और 11 साल से यहां है। पॉपुलेशन के हिसाब से बिहार तीसरा लार्जस्ट स्टेट है। बिहार जाने वाली ट्रेन्स की कैपेसिटी 200 परसेंट से अधिक ओवरलोडिंग है। लालू जी के समय नहीं होती थी। अभी आप जाएं। अभी पीछे जो भगदड़ हुई थी, उसमें बिहार के लोग मरे थे। उनका सफर कैसे आरामदायक हो, कैसे सुखदायक हो, उस पर बात होनी चाहिए। लालू जी ने गरीब रथ ट्रेन चलाई थी, क्या किसी ने गरीब रथ ट्रेन चलाई? वे चाहते थे कि गरीब भी उन सुविधाओं का हकदार बने, उन्हें भी सस्ता खाना मिले, वे भी कड़ी धूप में, गर्मी में, सर्दी में एसी का सफर करे, इसलिए उन्होंने सुविधा बढ़ाई थी और उनके दिए हुए कारखाने जो बिहार में जो कारखाने थे, उनमें रिकॉर्ड तोड़ प्रोडक्शन हो रहा है। लेकिन हालिया सरकार क्या कर रही है? अमीरों के लिए ट्रेन लाई जा रही है और प्राइवेट हाथों में उन्हें सौंपा जा रहा है। ऊंची कीमतों पर टिकट है। जैसे मैंने कहा कि उस वक्त टिकट की क्या प्राइसिंग थी, अब क्या है? गरीब रेल में बैठने का सपना भी नहीं देख पाता है। आप प्रीमियम ट्रेन लेकर आइए, आप बुलेट ट्रेन चलाइए और प्रीमियम ट्रेन्स चलाइए, लेकिन जो पुरानी पैसेंजर्स ट्रेन्स हैं, जो पुरानी एक्सप्रेस ट्रेन्स हैं, उनको बंद मत कीजिए, उनके कोचेज की संख्या कम मत कीजिए। आप जो नया लाना है, लाइए, उसका स्वागत है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, सरकार का काम हर देशवासी को सस्ती सुविधा उपलब्ध कराना है। मुनाफा कमाना या व्यापारी बनकर लोगों की जेब काटना। आम आदमी, गरीब आदमी को देना है। हमारा देश इतना बड़ा है, पूरे देश में एक डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर है, वह भी लालू जी के समय 2005 में शुरू हुआ था। उसके बाद से आपने कितने डीएफसी बनाए, कितने डीएफसी ऑपरेशनल हैं? **...(समय की घंटी)...** सर, मैं एक मिनट में अपनी बात समाप्त करता हूं। तीन लाख से अधिक non-gazatted posts **...(व्यवधान)...** सर, तीन लाख से अधिक नौकरियां युवाओं की खाली हैं। उनको भरने के लिए आप क्या कर रहे हैं? सरकार उस पर जवाब दे। तीन लाख से अधिक non-gazatted posts खाली हैं। सर, समय हो गया है, तो मैं केवल इतना कहना चाहता हूं कि आप ट्रेन पर लिख देते हैं कि आपकी यात्रा मंगलमय हो। खाली ट्रेन पर आपकी यात्रा मंगलमय लिखने से मंगलमय नहीं होती है। यात्रा को मंगलमय करने के लिए आपको उनके लिए कल्याणमयी और चेतनामयी नीतियां बनानी होंगी और ऐसे निर्णय लेने होंगे, ताकि वे लागू हों। Happy journey करने से किसी की journey happy नहीं होती है। **...(व्यवधान)...** लालू जी ने जो इस देश की रेलवे को दिया है, कोई रेल मंत्री 2005 के बाद से नहीं दे पाया है। **...(समय की घंटी)...** लालू जी से पहले भी बिहार के कई रेल मंत्री थे, उनको इतिहास के footnote में भी जगह नहीं मिलेगी, लेकिन लालू जी ने जो किया है, वह कोई नहीं कर पाया है। **...(व्यवधान)...**

उन्होंने बिहार को तीन कारखाने दिए, आज तक किसी भी रेल मंत्री ने नहीं दिए। आपका बहुत-बहुत शुक्रिया।

उपसभाध्यक्ष (श्री राजीव शुक्ला): डा. अशोक कुमार मित्तल ।

डा. अशोक कुमार मित्तल (पंजाब): सर, मेरा समय अभी शुरू मत कीजिए।

उपसभाध्यक्ष (श्री राजीव शुक्ला): नीरज जी, आपके साथ के जो वक्ता हैं ...**(व्यवधान)**... मित्तल जी, आप बोलिए।

डा. अशोक कुमार मित्तल: सर, मेरा टाइम जा रहा है। सर, भारतीय रेल, जो सिर्फ ...**(व्यवधान)**...

उपसभाध्यक्ष (श्री राजीव शुक्ला): आप बोलिए।

डा. अशोक कुमार मित्तल: सर, मैं क्या बोलूँ? ...**(व्यवधान)**...

उपसभाध्यक्ष (श्री राजीव शुक्ला): आपकी कोई बात रिकॉर्ड पर नहीं जा रही है। आप सब शांत बैठ जाइए। आप ऐसे करेंगे, तो रिकॉर्ड पर जा नहीं रहा है और न ही माइक पर आ रहा है, तो चिल्लाने का कोई फायदा नहीं है। मित्तल जी का टाइम है, तो उनको बोलने दीजिए। आपने अपनी बात कह दी है, तो आपके जो साथी बोलने वाले हैं, उनको भी प्वाइंट्स दे दीजिए, वे बोल देंगे। मित्तल जी, आप yield कर रहे हैं।

डा. अशोक कुमार मित्तल: सर, मेरा तो समय ही शुरू नहीं हुआ है।

उपसभाध्यक्ष (श्री राजीव शुक्ला): मित्तल जी, आप yield कर रहे हैं।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI RAJEEV SHUKLA): He is not yielding. मनोज जी, आप बैठिए।

3.00 P.M.

उपसभाध्यक्ष महोदय (श्री राजीव शुक्ला): शांत रहिए। ऐसे मत कीजिए, इससे कोई फायदा नहीं होगा। मित्तल जी को बोलने दीजिए। आप बोलिए।

डा. अशोक कुमार मित्तल(पंजाब): सर, आप मेरा समय बढ़ा दीजिए। उपसभाध्यक्ष महोदय, भारतीय रेल सिर्फ दो शहरों को नहीं जोड़ती है। यह भारत के इतिहास को वर्तमान से जोड़ती है और वर्तमान को भारत के भविष्य से जोड़ती है। यह वही रेल है, जिसमें यात्रा करके महात्मा गांधी

जी ने पूरे देश में आजादी का आंदोलन किया। यह वही train है, जिसने partition के दौरान लाखों लोगों की जाने बचाकर उनको safe जगह पर पहुंचाने का कार्य किया, क्योंकि मैं पंजाब से आता हूं, तो पंजाब ने उसमें suffer किया था। यह वही train है, जो food crisis में, Corona में हमारे साथ आकर खड़ी हुई। यह वही ट्रेन है, जो quarantine centre के तरीके से भी इस्तेमाल की गई। जब वह train पटरी से उतरने लगे, तब दुख होता है, दिक्कत होती है। यह हमारी संकटमोचन थी, हमारा कवच थी, आज वही पटरी से उतर रही है। सर, आपका धन्यवाद कि आपने मुझे इस पर बोलने का मौका दिया।

उपसभाध्यक्ष महोदय, जिसने हमारी रक्षा की, सुरक्षा की, तो उसको हम profitable नहीं बना पा रहे हैं, उसको हम accident-free नहीं बना पा रहे हैं। देश की speed, train की speed से तय होती है, railway की speed से तय होती है। यह न केवल यात्रियों को लेकर जाती है, बल्कि different commodities को भी लेकर जाती है। इसके बावजूद मुझे एक बात समझ नहीं आ रही है। पहले रेलवे का एक independent budget होता था। पूरे देश को इंतजार होता था कि रेलवे का बजट आएगा, तो हमें कुछ सहूलियत मिलेगी, उसमें कुछ special consideration दी जाएगी, लेकिन उसको General Budget के साथ जोड़ दिया गया है। यह बात हम सब भारतीयों को बुरी तरह से चुभती है। इसके बावजूद Railway के Budget में, क्योंकि अब independent मंत्रालय अपना बजट पेश नहीं करता है। पिछले कई सालों से बजट में कोई पैसा नहीं बढ़ाया जा रहा है, negligible बढ़ाया जा रहा है, लेकिन उसकी utilization बढ़िया है। सर, शायद हमारी प्राथमिकताएं तो नहीं बदल गई है। सर, यह धातु का डिब्बा नहीं है, भारत का दिल है। इसी में एक आदमी त्यौहार के मौके पर अपने घर जाता है, छात्र शिक्षा लेने के लिए जाते हैं। इसी train ने कुंभ में लोगों को प्रयागराज पहुंचाया। जब हम देखते हैं कि इसमें भेड़-बकरियों की तरह ठूस कर लोगों को भर दिया जाता है, तब बहुत दुख होता है। कई बार AC coach में पानी टपक रहा होता है, उसको देखकर दुख होता है। उसमें गंदगी का अंबार लगा होता है, जिसको देखकर दुख होता है। जो हमारी विरासत थी, जिस पर हमें गर्व था, वह जब बिगड़ती है, उसको देखकर दुख होता है। सर, मैं आगे अपनी बात सिर्फ पांच मुद्दों पर सीमित रखूंगा। मेरा सबसे पहला मुद्दा ticket book करने के बारे में है। कुछ महीनों पहले NASA scientist हिंदुस्तान आए और वे IRCTC के portal पर ticket book कराने चले गए। उसके बाद उनका कमेंट यह था कि यदि मुझे rocket launch करना हो, तो मुझे केवल एक command देनी पड़ती है। यदि मुझे रेलवे की ticket book करानी हो, तो 4 CAPTCHA, 2 OTP और जितनी patience मैंने पीएचडी करने में रखी हुई थी, उतनी patience रखकर मैंने अपनी ticket book कराई। सर, हमारे माननीय मंत्री जी अभी बैठे हुए हैं। वे खुद IIT से हैं। यदि वे ticket book कराएं, तो उनको IIT की entrance परीक्षा आसान लगेगी। वे IAS भी रहे हैं, तो आईएएस में जितना chance pass होने का होता है, उससे कम chance railway की waiting list confirm होने का होता है। सर, राजधानी हमारी बहुत लंबी ट्रेन है। यदि उससे भी कुछ बड़ा है, तो waiting list की कतार है। सर, IRCTC की website का server इतना नाजुक है कि sensex से ज्यादा बार crash करता है। इसका एक advantage भी है। किसी hacker की हिम्मत नहीं है कि वह IRCTC की website पर जाकर उसको hack करने की कोशिश करे। यह इसका advantage है। महोदय, दूसरी तरफ अगर हम टिकट के दाम की बात करें, तो टिकट बुक कराने के लिए दो महीने अलाऊ होते हैं, अगर मैं दो महीने बाद दिल्ली से

