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

1.00 **P.M.**

(MR. DEPUTY CHAIRMAN *in the Chair.*)

$ DISCUSSION ON THE WORKING OF THE MINISTRY OF RAILWAYS

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Further discussion on the Working of Ministry of Railways raised by Shri Samik Bhattacharya on the 12th March, 2025. On 12th March, 2025, Shri Sanjay Singh had concluded his speech while participating in the discussion. I now call upon the Members whose names have been received for participation in the discussion. माननीय श्री संजय सेठ, आपके पांच मिनट्स हैं। ...(**व्यवधान**)... आप लोग अपनी-अपनी जगह सीट पर बैठें। We are resuming discussion, please. संजय सेठ जी, अब आप बोलें।

श्री संजय सेठ (उत्तर प्रदेश) : सर, मैं आज जब भारतीय रेल के गौरवशाली इतिहास, प्रगति और भविष्य की संभावनाओं पर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ, तो मेरा हृदय गर्व से भर जाता है। अगर हम रेल के इतिहास को देखें, तो हम यह भुला नहीं सकते कि जब हमारे राष्ट्रपिता महात्मा गांधी को अफ्रीका में रेल के डिब्बे से अपमानित करके उतारा गया था और वहीं से स्वतंत्रता संग्राम की कहानी शुरू हुई थी। हमें वह दिन भी याद है, जब 1947 में विभाजन के समय लाखों लोग ट्रेनों की छतों पर चढ़कर अपने देश भारत में आ रहे थे। हमें आज का दिन भी याद है जब महाकुंभ में 65 करोड़ लोगों को आस्था की डुबकी दिलाने के लिए 17,000 ट्रेनें चलाकर भारतीय रेल ने उन सारे लोगों की आस्था को पूरा किया है।

सर, अगर हम लोग विपक्ष की सरकारों को देखें तो उस वक्त भारतीय रेल को एक धन कमाने की मशीन की तरह देखकर काम किया जाता था। उसमें चाहे उपकरण की खरीद हो, चाहे मेंटेनेंस हो, चाहे खाने के लिए सामान खरीदना हो, चाहे सुरक्षा की बात हो, सब चीजों में, यहां तक कि नौकरी तक में लोग भ्रष्टाचार कर रहे थे और उसका नतीजा यह है कि आज उसी विभाग के कई मंत्री अभी तक जेलों में हैं। लेकिन, 2014 के बाद जब माननीय नरेन्द्र मोदी जी ने प्रधान मंत्री पद प्राप्त किया, तो उसके बाद हमने बहुत बड़ा बदलाव देखा है। उनका विजन रेलवे को विश्व-स्तरीय बनाने और देश के हर कोने को रेल से जोड़ने का रहा है। उनका विजन यात्रा

$Further discussion continued from the 12th March, 2025.

को आरामदायक बनाने का रहा है। आज उसी विजन के अंतर्गत हमारी भारतीय रेल विश्व का चौथा सबसे बड़ा नेटवर्क बनकर निकली है। माननीय प्रधान मंत्री जी ने सारे देश को जोड़ने का काम किया है, चाहे वह मेघालय हो, चाहे वह मणिपुर हो, चाहे वह सिक्किम हो, चाहे कश्मीर हो, चाहे उधमपुर-कश्मीर-बारामुला की ट्रेन हो, इन सबसे पूरे देश को रेल से जोड़ने का काम माननीय प्रधान मंत्री जी ने अपने समय में किया है।

