anti-human nature of the laws. The law which was introduced by Shrimati Indira Gandhi Government in 1972 and strengthened by the Vajpayee Government by the amendments is basically neglecting the rights of the people. The Wildlife Protection Act has become a human life destruction act. People are not able to do the agricultural work. That is creating huge economic loss every year. Wild boars are destroying banana, ginger, turmeric, tapioca and other tuber crops. People are afraid to go to work in rubber, coffee and tea plantations. It is a big issue. The children are afraid to go to school. People are unable to go to hospitals because they are afraid of wildlife attacks. The attacks are not happening inside the forests, it is happening inside the villages and even in cities. The animals which are attacking the human beings are getting the protection and attention from the authorities. Sir, the SOP is a joke. (*Time-bell rings.*) When a tiger or a leopard...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Time is over, Dr. V. Sivadasan.

The following hon. Members associated themselves with the issue raised by the hon. Member, Dr. V, Sivadasan: Shri P. P. Suneer (Kerala), Shri A. A. Rahim (Kerala), Dr. John Brittas (Kerala), Shri Ravi Chandra Vaddiraju (Telangana), Shri Sujeet Kumar (Odisha), Shrimati Sulata Deo (Odisha), Shri Niranjan Bishi (Odisha), Dr. Fauzia Khan (Maharashtra), Dr. Kanimozhi NVN Somu (Tamil Nadu), Shri Prakash Chik Baraik (West Bengal) and Dr. Sasmit Patra (Odisha).

Now, Shrimati Sulata Deo — Demand to allocate more funds for Railway safety.

Demand to allocate more funds for Railway safety

श्रीमती सुलता देव (ओडिशा): Mr. Deputy Chairman, सर, आज के टाइम में अगर हम देखें तो रेल दुर्घटनाएँ बहुत ज्यादा हो रही हैं। यह बहुत ही चिंताजनक है, क्योंकि ये दुर्घटनाएँ बार-बार हो रही हैं और उन पर तत्काल ध्यान दिए जाने की आवश्यकता है। रेल मंत्रालय के अनुसार, 2017 और 2023 के बीच में 244 परिणामी ट्रेन दुर्घटनाएँ हुई हैं, जिनमें से कई ट्रेन के पटरी से उतर जाने के कारण और "कवच" न होने के कारण हुई हैं। मैं ओडिशा से बिलाँग करती हूँ। यह सबको मालूम है और पूरी दुनिया ने भी देखा कि बालासोर के बहानगा में जैसी ट्रेन दुर्घटना हुई, वैसी ट्रेन दुर्घटना शायद ही कहीं और हुई है।

बालासोर ट्रेन के एक्सीडेंट में करीब 300 लोगों की जानें गईं, करीब 1200 लोग बहुत ज्यादा injured हुए थे। मैं अपने पूर्व मुख्य मंत्री श्री नवीन पटनायक जी का शुक्रिया अदा करूंगी कि उन्होंने ग्रीन कॉरिडोर करके सारी एम्बुलेंसेज़ को रातों-रात भेजा और बहुत सारे लोगों की जिन्दगी को बचाया जा सका। जब नए बुनियादी ढांचे के लिए पर्याप्त धनराशि आवंटित की जाती है, तो मौजूदा बुनियादी ढांचों की सुरक्षा को प्राथमिकता देना महत्वपूर्ण है।

टक्कररोधी कवच का कार्यान्वयन बहुत धीमी गति से चल रहा है। अब तक केवल 1,445 किलोमीटर दूरी तक की स्थापना की गई है। स्थापना की गति और तेज़ होनी चाहिए। इसके अतिरिक्त ट्रेन दुर्घटना को रोकने और सक्रिय उपाय करने के लिए तकनीकी प्रगति के लिए निवेश की आवश्यकता है। आज हम बुलेट ट्रेन की बात करते हैं, लेकिन आज भी trains की हैडलाइट्स हैलोजन हैं। ट्रेन की हैडलाइट्स एलईडी होनी चाहिए। करीब 5 परसेंट तक एलईडी हुई हैं। हैलोजन लाइट में 20 मीटर दूर तक देख सकते हैं और एलईडी लाईट में 200 मीटर दूर तक देख सकते हैं, जिसके चलते हाथियों की जान को भी हम बचा सकते हैं, क्योंकि कॉरिडोर में आने से बहुत सारे हाथियों की जान भी चली जाती है। हम बड़े से बड़े एक्सीडेंट को होने से रोक सकते हैं। महोदय, ट्रेन 130 की स्पीड से चलती है, तो उसकी हैडलाइट का अपडेशन बहुत ज़रूरी है। कवच के लिए ज्यादा से ज्यादा काम किया जाए, स्टेशंस का मॉडिफिकेशन किया जाए। मैनहैंडलिंग की प्रॉब्लम होती है, कभी-कभी लोको पायलट्स को बहुत प्रॉब्लम होती है। मैंने स्वयं देखा है कि बिलासपुर-राउरकेला से साढ़े चार घंटे लगने का समय, जो कभी-कभी 8-9 घंटे लग जाता है, उसमें लोको पायलट बहुत थक जाता है, जिस कारण कभी-कभी सिगनल छूट जाता है और एक्सीडेंट होता है। महोदय, ट्रेन की पटरी की बार-बार जांच होनी चाहिए। मैं एक बात यह भी बोलूंगी की रेलवे सेफ्टी बोर्ड में एक experienced loco pilot का होना बहुत ज़रूरी है, क्योंकि रेलवे सेफ्टी देखने वाले लोको पायलट अच्छे हों ...(**समय की घंटी**)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: The following hon. Members associated themselves with the Zero Hour Mention made by hon. Member, Shrimati Sulata Deo: Dr. John Brittas (Kerala), Shri A.A. Rahim (Kerala), Shri Niranjan Bishi (Odisha), Shri Debashish Samantaray (Odisha), Dr. Sasmit Patra (Odisha), Shri Prakash Chik Baraik (West Bengal), Dr. Fauzia Khan (Maharashtra) and Dr. V. Sivadasan (Kerala).

श्री अमर पाल मौर्य, "Demand to conduct direct election of the Block Chief and District Panchayat President under the Panchayati Raj system."

Demand to conduct direct election of the Block Chief and District Panchayat President under the Panchayati Raj system

श्री अमर पाल मौर्य (उत्तर प्रदेश): माननीय उपसभापति महोदय, पंचायती राज व्यवस्था में जिला पंचायत अध्यक्ष एवं ब्लॉक प्रमुख का चुनाव सीधे जनता से कराए जाने के संदर्भ में चर्चा के लिए आपके समक्ष खड़ा हुआ हूं।

महोदय, 2 अक्टूबर, 1959 को पंचायती राज व्यवस्था नागौर, राजस्थान से लागू हुई थी। उपसभापति महोदय, इसके बाद इसमें कई प्रकार के स्थानीय सुधार और बदलाव किए गए। अशोक मेहता की समिति, 1978 द्वारा स्थानीय प्रशासन में पारदर्शिता और जवाबदेही को बढ़ाने के लिए लोकतांत्रिक प्रक्रियाओं को मज़बूत करने के लिए सुझाव दिया गया। महोदय, वित्तीय प्रशासनिक सुधार आयोग, 2005 ने जिला पंचायत अध्यक्ष का प्रत्यक्ष चुनाव कराने की सिफारिश