मुंबई तक हवाई जहाज की टिकट बुक कराऊँ, तो 4500 रुपये लगते हैं, यदि मैं तेजस एक्सप्रेस की सेकंड ए.सी. की टिकट बुक कराऊँ, तो 4,300 रुपये लगते हैं, यदि फर्स्ट ए.सी. की टिकट बुक कराऊँ, तो 5,300 रुपये लगते हैं। मतलब 6 गुना ज्यादा टाइम और सेम या ज्यादा कीमत लगती है। यदि हम प्रीमियम टाइम पर चले जाएँ और वहाँ खाना खाना हो, तो वह एक संघर्ष हो जाता है कि इस खाने को हम पचाएँ कैसे और टॉयलेट्स की तो बात ही अलग है। मैं मंत्री जी से रिक्वेस्ट करूंगा कि जैसे हम देश में ईज़ ऑफ़ ड्रूइंग बिजनेस कर रहे हैं, प्लीज़, उसी तरह से रेलवे में ईज़ ऑफ़ ड्रूइंग ट्रैवल को भी प्रोत्साहन दें। ऐसा मेरा आपसे निवेदन रहेगा।

सर, मेरा दूसरा बिंदु यात्रा का अनुभव है। यहाँ से नई दिल्ली रेलवे स्टेशन 4 किलोमीटर दूर है और मैं जालंधर जाते हुए वह ट्रेन लेता हूँ। सर, उसको लेकर मेरा कुछ पर्सनल अनुभव है। एक बार मुझे शताब्दी लेनी थी, उस समय वहाँ पर एस्केलेटर नहीं चल रहा था, न ही एलिवेटर चल रहा था। मैं तो जैसे-तैसे चला गया, लेकिन वहाँ पर बुजुर्ग, दिव्यांगजन, छोटे बच्चे और महिलाएं भारी-भारी बैग्स लेकर ऊपर चढ़ रहे थे। महोदय, जो दुनिया का बेस्ट स्टेशन, हिंदुस्तान का बेस्ट स्टेशन माना जाता है, उसमें ऐसा होता है। सर, इसी संसद ने The Rights of Persons with Disabilities Act बनाया, जिसमें सेक्शन 89 का उल्लंघन करने पर सजा या जुर्माने का प्रावधान है। सरकार ने खुद स्वीकार किया है कि देश के 7,325 रेलवे स्टेशन्स में से सिर्फ 597 रेलवे स्टेशन्स विकलांगजनों के लिए सुगम हैं, यानी केवल 8 प्रतिशत! लेकिन बाकी स्टेशन्स का क्या होगा? क्या वे विकलांगजन वहाँ नहीं जाएंगे, क्या वे बुजुर्ग वहाँ नहीं जाएंगे?

महोदय, मंत्री महोदय ने बड़ी अच्छी बात बताई कि कुंभ के लिए 13 हजार स्पेशल ट्रेन्स चलीं। यह बहुत अच्छी बात है, लेकिन जब आपको पता है कि वे ट्रेन्स चलनी हैं, तो क्या उतने प्लेटफॉर्म्स हैं? उनका अरेंजमेंट क्यों नहीं किया गया?

महोदय, इसके बिल्कुल साथ ही न्यू दिल्ली रेलवे स्टेशन पर एक दुखद हादसा हुआ, जिसका हम सभी को दुख है। महोदय, आज एक महीना हो गया है, लेकिन उसमें अभी तक किसी भी अधिकारी की सीरियस्ली जिम्मेवारी फिक्स नहीं की गई है। वहाँ पर हादसा तो हुआ है, लेकिन जिम्मेवारी अभी तक फिक्स नहीं की गई है। मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगा कि वे इसका संज्ञान लें और इस पर व्यक्तिगत तौर पर ध्यान दें, इसको देखें।

सर, रेलवे का तीसरा पहलू है — रेलगाड़ियों की स्थिति और यात्री सुविधाएं। हम कहते हैं कि हम दुनिया का चौथा सबसे बड़ा रेलवे नेटवर्क हैं, लेकिन हमारी आबादी तो दुनिया में सबसे ज्यादा है, इस हिसाब से हमें चौथा क्यों, पहला रेलवे नेटवर्क होना चाहिए। सर, हमारी 140 करोड़ की आबादी है, लेकिन सिर्फ 13, 452 ट्रेन्स हैं, यानी हर 1 लाख, 7 हजार लोगों पर एक ट्रेन है। क्या यह सफिशियेंट है? सर, आज़ादी के 72 वर्षों में हमने 13 हजार किलोमीटर लंबे ट्रैक्स बनाए हैं, जबकि जब अंग्रेज़ गए थे, तो वे 55 हजार किलोमीटर लंबा ट्रैक छोड़कर गए थे। उसके बाद, 75 वर्षों से ज्यादा टाइम में हमने सिर्फ 20-25 परसेंट ट्रैक्स ऐड किए हैं। ठीक है, कुछ वंदे भारत, कुछ राजधानी ट्रेन्स की बात हुई। महोदय, 136 वंदे भारत, 50 राजधानी, 25 शताब्दी आदि ट्रेन्स चली हैं, पर वे तो टोटल ट्रेन्स का केवल 5 परसेंट हैं। हम बात करते हैं कि हम थ्री ट्रिलियन डॉलर की इकोनॉमी हो गए हैं, यह हम सबके लिए बहुत खुशी और हर्ष की बात है, लेकिन क्या रेलवे का विस्तार उस थ्री ट्रिलियन डॉलर इकोनॉमी के हिसाब से हुआ है? सर, यह विस्तार उस हिसाब से नहीं हुआ है। हम जो आने वाले टाइम में पाँच ट्रिलियन डॉलर इकोनॉमी बनने की बात कह रहे हैं,

हमारा प्लान है कि हम उतना विस्तार करेंगे। महोदय, यह तकरीबन डबल हो जाएगा, तब क्या हम रेलवे का उतना विस्तार कर रहे हैं? सर, हम नहीं कर रहे हैं। मुझे अभी तक यह बात समझ नहीं आती है कि हम इकोनॉमी की ग्रोथ से रेलवे की ग्रोथ को मैच क्यों नहीं कर रहे हैं?

सर, मेरा चौथा पहलू रेलवे की वित्तीय हालत है। सर, हिंदुस्तान में रेलवे मोनोपॉली पर है। अकेली भारत सरकार, मिनिस्ट्री ऑफ रेलवेज रेल चलाती है, बाकी किसी को रेल चलाने का अधिकार नहीं है। यह हमारे देश की जीवन रेखा है, लेकिन जब इसकी हालत देखते हैं, तो ऐसे लगता है कि शायद यह आईसीयू में आई है या वेंटिलेटर पर चल रही है। ऑपरेटिंग रेश्यो 98.43 परसेंट तक पहुंच गया है। ...**(समय की घंटी)**... रेलवे जितना कमाती है, उससे ज्यादा खर्चा होता है। सर, यह कैसे चलेगा? रेलवे की कमाई सिर्फ 3 हजार करोड़ है! इतना बड़ा नेटवर्क है और सिर्फ 3 हजार करोड़ की कमाई!

उपसभाध्यक्ष (श्री राजीव शुक्ला): आपका 1 मिनट 10 सेकंड बरबाद हुआ था, तो मैंने आपको एक्स्ट्रा समय दे दिया। अब आप बात जल्दी खत्म कीजिए।

डा. अशोक कुमार मित्तल: धन्यवाद, सर। सर, मैं अब दुर्घटनाओं पर बात करूंगा। 2024 के 8 महीनों में 313 यात्री 29 दुर्घटनाओं में मारे गए। सर, हम मॉडर्न टेक्नोलॉजी, मॉडर्न कवच सिस्टम की बात करते हैं, तो फिर ऐसा क्यों नहीं हो रहा है? सर, यह न हो कि जो रेलवे का 3 हजार करोड़ का प्रॉफिट है - जैसे बीएसएनएल, एयर इंडिया प्राइवेट में चली गई - इसके लिए भी कुछ ऐसी योजना तो नहीं है। सर, मैं चाहूंगा कि सरकार इसके बारे में थोड़ा ध्यान दे। सर, मैं आखिर में एक शेर बोलूंगा। मैं अपनी खत्म कर रहा हूँ:

*रेलवे पर गर्व बहुत है, मगर सच छुपाया जाता है,
ट्रेनें बढ़ी नहीं, भीड़ में धक्का दिलाया जाता है,
अमेरिका और चाइना ट्रेक बिछा रहे हैं, हम इधर मौतें गिन रहे हैं,
सिस्टम ध्वस्त है, मगर सपना दिखाया जाता है।*

उपसभाध्यक्ष (श्री राजीव शुक्ला): क्या यह आपका अपना ऑरिजनल शेर है या कहीं से लिया है?