सर, रेलवे ने हर दिशा में मजबूती से काम किया है। उसमें चाहे नए स्टेशंस बनाने हों, इंफ्रास्ट्रक्चर की गुणवत्ता हो, नई ट्रेनें हों या साफ-सफाई हो। इसी के लिए माननीय रेल मंत्री जी के द्वारा रेलवे की कोचों में 3,10,000 टॉयलेट्स बनाए गए हैं, जिससे स्टेशन की गंदगी खत्म हो सके। आज हमारे स्टेशंस एयरपोर्ट की तर्ज पर बन रहे हैं। 1,337 स्टेशंस में "अमृत भारत स्टेशन योजना" के अंतर्गत काम हो रहे हैं और वंदे भारत, नमो भारत और रैपिड रेल जैसी ट्रेनें गति और आराम का अनुभव दे रही हैं। इस वक्त 136 वंदे भारत ट्रेनें चल रही हैं और पहली बुलेट ट्रेन अपना सपना साकार करने में लगी है, बहुत जल्द ही वह पटरी पर दौड़ती दिखाई देगी। हम लोग पहली hydrogen-powered ट्रेन का ट्रायल भी कर रहे हैं, जो हरियाणा के जींद से सोनीपत स्टेशन के बीच चलेगी। इसका डिज़ाइन उत्तर प्रदेश में RDSO के द्वारा तैयार किया गया है और इसमें ईंधन के रूप में हाईड्रोजन यूज़ होगा।

सर, डिफेंस के बाद रेलवे के पास सबसे बड़ा land bank होता है। मैं माननीय रेल मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद दूंगा और उनके विज़न को बताऊंगा कि उन्होंने इतना अच्छा काम किया है कि रेलवे की जिस खाली ज़मीन पर अतिक्रमण हो रहे थे, जिस पर लोग कब्ज़ा कर रहे थे, उसको देखते हुए RLDA के नाम से एक organization बनाई गई है, उसके तहत उसके अंदर PPP मॉडल पर ...(**समय की घंटी**)... सर, अभी तो...

श्री उपसभापति : आपके पास बोलने के लिए पांच मिनट का समय था।

श्री संजय सेठ : सर, दो-तीन मिनट का समय और दे दीजिए।

श्री उपसभापति : इस बहस को समयबद्ध खत्म करना है, क्योंकि माननीय मंत्री जी को जवाब देना है, फिर सदन को The Appropriation Bill, 2025 लेना है। इसलिए जो समय तय किया गया है, please, उसी समय में अपनी बात conclude कीजिए।

श्री संजय सेठ : सर, इस तरह से हमारे RLDA के अंदर PPP मॉडल पर काम चल रहे हैं। मैं यू.पी. से आता हूं। यू.पी. के लिए इस बार 19,858 करोड़ रुपये का बजट दिया है। यू.पी. के लिए बहुत सारे काम किए जा रहे हैं।

मैं एक और चीज़ बताना चाहूंगा कि विपक्ष के लोग सुरक्षा की बात कर रहे थे। जब वर्ष 2013-14 में यूपीए की सरकार थी, तब सुरक्षा के ऊपर 40 हज़ार करोड़ रुपये से कम रुपये दिए गए थे, जबकि NDA की सरकार में इसके लिए 1,16,000 करोड़ रुपये दिए गए हैं।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Dr. M. Thambidurai; five minutes.

DR. M. THAMBIDURAI (Tamil Nadu): Mr. Deputy Chairman, Sir, on behalf of my AIADMK party leader, Thiru Edappadi Palaniswami, I rise to participate in the discussion on the functioning of the Ministry of Railways. First of all, I thank hon. Railway Minister, Shri Ashwini Vaishnaw, as he visited Chennai recently. We have seen the statement about the progress which they are making. At the same time, I want to draw the attention of the hon. Minister, through you, that our hon. Thiru Edappadi Palaniswami made a statement that many projects are still pending in Tamil Nadu that are not being taken seriously. That is why I am requesting for that. For example, one of the pending projects is a new railway line from Puducherry to Bengaluru, *via*., Jolarpet, Krishnagiri and Hosur, which is connecting two States and one Union Territory, *viz*., Tamil Nadu, Karnataka and Puducherry. Several thousand people every day suffer for want for a direct railway link between Puducherry and Bengaluru.

