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

THE BUDGET (MANIPUR), 2025-2026

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

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

SUPPLEMENTARY DEMANDS FOR GRANTS (MANIPUR), 2024-2025

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

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

GOVERNMENT BILL

The Railways (Amendment) Bill, 2024

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

THE MINISTER OF RAILWAYS; THE MINISTER OF INFORMATION AND

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

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

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

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

The question was proposed.

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

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

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

[**उपसभाध्यक्ष (श्री घनश्याम तिवाड़ी)** *पीठासीन हुए।*]

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

उपसभाध्यक्ष (श्री घनश्याम तिवाड़ी): कृपया समाप्त करें।

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.00 P.M.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

उपसभाध्यक्ष (श्री घनश्याम तिवाड़ी): जी।

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

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

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

उपसभाध्यक्ष (श्री घनश्याम तिवाड़ी): श्री शुभाशीष खुंटिया।

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

उपसभाध्यक्ष (श्री घनश्याम तिवाड़ी): कृपया समाप्त कीजिए।

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

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

महोदय, जय जगन्नाथ, वंदे उत्कल जननी।

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

अंत में, मैं यही कहूँगा, इनके लिए एक शेर हैः

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

आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

उपसभाध्यक्ष (श्री घनश्याम तिवाड़ी): यह ठीक रहेगा।

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

4.00 P.M.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

माघ मकरगत रबि जब होई।
तीरथपतिहिं आव सब कोई॥

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.00 P.M.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

उपसभाध्यक्ष (श्री विक्रमजीत सिंह साहनी): धन्यवाद।

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(**उपसभापति महोदय** *पीठासीन हुए।*)

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

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

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

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

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

श्री उपसभापतिः आदित्य जी, आपका समय खत्म हुआ, अब आप समाप्त करें।

श्री आदित्य प्रसादः एक मिनट, सर।

श्री उपसभापतिः नहीं, अब आप समाप्त करें।

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

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

PANEL OF VICE-CHAIRPERSONS

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

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