डा. अशोक कुमार मित्तल: सर, आप शायर हैं, आप ज्यादा जज कर पाएंगे। सर, यह ऑरिजनल है।

उपसभाध्यक्ष (श्री राजीव शुक्ला): श्री रामजी लाल सुमन जी।

श्री रामजी लाल सुमन (उत्तर प्रदेश): उपसभाध्यक्ष जी, मैं एक आग्रह करना चाहूंगा। यह रेलवे की तमाम जमीन जो पड़ी है, इस पर अनधिकृत रूप से लोगों ने कब्जा कर रखा है। रेल मंत्रालय को इसके लिए एक नीति बनानी चाहिए। अगर रेल कर्मचारियों के लिए वहां आवास बनाए जाएं,

उनके रहने की व्यवस्था हो जाए, तो मैं समझता हूँ कि यह निश्चित रूप से रेलवे की जमीन का बेहतर इस्तेमाल होगा।

दूसरा, मैं यह कहना चाहूँगा कि रेलवे कर्मचारियों के बच्चों के लिए उच्च शिक्षा की कोई बेहतर व्यवस्था नहीं है। रेलवे कर्मचारियों के बच्चों की उच्च शिक्षा के लिए भी सरकार को बेहतर व्यवस्था करनी चाहिए। रेलवे में खिलाड़ियों का कोटा 5 परसेंट है। उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं आपके मार्फत रेल मंत्री से आग्रह करना चाहूँगा कि यह कोटा 10 परसेंट तक होना चाहिए। रेलवे के जो हॉस्पिटल्स हैं, उनकी हालत बहुत खराब है। आज के दौर में जो नई-नई बीमारियाँ हैं या गंभीर बीमारियाँ हैं, उनके लिए जिन विशेषज्ञों की आवश्यकता है, उन हॉस्पिटल्स में वे विशेषज्ञ नहीं हैं। डॉक्टर की जो भर्ती की जा रही है, वह भर्ती संविदा पर की जा रही है। निश्चित रूप से यह चिंता का विषय है कि रेलवे के कर्मचारियों के जीवन को बचाने के लिए, उनको बेहतर इलाज की व्यवस्था देने के लिए जिस प्रकार के हॉस्पिटल्स होने चाहिए, वैसे हॉस्पिटल्स हमारे देश में नहीं हैं।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं दो-तीन बातें निवेदन करना चाहूँगा। एक तो खास तौर से कोरोना काल में जो रेलगाड़ियाँ बंद कर दी गई थीं, वे रेलगाड़ियाँ आज तक शुरू नहीं की जा सकी हैं। इससे यात्रियों को बहुत असुविधा हो रही है। जहाँ तक बजट की बात की जा रही है, तो संदेश यह जा रहा है कि रेलवे अमीरों का ख्याल तो रख रहा है लेकिन उस अनुपात में जितना ख्याल गरीबों का रखना चाहिए, वह रेलवे नहीं रख रहा है। आपकी क्या उपलब्धियाँ हैं, वह एक अलग सवाल है, लेकिन आम आदमी रेलवे के बारे में क्या महसूस करता है, वह ज्यादा महत्वपूर्ण सवाल है। मैं समझता हूँ कि आम आदमी में विश्वास अर्जित करिए और उसके पास यह संदेश जाना चाहिए कि रेलवे हमारे हक में बेहतर काम कर रहा है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, आगरा यूनेस्को की साइट है। आप जानते हैं कि ताजमहल की वजह से यहाँ बड़ी संख्या में विदेशी आते हैं। टूंडला जंक्शन एनसीआर का बहुत बड़ा स्टेशन है और अंग्रेजों के जमाने से ही यह रेलवे का बहुत महत्वपूर्ण स्थान है। यहाँ गाड़ियों के आवागमन की उचित व्यवस्था नहीं है। टूंडला से एटा वाया कासगंज, इस लाइन को 18 किलोमीटर बढ़ाया जाना है, यह टुकड़ा आज तक नहीं बढ़ाया गया है। राजा मंडी, आगरा में दो रेल लाइन का स्टेशन है, इसको चार लाइन तक बढ़ाया जाए। नई दिल्ली से जो शताब्दी एक्सप्रेस जाती है, उसको उत्तर मध्य रेलवे के टूंडला जंक्शन पर ठहराव किया जाए। अलीगढ़-मथुरा को सुगम रेलवे मार्ग बनाने हेतु हाथरस जंक्शन पर इसकी कॉर्ड लाइन बनाई जाए। विश्व में आगरा की पहचान है। इसलिए आगरा कैंट पर निजामुद्दीन से चलने वाली संपर्क क्रांति को रोका जाए। मथुरा जंक्शन से अयोध्या तक वंदे भारत ट्रेन को चलाया जाता है। इसका ठहराव लखनऊ में होना चाहिए। हाथरस जंक्शन पर मुरी एक्सप्रेस हफ्ते में तीन दिन चलती है, उसे रोज चलाए जाने की आवश्यकता है। कोरोना काल से पहले जलेसर रोड पर जो गाड़ियाँ चलती थीं, वे गाड़ियाँ बंद हो गईं। उन गाड़ियों को पुनः चलाया जाए। पोरा रेलवे स्टेशन पर बरेली-बांदीकुई जैसी पैसेंजर गाड़ी अलीगढ़ तक ही जाती है। उसे टूंडला तक चलाया जाए। पलवल पैसेंजर गाड़ी टूंडला से अलीगढ़ तक चलती है। इसे दाऊद खान-सासनी-पोरा-चमरोला-मितावली और टूंडला तक बढ़ाया जाए।

उपसभाध्यक्ष महोदय, अंत में, मैं आपसे आग्रह करना चाहूँगा कि कोरोना काल के समय जो ट्रेन्स चलती थीं, उनमें से अधिकांश ट्रेन्स बंद कर दी गई हैं। उन ट्रेन्स का रिश्ता आम आदमी

से था, गरीब आदमी से था। मैं रेल मंत्री जी से आग्रह करूँगा कि बगैर किसी विलंब के इन ट्रेन्स को चलाया जाए। धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI RAJEEV SHUKLA): Thank you. Now, Shri Abdul Wahab; you have three minutes to speak.

SHRI ABDUL WAHAB (Kerala): Sir, I have got only few points to make about Kerala. You already know all aspects. But, I am asking the hon. Railway Minister to see that projects were sanctioned decades ago but remained incomplete. The ROB for LC No.8 Pattikkad in Shoranur-Nilambur line was sanctioned six to seven years ago but work has not commenced. I request the authorities to expedite the completion of these critical infrastructure projects. Nilambur-Nanjangud Railway line project is dream of millions and will reduce travel time between Bangalore and Kochi by minimum 5 hours, reducing 629 km. to 450 km. The final location survey has been completed. The Ministry has to consider this rail line under Project of National Importance and sanction it. Allocation of MEMU trains to Shoranur, Nilambur sections. This section has been recently electrified. MEMU trail run was highly successful. MEMU trains are the best model for traffic in this isolated single-line section. Two demands in this regard are: Extending the MEMU service between Ernakulam and Shornur to Nilambur and converting existing passenger trains to MEMU trains. The delay in implementation is due to unavailability of MEMU rakes. I request the authorities to allot MEMU trains on priority to this section, ensuring night connectivity. Introduction of a new 8-car Vande Bharat train — Two Vande Bharat trains in Kerala are highly successful that connects Northern Malabar to Trivandrum. We are demanding for a third Vande Bharat with 8-car that connect Trivandrum to Nilambur. Sir, demand for third and fourth rail lines are essential for operating more trains in Kerala for future development. The Union Government should allocate funds to build this line. The Angamaly-Sabari Line — You know Sabarimala has the potential to accelerate development of hinterland regions of six districts of Kerala has been in pipeline for decades. Kerala had also agreed to share the cost of project. But, contribution to the escalated project cost is something the State cannot financially bear now. The cut down of sleeper coaches for AC coaches has significantly affected passengers. To cater to the increased demand during peak periods, I urge the introduction of additional special trains on the festival calendar. The State Government has already submitted the festival calendar to the Union Ministry for consideration.

To facilitate convenient travel for passengers, I demand that the Railways operate more special trains from major cities like Chennai, Bangalore, Hyderabad, Mumbai, and New Delhi during the festival season and school/college vacations. Furthermore, I request the consideration of new rail routes, specifically the Nilambur-Nanjangud and Kanhangad-Panathur-Kaniyur rail lines. I appreciate your attention to these demands. Thank you.

उपसभाध्यक्ष (श्री राजीव शुक्ला): श्रीमती माया नारोलिया।

श्रीमती माया नारोलिया (मध्य प्रदेश): माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, इस सदन के आदरणीय सदस्यगण, मैं आज इस सदन में भारतीय रेल के रूपांतरण पर अपने विचार व्यक्त करने के लिए खड़ी हुई हूँ। यह परिवर्तन हमारे देश के यशस्वी प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के दूरदर्शी नेतृत्व और हमारे कर्मठ रेल मंत्री, श्री अश्विनी वैष्णव जी के प्रभावी प्रयासों के कारण संभव हुआ है। भारतीय रेल के आधुनिकीकरण और विस्तार के प्रति उनकी प्रतिबद्धता अत्यंत सराहनीय रही है और मैं इस क्षेत्र में सरकार की उल्लेखनीय उपलब्धियों को साझा करने में गर्व महसूस कर रही हूँ।

महोदय, पिछले एक दशक में भारतीय रेल ने एक बड़ा बदलाव देखा है। कुछ महत्वपूर्ण आंकड़े इस प्रगति को दर्शाते हैं। विद्युतीकरण - 2023 तक भारतीय रेलवे के ब्रॉड गेज नेटवर्क का 85 प्रतिशत से अधिक विद्युतीकरण हो चुका है, जबकि 2014 में यह केवल 45 प्रतिशत था। यह एक ऐतिहासिक उपलब्धि है, जिसने भारतीय रेल को दुनिया के सबसे बड़े हरित रेल नेटवर्क में शामिल कर दिया है। नई पटरियाँ और दोहरीकरण - 30,000 किलोमीटर से अधिक नई रेल पटरियाँ बिछाई गई हैं और 15,000 किलोमीटर से अधिक रेल मार्गों पर दोहरीकरण, तिहरीकरण पूरा कर लिया गया है, जिससे भीड़-भाड़ कम हुई है और दक्षता में भी वृद्धि हुई है।

वंदे भारत ट्रेनें - माननीय महोदय, 2024 तक 51 वंदे भारत ट्रेनों की शुरुआत हो चुकी है, जो विश्व स्तरीय सुविधाओं और 160-180 किलोमीटर प्रति घंटे की गति से रेल यात्रा को नए स्तर पर ले जाने का काम कर रही हैं। माल वाहन गलियारे - 2,800 किलोमीटर लंबे पूर्वी और पश्चिमी समर्पित माल वाहन गलियारे लगभग पूर्ण होने के कगार पर हैं, जिससे मौजूदा रेल मार्गों की भीड़ कम होगी और भारत की आर्थिक वृद्धि को बढ़ावा मिलेगा।