This announcement was made when I was the Deputy Speaker in 1984 in Parliament. Shri Madhavrao Scindia announced that he was going to take up this project and a survey was conducted. But the project has been pending since 1984. Areas of my constituency come under this project, namely, Krishnagiri and Hosur which are very important. It has to be considered. Also, there is an urgent need to have a doubling of railway line between Trichy and Erode, *via*., Karur. There is also a need for doubling of railway line between Karur and Salem, *via*., Namakkal and Rasipuram. I request that these are the projects which are to be taken up very seriously and quickly.

Sir, another important thing is regarding the safety. Recently, you would have read about what happened in Jolarpettai and other places regarding the safety of women. That is more important and also facilities.

Now, I come to maintenance facilities and safety aspects in the Indian Railways. What we normally see is that once a new train is introduced, the earlier prestigious trains are relegated to the background. For example, between Chennai and Bengaluru, prestigious Brindavan Express was introduced. Later, once Shatabdi Express was introduced, Brindavan Express lost its relevance. Now that Vande Bharat is introduced, the prestigious Shatabdi Express is losing relevance and, likewise, the earlier ones are being sidelined. The maintenance of Shatabdi Expres is very poor.

They contain very old bogies and damaged seats. Facilities that were available earlier are being curtailed. The food quality is also very poor. Sanitation is not being kept at all and the toilets are not clean. People complain that the facilities that were available at the time of introduction of such trains are not available now and such

facilities should be maintained. New coaches must be there in Shatabdi Express. I have already said about the safety of passengers, especially, the women passengers. As you know in an incident, a male entered in a lady compartment at Jolarpet Junction. The lady was pregnant and she was thrown out. This is the situation. Therefore, safety is very important. What I am requesting is that, as there is a lot of unemployment in our country, every compartment must have a police official. For three coaches, we are having only one TTR. If we have one TTR and a police official in each compartment, the female passengers might feel safe while travelling at night. This is a very important issue that I am bringing to your notice in order to avoid the criminal activities which are taking place nowadays. The hon. Minister must consider these safety measures by introducing police officials and TTRs in each compartment which is lacking. As he has come over here, I want to bring this to his notice that each compartment must have a TTR and a police official for the safety of the passengers, especially, during the night. Earlier, I requested for the project connecting Bengaluru to Puducherry. This is a long-pending demand, which I am requesting for. There is a project from Dharmapuri to Morappur; that connection is still pending. It also comes under my area. I request the hon. Minister that whatever points I have raised regarding new trains for Tamil Nadu—Tamil Nadu is being neglected in getting new railway lines—these are the demands of the people there and they must be considered. Especially, the Shatabdi Express must have good coaches which has been neglected. These are my demands. Thank you, Sir.

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Now Shri Mithlesh Kumar; five minutes.

श्री मिथलेश कुमार (उत्तर प्रदेश): माननीय उपसभापति महोदय, बजट के विवरण में जाने से पहले मैं अपने हृदय से माननीय प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी का आभार व्यक्त करना चाहता हूं, जिनके दूरदर्शी नेतृत्व ने महाकुंभ मेला, 2025 की अभूतपूर्व सफलता में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है। महाकुंभ, प्रयागराज में श्रृद्धालुओं का विशेष विशाल मेला था। मैं माननीय प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी को धन्यवाद देता हूं, जिन्होंने हर भारतीय को महाकुंभ में जाने का अवसर प्रदान किया। रेलवे ने 17 हजार से अधिक ट्रेन्स चलाकर विशाल कार्य किया है। प्रयागराज में ही रेलवे ने पांच करोड़ श्रृद्धालुओं को संभाला, जबकि पास के क्षेत्रों में जैसे वाराणसी, अयोध्या, चित्रकूट, लखनऊ, डीडीयू, कानपुर, झांसी और जबलपुर में 15 करोड़ यात्रियों को संभालने का काम किया है। मैं माननीय रेल मंत्री जी का हृदय से धन्यवाद देता हूं।