माननीय महोदय, मेरा गृह राज्य, मध्य प्रदेश भी इस परिवर्तन का एक महत्वपूर्ण लाभार्थी रहा है। इटारसी-नागपुर लाइन के दोहरीकरण, भारत के पहले विश्वस्तरीय स्टेशन हबीबगंज, रानी कमलापति रेलवे स्टेशन के पुनर्विकास और भोपाल-इंदौर-जबलपुर को जोड़ने वाली वंदे भारत ट्रेनों की शुरुआत से राज्य के लोगों को अत्यधिक सुविधा मिली है। इसके अतिरिक्त उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला रेल लिंक और दुनिया के सबसे ऊंचे रेलवे पुल चिनाब ब्रिज जैसी इंजीनियरिंग की उपलब्धियाँ मोदी सरकार की दूरदृष्टि को दर्शाती हैं, जिन्होंने दुर्गम क्षेत्रों तक रेल कनेक्टिविटी सुनिश्चित की है।

महोदय, वर्ष 2025 का रेल बजट इस मजबूत नींव पर आगे बढ़ रहा है। रेल क्षेत्र के लिए 2.65 लाख करोड़ के ऐतिहासिक आबंटन के साथ सरकार ने महत्वाकांक्षी लक्ष्य निर्धारित किए हैं। 400 नई वंदे भारत ट्रेनें - इनसे देश भर में कनेक्टिविटी और यात्रियों को विश्वस्तरीय सुविधाएँ

उपलब्ध होंगी। कवच anti-collusion system — इस स्वदेशी सुरक्षा प्रणाली का विस्तार उच्च घनत्व वाले सभी रेल मार्गों तक किया जाएगा, जिससे रेल यात्रा अधिक सुरक्षित होगी। अमृत भारत स्टेशन योजना — 1,300 स्टेशनों के पुनर्विकास की योजना है, जिससे आधुनिक सुविधाएं उपलब्ध कराई जाएंगी और यात्रियों के लिए सुविधाएँ बढ़ेंगी। हरित पहल - भारतीय रेलवे 2030 तक शुद्ध शून्य कार्बन उत्सर्जन प्राप्त करने की दिशा में अग्रसर है। सौर ऊर्जा से संचालित स्टेशन, जैव शौचालय और नवीकरणीय ऊर्जा का उपयोग जैसी पहल इस लक्ष्य को प्राप्त करने में सहायक सिद्ध होगी। हालाँकि इन उपलब्धियों का उत्सव मनाते समय हमें अतीत को भी याद रखना चाहिए। मैं अपने विपक्षी सदस्यों का इसकी ओर ध्यान आकर्षित करना चाहती हूँ कि हमें अपने अतीत को याद रखना चाहिए। पिछली सरकारों ने दशकों तक रेलवे की उपेक्षा की, परियोजनाएं लंबित रहीं, सुरक्षा मानकों को नजरअंदाज किया गया और आधुनिकीकरण की गति धीमी रही। उदाहरण के लिए 2009 से 2014 के बीच रेलवे में वार्षिक निवेश औसतन केवल 4,500 करोड़ रुपया था, जबकि 2025 में यह राशि 2.55 लाख करोड़ रुपए तक पहुँच चुकी है। नतीजन उस समय की रेलवे व्यवस्था देश की बढ़ती आकांक्षाओं को पूरा करने में असमर्थ रही। आज प्रधान मंत्री मोदी जी के नेतृत्व में भारतीय रेलवे न केवल उन चुनौतियों से उबर चुकी है, बल्कि नवाचार और दक्षता के लिए एक वैश्विक मानक भी बन गई है। अतः मैं यह दोहराना चाहूँगी कि भारतीय रेलवे केवल परिवहन का माध्यम नहीं रह गई है, बल्कि यह भारत की विकास गाथा का प्रतीक बन गई है। बजट, 2025 के माध्यम से सरकार ने फिर से यह सिद्ध किया है कि वह एक नए भारत के निर्माण के लिए पूरी तरह प्रतिबद्ध है। एक ऐसा भारत जो जुड़ेगा, आधुनिक बनेगा और आत्मनिर्भर बनेगा।

सदन के कुछ सदस्यों ने विगत दिनों भी बात कही और अभी भी कही कि कुंभ के समय ...**(समय की घंटी)**... कुंभ के समय रेलवे ने सराहनीय काम किया, उसके लिए मैं बहुत ही कर्मठ और सक्रिय रेल मंत्री जी का अभिनंदन करना चाहूँगी और देश के यशस्वी प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी का भी अभिनंदन करना चाहूँगी। प्रयागराज कुंभ जाने के लिए हर वर्ग का व्यक्ति कुंभ में स्नान करे और पुण्य लाभ अर्जित करे, इसके लिए भारत सरकार ने स्पेशल महाकुंभ ट्रेन्स चलाई। वे ट्रेन्स हर छोटे-छोटे स्टेशनों पर रुकती थीं। हमारे सांसद साथी इस संबंध में बात कर रहे थे, शायद उन्होंने रेल द्वारा प्रयागराज कुंभ की यात्रा नहीं की होगी। मैं स्वयं अपने परिवार के साथ तथा कार्यकर्ताओं की बड़ी टीम के साथ रेल यात्रा करके प्रयागराज कुंभ पहुंची थी।...**(समय की घंटी)**... हर छोटे-छोटे स्टेशनों पर वह ट्रेन रुकती थी। वह ट्रेन छोटे-से-छोटे स्टेशनों पर रुक कर हर वर्ग के लोगों को लेकर जाती थी। हम इसके लिए रेलवे विभाग और रेलवे कर्मचारियों का भी अभिनंदन करेंगे, जिन्होंने हर स्टेशन पर यात्रियों की सुविधा के लिए बोर्ड लगा रखा था और कोई यात्री अगर पूछता था, तो वे उसको गंतव्य स्थान पर ले जाते थे।

उपसभाध्यक्ष (श्री राजीव शुक्ला): धन्यवाद, मैडम।

श्रीमती माया नारोलिया (मध्य प्रदेश): महोदय, अंत में मैं यह कहना चाहूँगी कि हमारी सांसद साथी दोला सेन जी को रेलवे बजट पर बोलने के लिए खड़ा किया गया था, लेकिन वे रेलवे बजट

पर बात न करके अपनी नेत्री की महिमा के गुणगान गा रही थीं। हम सदन में बजट पर अपनी बात रखने के लिए खड़े हुए हैं, धन्यवाद।

उपसभाध्यक्ष (श्री राजीव शुक्ला): धन्यवाद। संजय कुमार झा जी।

श्री संजय कुमार झा (बिहार): उपसभाध्यक्ष महोदय, जिस हिसाब से रेलवे में काम चल रहा, उससे रेलवे का नेटवर्क बढ़ रहा है और रेल में इतने लोग ट्रेवल करते हैं। इसके लिए मैं रेल मंत्री जी को धन्यवाद देता हूँ। अभी कुंभ का आयोजन हुआ। मैं जिस एरिया से आता हूँ, वह समस्तीपुर डिवीजन में पड़ता है। वह पूरा मिथिला का एरिया है। मैंने कुंभ के दौरान देखा कि मिथिला एरिया से कुंभ के लिए लगभग एक करोड़ लोगों ने ट्रेवल किए। वहां से unscheduled trains चलाई गईं। कभी मंत्री जी को फोन किया गया कि बहुत भीड़ हो गई है, तो रात में वहां से ऐसी 50 ट्रेनें चलाई गईं, जो पहले से प्लान्ड नहीं थीं। हमें रेलवे के स्टाफ को भी धन्यवाद देना चाहिए, क्योंकि वहां पर हम लोगों ने इसको अनुभव किया है। उस समय वहाँ पर स्टेशनों पर बहुत प्रेशर था। वहाँ पर 24 घंटे लोग खड़े रहते थे और ट्रेन आने पर वे उससे ट्रेवल करते थे। कुंभ के दौरान रेलवे ने जो unprecedented काम किया है, उसके लिए मैं रेल मंत्री, रेल मंत्रालय और रेल कर्मचारियों को धन्यवाद देता हूँ।

कुछ दिनों पहले जब रेलवे बिल पर बहस हो रही थी, तब कांग्रेस पार्टी की तरफ से तन्खा जी ने अलग-अलग रेल मंत्रियों के काम के बारे में बताया कि किसने क्या काम किया। हम लोगों के नेता नीतीश कुमार जी अटल जी के समय में रेल मंत्री रहे। उन्होंने जिस हिसाब से काम किया, मुझे लगता है कि रेल विभाग में जो दो-चार respected रेल मंत्री रहें, उनमें से नीतीश कुमार जी का नाम आता है। उसी समय, अटल जी के समय में ही उन्होंने रेलवे सेफ्टी फंड बनाया था और पूरी ट्रैक की strengthening की थी। फिर, वे बतला रहे थे कि उनके बाद जो रेल मंत्री हुए, उनको कैसे हार्वर्ड यूनिवर्सिटी ने बुलाया। अब, यह तो बहुत बड़ा प्रश्न-चिन्ह है! हमारी पार्टी के माननीय मंत्री, ललन बाबू यहां बैठे हैं और ये इस चीज़ का ज्यादा बेहतर विश्लेषण कर सकते हैं कि हार्वर्ड यूनिवर्सिटी में एक ऐसे आदमी को बुलाया गया, जिन पर land for job scam में अभी मुकदमा चल रहा है और जो अभी जमानत पर हैं। पूरा परिवार! ...(व्यवधान)... इसमें गलत क्या है? गरीबों से दो-दो कट्टा, एक-एक कट्टा जमीन लेकर नौकरी दी गई।

उपसभाध्यक्ष (श्री राजीव शुक्ला): अभी वे डिफेंड नहीं कर सकते, क्योंकि वे इस सदन के मेम्बर नहीं हैं। ...(व्यवधान)...

श्री संजय कुमार झा: एक-एक कट्टा जमीन लेकर नौकरी दी गई। ...(व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (श्री राजीव शुक्ला): वे सदन के मेम्बर नहीं हैं और वे अपने आपको डिफेंड नहीं कर सकते हैं।

श्री संजय कुमार झा: आईआरसीटीसी घोटाला! ...(व्यवधान)... हम नाम कहां ले रहे हैं? आईआरसीटीसी घोटाला! ...(व्यवधान)...

श्री जयराम रमेश (कर्नाटक): सर, इसको एक्सपंज कराइए। ...(व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (श्री राजीव शुक्ला): जो नियम है, उस नियम के हिसाब से चलेंगे।

पंचायती राज मंत्री; तथा मत्स्यपालन, पशुपालन और डेयरी मंत्री (श्री राजीव रंजन सिंह उर्फ ललन सिंह): उनको मिर्ची क्यों लग रही है? ...(व्यवधान)...