उपसभापति महोदय, इस बजट का एक महत्वपूर्ण हिस्सा नई रेलवे लाइनों के लिए समर्पित है, जिसमें देशभर में कनेक्टिविटी सुधारने के लिए 32, 235.24 करोड़ रुपये आवंटित किए गए हैं। सर, यह बजट भारतीय रेलवे को एक आधुनिक, प्रभावी और सुरक्षित परिवहन नेवटर्क में बदलने की हमारी अटूट प्रतिबद्धता को पुनः स्थापित करता है, जो हमारे माननीय

प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी ने माननीय रेल मंत्री श्री अश्विनी वैष्णव जी ने और माननीय वित्त मंत्री श्रीमती निर्मला सीतारमण जी के दूरदर्शी नेतृत्व के प्रति अपनी हार्दिक दृढ़ता व्यक्त करता हूं। हम सभी मिलकर एक भविष्य उन्मुक्त रेलवे नेटवर्क की आधारशिला रख रहे हैं, जो भारत की प्रगति को गति देगा, राष्ट्रीय एकता को सुदृढ़ करेगा और प्रत्येक नागरिक के विश्वास को बनाए रखेगा, जो इस महत्वपूर्ण जीवन-रेखा पर निर्भर करता है। रेलवे बजट पर वर्तमान चर्चा महत्वपूर्ण है, क्योंकि इसने देश की दिशा और दशा दोनों को बदलने का काम किया है। केन्द्रीय बजट में माननीय रेल मंत्री जी के द्वारा 2025 में यूपी को रेलवे बजट के तौर पर 19,858 करोड़ रुपये मिले हैं, जिससे नई रेलवे लाइन, ट्रैक्स को कवच सिस्टम से लैस किए जाने जैसी प्रमुख परियोजनाएं शामिल हैं।

उपसभापति महोदय, मैलानी से शाहजहांपुर, फर्रुखाबाद नई रेलवे लाइन को 2010 के बजट में स्वीकृति मिली थी।जिसकी लंबाई 105 किलोमीटर थी, जिसमें रेलवे स्टेशन्स के नाम भी चिह्नित हो गए थे और तत्कालीन गवर्नमेंट के द्वारा 1,000 करोड़ रुपये का बजट भी जारी किया गया था, लेकिन उस सरकार की उदासीनता के कारण वह रेलवे लाइन नहीं बन पाई। क्योंकि पूर्णागिरि से गंगा जी तक लोगों के जाने के लिए काम करने की बहुत आवश्यकता थी, अतः मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करता हूं कि उत्तर प्रदेश में रेलवे के विकास के लिए आपने जो बजट दिया है, उसमें बहुप्रतिक्षित मैलानी-फर्रुखाबाद रेल परियोजना पर नई रेल लाइन बिछाने हेतु यथाशीघ्र अवमुक्त करने की कृपा करें।

महोदय, मैं इसी के अंतर्गत कहना चाहता हूं कि 'अमृत योजना' के अंतर्गत जो 1,337 रेलवे स्टेशन्स शामिल हुए थे,उनमें शाहजहाँपुर भी शामिल था, लेकिन अधिकारियों की उदासीनता के कारण, वहाँ पर पिछले 6 महीनों से कोई काम नहीं हो रहे हैं और सरियों तक में जंग लग गया है। हमने कई बार डीआरएम मुरादाबाद को चिट्ठी भेजी है, लेकिन उनके द्वारा कोई काम नहीं किया जा रहा है। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि वे उसका यथाशीघ्र संज्ञान लें और कार्रवाई करवाएं।

महोदय, रेल मंत्रालय द्वारा पूरे देश के कोने-कोने से वंदे भारत ट्रेन का संचालन कराया जा रहा है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि शाहजहाँपुर रेलवे स्टेशन भी जिला मुख्यालय का एक स्टेशन है। जनपद शाहजहाँपुर एक औद्योगिक और व्यावसायिक केंद्र होने के कारण यहाँ के व्यापारियों का दिल्ली और लखनऊ जाना होता है। लखनऊ उत्तर प्रदेश की राजधानी है, जो कि सबसे बड़ा प्रदेश है। महोदय, वहाँ पर आने-जाने के लिए हमारे पास कोई भी वंदे भारत ट्रेन नहीं है और न ही अभी तक किसी राजधानी या वंदे भारत ट्रेन का ठहराव हुआ है। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करता हूं कि आप इसी रेलवे बजट से शाहजहाँपुर को नई दिल्ली से गाजियाबाद, मुरादाबाद, बरेली, शाहजहाँपुर के स्टॉपेज देते हुए लखनऊ तक एक नई वंदे भारत ट्रेन चलाने की कृपा करें। महोदय, इस ट्रेन का ठहराव शाहजहाँपुर में करना अतिआवश्यक है, अतः जनहित में उक्त रेलवे लाइन मैलानी-फर्रुखाबाद तथा वंदे भारत ट्रेन चलाने को भी शामिल किया जाए।

महोदय, इसी तरीके से डिब्रूगढ़ राजधानी एक्सप्रेस, जो दिल्ली से चलकर डिब्रूगढ़ जाती है, वह शाहजहाँपुर क्रॉस करती है, लेकिन उसका शाहजहाँपुर में स्टॉपेज नहीं है। महोदय, आप 20504 तथा 20505 ट्रेन्स को शाहजहाँपुर रेलवे स्टॉपेज देने की कृपा करें। ...(**समय की घंटी**)...

श्री उपसभापति : माननीय सदस्य, जल्दी कन्क्लूड कीजिए।

श्री मिथलेश कुमार : उपसभापति महोदय, हमारे शाहजहाँपुर में रेलवे की बहुत जमीन पड़ी है। महोदय, बरेली से एक ट्रेन चलती है – 14315. यदि इसका शाहजहाँपुर तक स्टॉपेज कर दिया जाए, तो वहीं पर एमईआर में रेलवे की वॉशिंग मशीन बन जाएगी, क्योंकि शाहजहाँपुर में रेलवे की बहुत जमीन पड़ी है।

महोदय, मैं भारत सरकार से निवेदन करता हूं कि भले ही जमीन आपकी रहे, लेकिन वह जमीन नगर निगम शाहजहाँपुर को हस्तांतरित कर दें, ताकि ट्रैफिक की समस्या दूर करते हुए उसके अंदर सड़क बनाने का काम किया जाए। ...(**समय की घंटी**)...

श्री उपसभापति : आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

श्री मिथलेश कुमार : सर, दो मिनट दे दीजिए, मैं अपनी बात समाप्त कर रहा हूं। महोदय, मैं अंत में कहना चाहता हूं:

हर कदम ऐसा चलो कि निशान बन जाए
यहाँ जिंदगी तो हर कोई काट लेता है
जियो जिंदगी इस कदर कि मिसाल बन जाए

MR.DEPUTY CHAIRMAN: Shri Ajit Kumar Bhyuan, you have three minutes.

SHRI AJIT KUMAR BHUYAN (Assam): Mr. Deputy Chairman, Sir, I rise to speak on the ground realities about railway activities in Assam. The project or works which were announced or are under execution are not coming into reality on time. There is no double line facility in entire length and breadth of the State. In this 21st Century, to traverse a distance of around 500 Km from Guwahati to Dibrugarh, it requires more than 12 hours in Express train. The Rajdhani Express from New Delhi to Dibrugarh cannot run up to Dibrugarh on electric engine and from Guwahati to Dibrugarh, engine has to be replaced by a diesel one. It is really a matter of concern as to when railway infrastructure improvement will attain its desired standard. I raised the issue regarding Dibrugarh Railway area in the last year discussion also, but nothing has been improved and the railway network in the area is lagging far behind even now.

The existing workshop land and infrastructure are in a very bad shape for not initiating pragmatic approaches for its use. Although the North East Frontier Railway is one of the oldest zonal railways set ups, it has always been treated step-motherly in comparison to new zonal set up which has come up much later than the North East Frontier Railway. In the matter of Group C and Group D employment, the people of

Assam are not getting their due share. The people of Assam have a right to expect due share of benefits, be it in employment or in all developmental works, including introduction of modern new trains in true sense. In this 21st Century, laying of line or introduction of a weekly-train cannot be a solace. In terms of quality and quantity, proper train service is the need of the hour and there are a lot to be done for the State of Assam and North-East; and Indian Railways should rise to the aspirations of this strategical and sensitive area of the country.