श्री संजय कुमार झा: क्योंकि इन्हीं के समय में सब हुआ है। इन्हीं लोगों के प्रोटेक्शन में तो सब हुआ था! वह कब हुआ था, किसने किया था? इन्हीं लोगों की सरकार में, इन्हीं लोगों के प्रोटेक्शन में सब हुआ था। आईआरसीटीसी घोटाला! पुरी तथा अन्य जगहों पर जो होटल्स थे, उनको एक आदमी को दे दिया गया। ...(व्यवधान)... इस तरह, वह पूरा घोटाला चला। उसका मुकदमा चल रहा है और ये यहां बैठकर हार्वर्ड यूनिवर्सिटी में बुलाने की बात कहकर उनके काम की तारीफ कर रहे हैं! ...(व्यवधान)... मैं आपकी नॉलेज में एक ही चीज दे रहा हूँ। आज तक ऐसा नहीं लगता कि रेलवे में कभी यह हाल हुआ हो कि गुप डी की नौकरी के लिए एक कट्टा जमीन गिफ्ट में ले लिया गया हो, लेकिन उस समय यह हुआ था। यही केस है। इसी का कागज़-पत्र ललन बाबू ने दिया हुआ है। इनके पास वे सारे कागज़ रखे हैं, जिन्हें ये उस समय के प्रधान मंत्री जी को देकर आए थे। ये और शरद यादव जी सारे कागज़ लेकर गए थे और प्रधान मंत्री जी को देकर आए थे। उसके बाद ही उस पर इन्क्वॉयरी शुरू हुई। मैं इसकी चर्चा इसलिए कर रहा हूँ, क्योंकि बिहार से दोनों रेल मंत्री रहे। एक रेल मंत्री ने इतना बड़ा काम किया! नीतीश कुमार जी ने track strengthening की और उसके अलावा उन्होंने कई बड़े काम किए, जिसके बाद उसका प्रॉफिट मिला।

सर, वर्ष 2009 से 2014 तक बिहार को रेलवे से जो पैसा मिला, वह 1,332 करोड़ था। वह 2009 से लेकर 2014 तक, यानी 5 सालों के लिए था। इस साल 2025-26 के बजट में रेल मंत्री जी ने बिहार को 10,066 करोड़ दिया है, जो 9 गुना ज्यादा है और यह सिर्फ एक साल में दिया गया है। मैं मंत्री जी को इसलिए भी धन्यवाद देता हूँ। बिहार में टोटल 3,020 किलोमीटर का इलेक्ट्रिकेशन हुआ है, यानी बिहार का 100 परसेंट ट्रैक इलेक्ट्रिफाइड हो गया है। इसी तरह, इन्होंने बिहार में 38 अमृत स्टेशंस, जो डेवलप हो रहे हैं, उनको 3,164 करोड़ रुपये दिए हैं। रेल मंत्रालय द्वारा पटना से दिल्ली के लिए पहली वंदे भारत स्लीपर ट्रेन दी गई है। ...(समय की घंटी)... बिहार में जो भी इनिशिएटिव, जो भी काम इनके द्वारा किया गया है, उसके लिए मैं इनको धन्यवाद देता हूँ।

सर, अगर मैं इनके अचीवमेंट्स को देखूँ, तो रेल मंत्रालय द्वारा जो बहुत सारा काम किया गया है, उसकी डिटेल्स ये हैं, लेकिन मैं largely ये ही बातें कहना चाहता हूँ। मुझे लगता है कि कुंभ में जिस हिसाब से काम किया गया, वह एक सबसे बड़ा टेस्ट था। इसकी चर्चा करनी इसलिए भी जरूरी है, क्योंकि हम लोगों ने अपनी स्टेट से यह अनुभव किया। उस दौरान जिस हिसाब से करोड़ों लोगों को हैंडल किया गया और रेल मंत्रालय ने जिस तरह से काम किया, उसके लिए मैं

इनको धन्यवाद देता हूँ। सर, रेल मंत्रालय बड़े स्केल पर अपग्रेडेशन भी कर रहा है। मैं परसों ही सुन रहा था कि 9,000 unmanned signals को ठीक कर दिया गया है और मैं मंत्री जी को इसके लिए भी धन्यवाद देता हूँ।

उपसभाध्यक्ष (श्री राजीव शुक्ला): धन्यवाद।

श्री संजय कुमार झा: सर, रेल मंत्रालय, रेल मंत्री जी और आदरणीय प्रधान मंत्री जी द्वारा रेलवे में जो काम किया जा रहा है, बड़े स्केल पर जो अपग्रेडेशन किया जा रहा है, उसके लिए मैं उनको धन्यवाद देता हूँ। हम लोग जिस स्टेट से आते हैं, वहां से काफी लोगों का इधर-उधर आना-जाना लगा रहता है और जिस हिसाब से काम किया जा रहा है, उसके लिए ये निश्चित रूप से धन्यवाद के पात्र हैं। आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI RAJEEV SHUKLA): Dr. Syed Naseer Hussain. ...*(Interruptions)*...

श्री मनोज कुमार झा: सर, प्वाइंट ऑफ ऑर्डर। ...**(व्यवधान)**...

उपसभाध्यक्ष (श्री राजीव शुक्ला): आपका क्या व्यवस्था का प्रश्न है? ...**(व्यवधान)**...

SHRI MANOJ KUMAR JHA (Bihar): Sir, under Rule 245 — ‘Limitation of Debate’ says, “Whenever the debate on any motion in connection with a Bill or on any other motion becomes unduly protracted, the Chairman may...”. आप इनके पूरे भाषण को देखिए। कुछ समकालीन मुद्दों पर चर्चा नहीं... और किस प्रकार की बातें हो रही हैं। आप यहां बैठकर लालू प्रसाद यादव जी के बारे में टिप्पणी करेंगे, जिसमें रेलवे complainant नहीं है, तो इस तरह की टिप्पणी को एक्सपंज किया जाए।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI RAJEEV SHUKLA): Manojji, I have seen Rule 245. ...*(Interruptions)*...

श्री मनोज कुमार झा: इसका examination हो और इसे expunge किया जाए। रेलवे से पूछिए कि रेलवे ने किस प्रकार की complaint की है - ज़ीरो कम्प्लेंट है। ...**(व्यवधान)**...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI RAJEEV SHUKLA): Manojji, I have seen Rule 245. The issue that you have raised does not come under that, but I have already said that you cannot mention the name of a person who is not a Member of this House. So, they would scrutinize it and come back to you. इसलिए point of order नहीं है।

...(Interruptions)... मैं समझ गया हूँ। आपने जो बात कही है, वह मैं पहले ही बोल चुका हूँ।
...(व्यवधान)...

SHRI MANOJ KUMAR JHA: Railways is not the complainant. रेलवे ने आज तक यह नहीं माना है। यह हमारे मंत्री जी भी जानते हैं ...(व्यवधान)... आज भले ही ये कुछ भी कह लें।

उपसभाध्यक्ष (श्री राजीव शुक्ला): जो इश्यु उन्होंने उठाया है, उसका जवाब मंत्री जी देंगे, लेकिन आपने जो मांग की है, उन्होंने पहले ही बोल दिया है। ...(व्यवधान)... डा .सैयद नासिर हुसैन।

डा .सैयद नासिर हुसैन (कर्नाटक): सर, मैं आपका और मेरी पार्टी का आभारी हूँ कि मुझे आज बात करने का मौका दिया गया है।

सर, भारतीय रेल देश की लाइफलाइन मानी जाती है। On a daily basis, lakhs of people travel through trains. इसके ऊपर पता नहीं कितनी कहानियाँ लिखी गई हैं, कितनी फ़िल्में बनी हैं, कितने गाने बने हैं, कितनी कविताएँ लिखी गई हैं। मैं भी एक political activist होने के नाते कई बार ट्रेन से यात्रा कर चुका हूँ और बहुत करीब से इसे जाना है।

सर, देश में हर गरीब व्यक्ति के लिए यदि कोई सबसे सुलभ साधन है, तो वह रेलवे है। अब आप देखेंगे कि होली का त्योहार आ रहा है, रमज़ान का महीना भी आ रहा है। इन त्योहारों पर कितने लोग अपने-अपने घर जाने की कोशिश करेंगे, ट्रेन से यात्रा करेंगे। लेकिन यह देखा गया है कि हर त्योहार के समय स्पेशल ट्रेनें चलाई जाती हैं ताकि हमारे देश की जनसंख्या की आवश्यकताओं को पूरा किया जा सके। मैं यह जानना चाहता हूँ कि क्या हमारे देश की जनसंख्या के हिसाब से कोई रणनीति बनाई जा रही है, जिससे लोगों की needs को cater करने के लिए उचित सुविधाएँ दी जा सकें?