To meet power requirement, there was an announcement to set up a power-generating station in Assam, but nothing tangible is seen on ground. It has been a long-pending demand from the people of the North-Eastern States raised at various platforms from time to time for creation of a separate Railway Zone for the seven North-Eastern States. This will enhance opportunities for employment for the local youths. ...*(Time-bell rings)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please conclude now.

SHRI AJIT KUMAR BHUYAN: One minute, Sir. Also, this move would greatly increase operational efficiency of NFR and ensure that a greater share of new trains/train services for different zones are legitimately, deservedly and exclusively available to the people of the North-Eastern States. Let the territorial jurisdiction of the NF Railway become limited to the political boundary of the State. ...*(Time-bell rings)*...

Sir, last line. I request the hon. Railway Minister to disclose the fate of the proposed power-generating station in Assam. Although Rangia Railway Division was created after long persuasion and agitation, the Division is far behind to meet the aspirations of the people. ...*(Time-bell rings)*... The hon. Minister should see to it to mitigate the public grievances. Thank you, Sir.

श्री उपसभापति : थैंक यू। माननीय श्री नरहरी अमीन जी, आपका पांच मिनट का समय है।

श्री नरहरी अमीन (गुजरात) : आदरणीय उपसभापति महोदय, आपका धन्यवाद कि आपने मुझे रेल मंत्रालय के कार्यकरण पर चर्चा में बोलने का अवसर प्रदान किया। महोदय, मैं इस वित्तीय बजट में रेलवे विकास के लिए किए गए प्रावधानों हेतु माननीय प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी, वित्त मंत्री जी एवं रेलवे मंत्री जी का बहुत-बहुत आभार व्यक्त करता हूं।

आदरणीय उपसभापति महोदय, माननीय प्रधान मंत्री जी के कुशल नेतृत्व में पिछले 10 वर्षों में रेल मंत्रालय के बजट में चार गुना से अधिक की वृद्धि हुई है। वर्ष 2013-14 में रेलवे का बजट लगभग 63 हज़ार करोड़ रुपया था। आज माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व वाली हमारी सरकार के द्वारा वित्तीय बजट 2025 में यह बढ़कर 255 लाख करोड़ रुपये से ज्यादा हो गया है। पिछले 10 सालों में देश में 34,000 किलोमीटर के नए रेलवे ट्रैक बनाए गए थे, जो जर्मनी जैसे

समृद्ध देश की कुल रेलवे लाइन से भी ज्यादा हैं। बजट में सरकार ने देश में नई रेलवे लाइन बिछाने हेतु लगभग 32,000 करोड़ रुपये का प्रावधान किया है। लाइनों के दोहरीकरण के लिए भी लगभग 32,000 करोड़ रुपये का प्रावधान किया गया है और गेज परिवर्तन के लिए 4,550 करोड़ रुपये का प्रावधान भी सरकार ने किया है। सरकार ने रेलवे की सिग्नल और टेलीकॉम व्यवस्था को मजबूत करने के लिए 6,800 करोड़ रुपये का प्रावधान किया है। पिछले 10 वर्षों में रेलवे नेटवर्क में 45,000 किलोमीटर से ज्यादा विद्युतीकरण हुआ है और इस बजट में रेलवे लाइनों के विद्युतीकरण के लिए 6,150 करोड़ रुपये का प्रावधान भी सरकार ने किया है।