सर, बीते 11 वर्षों से लगातार यह सरकार काफी मार्केटिंग कर रही है। पुराने काम, जो यूपीए के समय में शुरू हुए थे, उन्हें चमक-धमक के साथ प्रस्तुत करने का काम इन्होंने किया है। रेलवे गरीबों और lower middle class की पहुँच से बाहर होती जा रही है। कन्फर्म टिकट मिलना मुश्किल हो गया है, रेलवे एक्सीडेंट्स लगातार बढ़ते जा रहे हैं। Passengers, especially poor and lower middle class की safety and security की तरफ कोई ध्यान नहीं दिया जा रहा है।

कुछ प्रीमियम ट्रेनों को सरकार ने अपने विज्ञापन का एक माध्यम बना लिया है, उसके expenses पर पूरा रेलवे नेटवर्क suffer कर रहा है। यहाँ तक कि प्रधान मंत्री के सेल्फी बूथ्स पर रेलवे स्टेशनों पर काफी पैसा खर्च किया जा रहा है। Instead of such advertisements and vanity projects, the Government needs to address the fundamental issues that are being faced by the Railways today. आपको पता होगा 2 जून, 2023 को ओडिशा के बालासोर में किस तरह की दुर्घटना हुई थी। उसमें 275 से ज्यादा लोगों ने अपनी जान गवाई थी। पहले सुना गया था कि यदि किसी रेल का एक्सीडेंट होता है, तो मंत्री रिज़ाइन कर देता है, लेकिन यहां पर लगातार रेल के एक्सीडेंट पर एक्सीडेंट होते जा रहे हैं। रेलवे में sanctioned posts 14.74 लाख हैं। उसमें तीन लाख से ज्यादा वैकेन्ट हैं। उसमें डेढ़ लाख से ज्यादा especially critical for safety positions हैं, वे vacant हैं। इसी की वजह से लगातार ये हादसे होते जा रहे हैं। New Delhi

Railway Station पर, जो सबसे modern railway station माना जाता है, उस पर 15 फरवरी, 2025 को क्या हुआ, उसके बारे में आपको पता है। उसके 18 लोग मारे गए। रेलवे मिनिस्ट्री के जो जिम्मेदार लोग थे, वे ट्वीट करते जा रहे थे। उसको अफवाह बताते जा रहे थे, लेकिन वहां न police थी, न rescue team थी, न Railway officials थे। वहां के कुलियों ने कई लोगों को सेफ्टी के साथ बाहर पहुंचाने की कोशिश की। जिन कुलियों ने लोगों की मदद की थी, उनसे हमारे नेता राहुल गांधी जी मिले और उनका साथ देने का काम किया। रेल मिनिस्टर ने 27 फरवरी, 2025 को कहा था कि महाकुंभ के लिए 13 हजार स्पेशल ट्रेन्स का आयोजन किया गया है, जिसमें 16 हजार ट्रेन्स को वहां पर चलाया गया है। दूसरी तरफ यूपी की सरकार कहती है कि 63 करोड़ लोग महाकुंभ में गए थे। अगर 63 लोग महाकुंभ में गए थे और सिर्फ 16 हजार ट्रेन्स चली थीं, इसका मतलब यह है कि केवल पांच परसेंट लोगों के लिए साढ़े चार करोड़, पांच करोड़ लोगों के लिए रेल की सुविधाएं की थीं। बाकी के लोगों के लिए सुविधाएं क्यों नहीं की गई थीं? I come from the State of Karnataka. उसमें भी कल्याण कर्णाटक और बेल्लारी से आता हूँ। हमारा एक बैकवर्ड इलाका है, जिस इलाके को हमारे एलओपी मल्लिकार्जुन खरगे साहब के initiative से, सोनिया गांधी जी के effort से Article 371J दिया गया। उस इलाके में अभी भी रेलवे प्रोजेक्ट्स पेंडिंग हैं। मैंने इन इश्यूज को रेलवे मिनिस्टर के सामने बहुत बार रेज़ किया है। मैंने चिट्ठियां लिखी थीं, रेलवे ऑफिसर्स को बोला था, मीटिंग्स में गया था और वहां पर इन इश्यूज को रेज़ किया था। चाहे वह station upgradation के हों, railway के हो, over-bridges के हों, elevators के हों या new lines के हों, लेकिन उनकी कोई सुनवाई नहीं होती है। एक लाइन का acknowledgement आता है कि आपकी चिट्ठी मिल गई, लेकिन उसके ऊपर काम नहीं होता है। मैं इनसे अपील करना चाहूंगा। मैं भले ही अपोजिशन का एमपी हूँ, लेकिन बेल्लारी एक बड़ा junction, एक बड़ा स्टेशन है, एक mining hub है। वहां के स्टेशन को अपग्रेड करना जरूरी है, लेकिन unfortunate part सरकार का यह है कि सरकार ने भेदभाव का माहौल फैलाया हुआ है। जहां अपोजिशन की सरकारें हैं, वहां काम नहीं होता है। अपोजिशन के एमपीज़ का जो मांग देते हैं, जो चिट्ठी देते हैं, रिक्वेस्ट देते हैं, जो डिमांड करते हैं, उसकी कोई सुनवाई नहीं होती है। सिर्फ यह हमारे साथ नहीं हो रहा है, सारी अपोजिशन पार्टीज़ की जो सरकारें हैं, वहां पर यही हो रहा है। उनका फंड कट किया जाता है, उनको काम करने नहीं दिया जाता है, development work करने नहीं दिया जाता है। यहां अपोजिशन के एमपीज़ हैं, वे बताएंगे कि किस तरह से यह हो रहा है। ...**(व्यवधान)**... एलओपी खरगे जी, रेल मंत्री थे। उन्होंने 2014-15 के Interim Budget गुलबर्गा में DRM Office को एलान किया गया, स्टेट गवर्नमेंट ने जमीन भी दी। सर, एलओपी खरगे जी रेल मंत्री थे, 2014-15 के Interim Budget गुलबर्गा में DRM Office के लिए एलान किया था। उसके लिए स्टेट गवर्नमेंट ने फ्री में जमीन भी दी थी, budget allocation भी हुआ था, लेकिन उसका काम आज तक शुरू नहीं हुआ था। वहीं पर यादगीर में bogey factory उन्हीं के जमाने में शुरू की गई थी। उसके expansion की demand की गई थी, लेकिन उसका आज तक काम नहीं किया गया। अगर मैं पूरे कर्णाटक की बात करूं, तो Dharwad-Belagavi direct rail line; उसमें 13 प्रोजेक्ट अप्रूव किए गए हैं, लेकिन आज तक शुरू नहीं किए गए। Gadag-Belagavi rail line; Hubli-Ankola rail project; Shimoga-Shikaripura-Ranebennur rail project; Hubli-Sirsi-Talguppa; Davanagere-Tumkur rail project. सर, उसके साथ मैं मेंगलोर, जो पालक्कड़

डिवीजन में पड़ता है, मंगलोर रेलवे स्टेशन, मंगलोर एरिया से 75 परसेंट से ज्यादा रेवेन्यू आता है। महोदय, हम उसके अपग्रेडेशन की लगातार मांग कर रहे हैं, लेकिन वहाँ पर अभी तक कोई अपग्रेडेशन हुआ नहीं है।

महोदय, मोदी जी 'सबका साथ-सबका विकास' की जो बात करते हैं, क्या 'सबका साथ-सबका विकास' का मतलब यही है कि जहाँ भारतीय जनता पार्टी की सरकारें हैं, वहीं पर काम होगा, बीजेपी के एमपीज़ जो मांग करेंगे, वही काम होगा? क्या जहाँ पर अपोजिशन के एमपीज़ और अपोजिशन की सरकारें हैं, वहाँ पर काम नहीं होगा? महोदय, यहाँ तक भी हुआ है कि इन्होंने 2017-18 के स्टेशनस की इन्कम को भी categorize कर दिया है, जिस पर Standing Committee ने आपत्ति जताई है। Standing Committee ने कहा कि geographical location, industrial centre, port, agricultural centre और educational centre के आधार पर classification होना चाहिए। स्टैंडिंग कमेटी ने इनको यह डायरेक्शन दी है कि suburban, non-suburban और halt के नाम पर तीन categories होनी चाहिए।

महोदय, दूसरी तरफ यह समस्या है कि जो important railway stations हैं, उनका लगातार privatization हो रहा है। वह भले ही एक से शुरू हुआ, बाद में 19 पर गया, 50 पर गया और अब 100 highest revenue yielding stations का प्राइवेटाइजेशन हो रहा है। आप कहते हैं कि रेलवे स्टेशनस को ही एयरपोर्ट बना देंगे। ये बार-बार कहते हैं कि रेलवे स्टेशनस को ही एयरपोर्ट बना देंगे, हम कह रहे हैं कि आप एयरपोर्ट मत बनाइए, रेलवे स्टेशन को रेलवे स्टेशन रहने दीजिए। आपने एयरपोर्ट का क्या हाल कर दिया है, किस-किस को आपने कितने-कितने एयरपोर्ट्स बेचे हैं - वह सभी को पता है। सर, अगर 'अमृत भारत स्टेशन स्कीम' की बात करें, तो 2024-25 में station upgradation के अंतर्गत इनका 453 स्टेशनस का अपग्रेडेशन करने का दावा था, लेकिन अभी तक मात्र एक स्टेशन को अपग्रेड किया गया है, out of 453 stations.

सर, अगर मैं कहूँ तो रेलवे का अपना एक बड़ा इतिहास है, हिंदुस्तान में रेलवेज़ करीब-करीब पिछले 100 सालों से चल रहा है, इसमें अलग-अलग सरकारों ने अपने-अपने हिसाब से काम किया है। यूपीए की सरकार में हम लोग अमरीका, चीन और रूस के साथ one billion metric tonne freight volume club में शामिल हुए थे। हम लोग यूपीए के जमाने में ही इसमें शामिल हो गए थे। उसके साथ ही खरगे जी के मंत्रित्व काल में हमने mobile ticket reservation के साथ-साथ उधमपुर, कटुआ जैसे तमाम complex railway projects का काम भी पूरा कर लिया था। यूपीए सरकार में रेल हिस्ट्री की सबसे कठिन पीर पंजाल टनल बनी थी। महोदय, 2013 में बनिहाल-काजीगुंड रेल सर्विस का उद्घाटन हुआ था, जिसमें मनमोहन सिंह जी, सोनिया जी, खरगे जी और वहाँ पर आपके जो चीफ मिनिस्टर हैं, उमर अब्दुल्ला जी, वे भी शामिल थे। कटरा में मोदी साहब ने 2014 में जिस रेल प्रोजेक्ट का उद्घाटन किया था, वह भी कांग्रेस के जमाने में ही बना था। महोदय, इन लोगों ने क्या किया? आपने रेल बजट खत्म किया, बेहतर एडमिनिस्ट्रेशन के नाम पर स्ट्रक्चर बदला, रेलवे के internal resources लगातार गिरते जा रहे हैं, operational costs लगातार बढ़ती जा रही है। सर, इस साल का operating ratio 98.43 परसेंट है, यानी कि हर 100 रुपये पर डेढ़ रुपये की कमाई होगी।

महोदय, यूपीए के जमाने में हर 100 रुपये की इन्वेस्टमेंट पर 10 रुपये से ज्यादा कमाई हुआ करती थी, लेकिन अब डेढ़ रुपये की कमाई होने जा रही है। रेलवे बजट में सरकारी खजाने

से सपोर्ट किया जा रहा है। महोदय, Standing Committee की latest Report में कहा गया है कि सरकारी सपोर्ट से ज्यादा आप लोगों को दूसरे सोर्सस ढूँढ़ने चाहिए, खास कर पीपीपी मॉडल की तरफ देखना चाहिए। इन्हें स्टैंडिंग कमेटी की तरफ से ऐसी डायरेक्शन गई है।

In June, 2023, the CAG highlighted massive irregularities of utilization of money under the Rail Safety Fund. वहाँ पर कहा गया है कि Indian Railways spent extra money on foot massagers, crockery, furniture, car rentals, laptops, etc. from the Rashtriya Rail Sanraksha Kosh.

Shortfall of 30 to 100 per cent in inspections by Track Recording Cars with track machines left idle, 289 derailments from 2017 to 2021 linked to incomplete track renewal, and, declining fund for track renewal works and poor fund utilization; these were the reasons which were quoted, Sir. In 63 per cent of the cases, inquiry reports have not been submitted as yet.

सर, अगर रफ्तार की बात करें, तो आज भी हिंदुस्तान में राजधानी और शताब्दी की रफ्तार के बारे में बात की जाती है। इनको कांग्रेस के जमाने में शुरू किया गया था। रफ्तार में इन्होंने अपना बहुत नाम कमाया है और इन दो गाड़ियों ने अब तक बहुत लंबा सफर तय किया है। 2004 के बाद mail express 51.1 kilometre per hour की स्पीड से चल रही है, passenger rail 35.1 kilometre per hour की स्पीड से चल रही है, goods rail 23.6 kilometre per hour की स्पीड से चल रही है and the much hyped Vande Bharat, जिसके बारे में कहा गया था कि यह 160-180 kilometre per hour की स्पीड से चलेगी, जबकि एक्चुअल में यह 60-70 kilometre per hour की स्पीड से चल रही है। यह इनकी रफ्तार की गति है, जिसके बारे में ये बार-बार क्लेम करते हैं कि इनकी रफ्तार बढ़ा दी है।

सर, 95 परसेंट से ज्यादा लोग सब-अर्बन, जनरल, मेल सर्विस ट्रेन्स में और खासकर नॉन-एसी कोचेज में सफर करते हैं। ये 95 परसेंट ऑफ इंडियंस को इग्नोर करके 5 परसेंट, जो हाई स्पीड ट्रेन्स में जाना चाहते हैं, उनके ऊपर फोकस करते हैं, इसीलिए ये बार-बार वंदे भारत की बात करते रहते हैं। सर, इन्होंने करीब 136 वंदे भारत गाड़ियां को स्टार्ट किया। जब ट्रेन स्टार्ट होती है, तो हमारे प्रधान मंत्री झंडा लेकर वहां पर पहुंच जाते हैं। सर, मैं आपको एक किस्सा सुनाना चाहता हूँ। हमारी इस बिल्डिंग के बगल में रेल मंत्रालय है। उस बिल्डिंग का उद्घाटन हो रहा था। उस समय जगजीवन राम साहब रेल मिनिस्टर थे। वे नेहरू जी के पास गए और बोले कि रेल मिनिस्ट्री की बिल्डिंग, रेल भवन का उद्घाटन किया जा रहा है, तो आप चलिए और उसका उद्घाटन कीजिए। नेहरू जी ने कहा कि मैं नहीं जाऊंगा। आप रेल मिनिस्टर हैं, आप उसका उद्घाटन कीजिए और उसके लिए जिन्होंने काम किया, उन सभी ऑफिसर्स को अपने साथ रखकर उसका उद्घाटन कीजिए। वे झंडा लेकर वहां नहीं पहुंचे थे, लेकिन यहां देखा जा रहा है कि वंदे भारत पर, हर ट्रेन पर प्रधान मंत्री जी झंडा लेकर पहुंच जाते हैं। ...**(व्यवधान)**... मोदी जी ने 2017 में अनाउंस किया था कि जब आजादी के 75 साल होंगे, तब 2022 में बुलेट ट्रेन आएगी, लेकिन बुलेट ट्रेन की कोई कोई खबर ही नहीं है। स्टैंडिंग कमेटी में भी यह सवाल किया गया कि आखिरकार बुलेट ट्रेन कब स्टार्ट होगी? इसका कोई जवाब न रेल मिनिस्टर के पास था और न ही मिनिस्ट्री के पास था।

सर, चाइना के बारे में बहुत बातें करते हैं। इन्होंने चाइना के ऐप्स बैन किए, इतना हो-हल्ला हुआ था कि हमने चाइना ऐप्स बैन कर दिए हैं। सारी दुनिया को पता है कि चाइनीज एग्रेसन कैसा था और किस तरह से वे हमारे देश में घुसपैठ करके बैठे थे। ये जो वंदे भारत की बात करते हैं, जो हाई स्पीड ट्रेन्स की बात करते हैं, उनके व्हील्स एंड ऐक्सलस जो हैं, उनको ये चाइना से मंगा रहे हैं। लगातार तीन-चार साल से मंगाते जा रहे हैं। इस साल भी इन्होंने 1,620 करोड़ रुपए के व्हील एंड ऐक्सल पाटर्स को चाइना से इम्पोर्ट किया है। ये जो बोलते रहते हैं कि हम चाइना के खिलाफ हैं, हमने उनके ऐप्स बंद कर दिए और उनके साथ सब खत्म हो गया, लेकिन ये सब खरीदारी वहां से कर रहे हैं। मैं जानना चाहता हूं कि मेक इन इंडिया का क्या हुआ? ...(समय की घंटी)...

सर, मुझे एक मिनट और दीजिए। कांग्रेस गवर्नमेंट के टाइम पर सीनियर सिटिजन्स के लिए, मीडिया के मित्रों के लिए, किसानों के लिए, स्टूडेंट्स के लिए, कन्सेशन दिया गया था, लेकिन इस सरकार ने कोविड के नाम पर ये सारे कन्सेशन्स खत्म कर दिए हैं। मैं इस सरकार से और खासकर मंत्री जी से अपील करना चाहूंगा कि हमारे मीडिया के मित्रों, सीनियर सिटिजन्स, एक्स-सर्विसमेन और किसानों के लिए जो कन्सेशन्स खत्म किए थे, उनको फिर से बहाल करें। ...(व्यवधान)...

उपसभाध्यक्ष (श्री राजीव शुक्ला): आप उनकी बात मत सुनिए। आप अपनी बात खत्म कीजिए।

डा. सैयद नासिर हुसैन: सर, भारतीय रेल आम आदमी के लिए सबसे सस्ता, सुरक्षित और भरोसेमंद साधन रहा है। कारोबार के नजरिया से कभी रेल स्टार्ट नहीं की गई थी। रेल को सेवा के नजरिये से स्टार्ट किया गया था। इसमें सेवा का नजरिया ही होना चाहिए। इसको सेल्फ-सस्टेनेबल बनाना चाहिए। इसका अपना एक विजन होना चाहिए। हमारी जो ग्रोइंग पॉपुलेशन है, उसके तहत उसकी नीड्स को केटर करने के लिए, उसके एक्सपेंशन के लिए एक बड़ा विजन होना चाहिए।

सर, मैं अपनी बात खत्म करता हूं और एक बार फिर से एक अपील करता हूं। मैंने कर्नाटक के बारे में, बेल्लारी के बारे में, गुलबर्गा के बारे में, यादगीर के बारे में जितने प्रोजेक्ट्स का जिक्र किया है, मुझे उम्मीद है कि उनके बारे में रेल मिनिस्टर ने सुना है। वे इन तमाम प्रोजेक्ट्स को शुरू करेंगे, कंप्लीट कराने की कोशिश करेंगे और कर्नाटक में कांग्रेस की सरकार है, इसकी वजह से वे भेदभाव नहीं करेंगे, इस अपील के साथ मैं अपनी बात खत्म करता हूं। थैंक यू, सर।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI RAJEEV SHUKLA): Thank you. Now, Shrimati Mamata Thakur. She will speak in Bengali.

SHRIMATI MAMATA THAKUR (West Bengal): *Respected Sir, thank you for giving me the opportunity to speak on behalf of All India Trinamool Congress. The hon.

* English translation of the original speech delivered in Bengali.

Railway Minister had spoken in the House two or three days ago. He was being arrogant. How will he solve the problem? In order to solve a problem, you must first acknowledge that there is a problem. If he has already assumed everything was wrong before 2014 and he came and fixed everything, then, I would like to request through you that hon. Railway Minister should show some humbleness.

My party has repeatedly requested discussion on important issues such as frequent accidents, safety lapses and rampant mismanagement in the railways under Rule 267. Yet all these requests were ignored. Despite repeated demands by the opposition, no steps have been taken to restore the pre-Covid subsidy. Subsidy on rail tickets has come down by six percent in the past few years. The Central Government has also stopped exemptions for senior citizens and recognized journalists. Sir, then how will the Central Government look at the subsidy when the railways are collapsing due to their management or rather mismanagement? According to the CAG report, in 2019-20, passenger and other coach services incurred a loss of Rs. 63,364 crore. The entire profit of the freight-carrying operation is utilized. Losses in passenger transport have been increasing year after year. Indian Railways faced a loss of Rs 2604.40 crore due to unpaid loans, GST and making inappropriate decisions such as non-fair revenue generation, concessions on ineligible grants and wasteful expenditure. Nowadays citizens fear traveling by train. Only in 2023-24, 313 passengers and 4 railway workers lost their lives in 40 tragic accidents. In the last decade train accidents have become commonplace. Only in the last month, 18 people died due to lack of adequate management at New Delhi station. However, the Railway Amendment Bill 2024 which was passed last week, failed to pay compensation on time, that is to be paid within two months of the accident. Sir, according to the CAG report, 20 percent of these accidents are due to railway lines exceeding their lifetime. More than 40 percent of the rail coaches have been in use for the past 20 years or more. A measly 9 percent of the total capital expenditure by the railways is allocated to track renewal, and a paltry 1.4 percent is spent on signaling systems. Altogether, a total expenditure of Rs 63,000 crore has been spent on the installation of Kavach on each route. Currently, it will take at least 50 years to install it on all the routes. On the other hand, 1.6 lakh crore has been allocated to the Vande Bharat project. 9 out of 10 suburban commuters travel in either second class or sleeper class. Only 1 in 10 urban passengers travel in upper class including air-conditioned coaches. However, in the last decade, the affordability to travel in air-conditioned class has increased by 190 percent while the affordability to travel in second class has increased by only 15 percent.

Sir, just a month after the horrific Balasore accident in 2023 that claimed the lives of 296 passengers, the Government announced the Amrit Bharat Superfast Express service with non-air-conditioned sleeper class coaches. Yet the ticket price is 15-17 percent more than the normal fare. We should not forget that most of those who lost their lives in the tragic Balasore accident were the common people traveling without tickets. The decline of Indian Railways began in 2016, when the BJP Govt decided to stop railway allocation.

As a devotee of Matua religion, in remembrance of Thakur Sri Sri Harichad Thakur and Sri Sri Guru Chand Thakur, I would like to express my gratitude on behalf of the Matua Community to our hon. Chief Minister, respected Bandopadhyay, who has served as Railway Minister in 2009, and established the Thakurnagar railway station as a model station. Hon'ble Railway Minister ought to express regret to every Indian citizen for making the backbone of the nation unstable. I again request him through you Sir to show some humbleness. Thank you.

4.00 P.M.

श्री संजय सिंह (राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र, दिल्ली): मान्यवर, आपने मुझे इस महत्वपूर्ण विभाग, रेलवे विभाग के कार्यकरण पर चर्चा में बोलने का जो अवसर दिया है, इसके लिए आपका धन्यवाद।

मान्यवर, भारतीय रेलवे के बारे में यह कहा जाता है कि ऑस्ट्रेलिया देश की जितनी आबादी है, उतने लोगों को भारत की रेल प्रतिदिन एक स्थान से दूसरे स्थान पर पहुंचाने का काम करती है। भारतीय रेलवे का क्षेत्र, इतना बड़ा क्षेत्र है! हमारे साथियों ने भी कहा कि इसके लिए पहले अलग से बजट आता था और सबको इसका इंतजार रहता था। नई ट्रेनों की घोषणाएं होती थीं; क्या-क्या रेल के अंदर बदलाव किये जाते थे, उनके बारे में मंत्री जी बताते थे; कितने कर्मचारी रखे जाएंगे, इसकी घोषणाएं होती थीं। पूरे देश को इस बात का इंतजार होता था, लेकिन अब आप आम बजट के साथ रेलवे का बजट लेकर आते हैं। इसकी हालत क्या बना दी? बातें तो बड़ी-बड़ी होती हैं - वंदे भारत ट्रेन, बुलेट ट्रेन। प्रधान मंत्री जी ने कहा था कि मुंबई से अहमदाबाद तक बुलेट ट्रेन चलेगी। ...**(व्यवधान)**... बुलेट ट्रेन। ...**(व्यवधान)**... ये लोग बुलेट ट्रेन चला रहे हैं। ...**(व्यवधान)**... बुलेट ट्रेन तो छोड़िए, जानवरों की तरह इंसानों को रेलवे के अंदर एक जगह से दूसरी जगह तक ले जाया जा रहा है। शर्म आती है। वह दृश्य देख कर शर्म आती है।

मान्यवर, हमने कुंभ मेले के समय ट्रेनों के डिब्बों को तोड़ने का दृश्य देखा। एसी डिब्बों को तोड़-तोड़ कर लोग अंदर घुस रहे थे, जानवरों की तरह लोग एक जगह से दूसरी जगह तक जा रहे थे। आम इंसान की जिंदगी में सिर्फ मरना लिखा हुआ है। कभी रेलवे के ट्रैक पर मरना है, कभी एक ट्रैक पर दो ट्रेनें चल रही है, उनको टकराना है और एक्सीडेंट में मरना है, तो कभी दिल्ली के अंदर भगदड़ में लोगों की जान चली जाती है। ...**(व्यवधान)**... आम की जिंदगी में मरना लिखा हुआ है। सर, रेलवे के कर्मचारी, गैंगमेन मेरे पास मिलने के लिए आए थे। उन लोगों का यह कहना

था कि रेलवे ट्रैक पर काम करते हुए एक्सीडेंट हो जाता है, उसमें भी उनकी जान जाती है। आज रेलवे की यह हालत हो गई है। रेलवे के बारे में सीएजी की एक बहुत गंभीर रिपोर्ट है। माननीय मंत्री जी यहां पर बैठे हैं। मैं दिल से कहना चाहता हूं, वे यहां पर बैठे इसलिए नहीं कह रहा हूं। जब ये रेल मंत्री बने, तो पूरे देश को उम्मीद थी कि रेलवे के अंदर क्रांतिकारी बदलाव आएगा। यह उम्मीद थी कि देश के अंदर एक तकनीक के जानकार, एक पढ़े-लिखे और एक शिक्षित तथा योग्य व्यक्ति मंत्री बने हैं, वो बदलाव लेकर आएंगे, लेकिन रोज एक्सीडेंट पर एक्सीडेंट हो रहे हैं। जितना ट्रेन की पटरी पर ट्रेनें नहीं चलतीं, उससे ज्यादा ट्रेन की पटरी के बाहर ट्रेनें चल रही हैं। यह अव्यवस्था का आलम है कि यहां भगदड़ से लोगों को मौत हो गई और मंत्री जी को उसका पता तक नहीं था। इसका मतलब यह है कि इनके कर्मचारी, इनके अधिकारी इनको बताते भी नहीं कि इतना बड़ा हादसा हो गया। सर, इसी दिल्ली में लोगों की मौत हुई।

सर, रेलवे के बारे में सीएजी की एक रिपोर्ट आई। मैं उसके बारे में एक बात कह कर अपनी बात खत्म करूंगा। ...**(व्यवधान)**... 2,604 करोड़ रुपए ...**(व्यवधान)**... रेलवे में 2,604 करोड़ रुपए की गड़बड़ी पकड़ी गई। इस गड़बड़ी के अंदर 834 करोड़ रुपए की गड़बड़ी ऐसी है, जिसको मेरे ख्याल से अगर मंत्री जी भी सुनेंगे, तो शर्म आएगी। मुम्बई से बांद्रा तक रेलवे के डेवलपमेंट का एक प्रोजेक्ट रखा जाता है, उसके लिए लोन लिया जाता है और उस लोन के ऊपर कर्ज का जो ब्याज दिया जाता है, वह 834 करोड़ रुपए दिया जाता है, लेकिन वह परियोजना शुरू तक नहीं होती। मान्यवर, आपके यहां यह अनियमितता का मामला है। अगर आपको मौका मिले, तो इसका स्पष्टीकरण दीजिएगा।

मान्यवर, मैं अंत में एक और बात कह कर अपनी बात खत्म करूंगा, क्योंकि समय कम है। हम लोगों ने बहुत पहले एक फिल्म देखी थी, जिसमें एक गाना है:

*सारी दुनिया का बोझ हम उठाते हैं,
लोग आते हैं, लोग जाते हैं,
हम वहीं पर खड़े रह जाते हैं।*

मान्यवर, यह मैं कुलियों के दर्द के बारे में बता रहा हूं। तीन दिन पहले कुलियों के संगठन के लोग मुझसे मिलने के लिए आए थे। पूरे देश में 19,000 कुली हैं, जिनके लिए 2009 में घोषणा की गई थी कि उनके बच्चों को नौकरी दी जाएगी, उनको गैंगमैन की नौकरी दी जाएगी। लेकिन आज उन कुलियों की हालत यह हो गई है कि रेलवे के प्लेटफार्म्स पर ई-रिक्शा चलते हैं। रेलवे के प्लेटफार्म्स पर सामान ढोने के लिए वाहन चलते हैं। यात्रियों को एक प्लेटफॉर्म से दूसरे प्लेटफॉर्म पर पहुंचाने के लिए वहां पर वाहन मौजूद हैं, तो जाहिर सी बात है कि पैसेंजर्स उनका इस्तेमाल करेंगे। इन कुलियों का दर्द सुनने के लिए कोई तैयार नहीं है।

मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगा कि जो लोग वर्षों से लोगों का बोझ उठा रहे हैं, उनके परिवार की चिंता कीजिए, उनकी गरीबी की चिंता कीजिए और कृपा करके ये जो 19,000 लोग हैं, जो आज बेरोजगारी की कगार पर हैं, उनको कहीं समायोजित करने के लिए या उनके लिए कोई महीने की तनखाह की घोषणा, मदद की घोषणा सरकार की ओर से, अपनी ओर से कीजिए।

अंत में, मैं यही बात कह कर अपनी बात समाप्त करूँगा कि आज पूरे देश को इंतजार है इस बात का कि कब ये दुर्घटनाएँ रुकेंगी, पूरे देश को इंतजार है इस बात का कि 3 लाख भर्तियाँ, जो आपने रोक रखी हैं, जिसके कारण आज संवेदनशील जगहों पर employee नहीं है, कर्मचारी नहीं है, दुर्घटनाएँ हो रही हैं, वे कब रुकेंगी? रेल की पटरियों को ठीक करने का काम, जिस पर आप 180 किलोमीटर, 160 किलोमीटर की स्पीड की ट्रेनें चला रहे हैं, वे रेलवे की पटरियाँ कब ठीक होंगी? मान्यवर, यह सरकार ही पटरी से उतर गई है। अभी नासिर हुसैन जी काफी दुखी थे, वे कह रहे थे रेल मंत्री बन जाते हैं मोदी जी। ...**(व्यवधान)**...

उपसभाध्यक्ष (श्री राजीव शुक्ला): धन्यवाद, धन्यवाद।

श्री संजय सिंह: सर, मोदी जी विदेश मंत्री बन जाते हैं, शिक्षा मंत्री बन जाते हैं, सांस्कृतिक मंत्री बन जाते हैं, विज्ञान मंत्री बन जाते हैं। ...**(समय की घंटी)**...

उपसभाध्यक्ष (श्री राजीव शुक्ला): धन्यवाद, धन्यवाद।

श्री संजय सिंह: सर, मोदी जी के अंदर बहुत कला है, खेल मंत्री बन जाते हैं। सारा मंत्रालय अकेले मोदी जी चला रहे हैं, इसलिए इस पर नाराज नहीं होना चाहिए, धन्यवाद।

उपसभाध्यक्ष (श्री राजीव शुक्ला): धन्यवाद। ...**(व्यवधान)**... शांत, शांत, शांत। ...**(व्यवधान)**...
Hon. Members, requests have been received from Members to adjourn the discussion today due to Holi festival. Accordingly, considering the request of Members, further discussion and reply of the Minister would continue on Monday. The House stands adjourned to meet at 11.00 a.m. on Monday, the 17th March, 2025.

The House then adjourned at seven minutes past four of the clock till eleven of the clock on Monday, the 17th March 2025