आदरणीय उपसभापति महोदय, वर्ष 2014 से पहले देश में पांच शहरों में मेट्रो ट्रेन का नेटवर्क था। नरेन्द्र मोदी जी की 10 वर्ष की सरकार में चेन्नई, जयपुर, हैदराबाद, कोच्चि, लखनऊ, अहमदाबाद, नागपुर, नोएडा, कानपुर, पुणे, नवी मुम्बई और आगरा में मेट्रो ट्रेन सर्विस शुरू की गई है। 10 साल में 12 शहरों में मेट्रो की सुविधा भारतीय जनता पार्टी की सरकार ने दी है। सबसे महत्वपूर्ण रेलवे की सुरक्षा हेतु भारत सरकार ने बजट में रेलवे सेफ्टी फंड में 45 हजार करोड़ का प्रावधान किया है। सीमा क्षेत्र में रेलवे के विकास के लिए सीमा सड़क संगठन को मजबूत करने के लिए 7,134 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है। देश में हाल ही में संपन्न हुए महाकुंभ के अवसर पर 13 हजार ट्रेन्स दौड़ाने की प्लानिंग थी, जबकि भारत सरकार ने महाकुंभ में लोगों को बेहतर सुविधा देने के लिए 17,330 ट्रेन्स को दौड़ाने का काम भी किया था। पिछले 10 वर्षों में रेलवे स्टेशनों पर सुविधा बढ़ाने के लिए 3,10,000 नए टॉयलेट्स बनाए गए। 50 प्रतिशत लोकोमोटिव इंजन में भी भारत सरकार ने टॉयलेट की सुविधा दी है। यूपीए सरकार के दौरान 4 लाख 11 हजार लोगों को रोजगार मिले थे, जबकि आदरणीय प्रधान मंत्री, नरेन्द्र मोदी जी की सरकार में भारत सरकार ने 10 वर्ष में 5 लाख 2 हजार लोगों को अलग-अलग कैटेगरी में रोजगार देने का काम किया है। कोरोना की महामारी के समय जब लॉकडाउन था, उस समय रेलवे मंत्रालय ने 58 लाख से ज्यादा श्रमिक लोगों को 4 हजार से ज्यादा विशेष ट्रेन्स दौड़ा कर उनके वतन पहुंचाने का काम किया था। पिछले वर्षों में सरकार ने रेलवे कर्मचारियों को उत्कृष्ट सेवा प्रदान करने के लिए 78 दिन का बोनस देने का निर्णय किया है, यह भी खुशी की बात है। देश के ज्यादा ट्रैफिक वाले दिल्ली-मुम्बई और दिल्ली-कोलकाता के रूट पर सुरक्षा कवच लगाए जा रहे हैं तथा आने वाले समय में मुम्बई-चेन्नई और चेन्नई-कोलकाता रूट पर भी सुरक्षा कवच प्रणाली प्रस्थापित हो जाएगी। अगले तीन वर्षों में देश में दो शहरों के बीच 50 नई नमो भारत रैपिड ट्रेन्स, 200 नई वंदे भारत ट्रेन्स और 100 नई अमृत भारत ट्रेन्स चलाई जाएंगी। इसके अलावा, गरीब और मध्यम वर्ग के लाखों लोग रेलवे का उपयोग करते हैं। इसको ध्यान में रखते हुए भारत सरकार ने रेलवे ट्रेन्स में 17,500 नई नॉन एसी कोच जोड़ने का भी आयोजन किया है। ...(**समय की घंटी**)... रेलवे मंत्रालय यात्रियों की सुरक्षा को ज्यादा महत्व दे रहा है।

श्री उपसभापति : आप conclude करें।

श्री नरहरी अमीन : इसलिए सुरक्षा के लिए 1,14,000 करोड़ का प्रावधान किया गया है। ...(**समय की घंटी**)... पिछले 10 वर्षों में सरकार के प्रयासों के कारण गुजरात के रेलवे बजट में काफी वृद्धि हुई है। 2014 में कांग्रेस की सरकार में सिर्फ 589 करोड़ की राशि का प्रावधान किया गया था,

जबकि इस बार रेल मंत्री जी ने गुजरात सरकार को 17,155 करोड़ दिया है। इसके लिए मैं माननीय मंत्री जी का खूब आभार व्यक्त करता हूं।

श्री उपसभापति : धन्यवाद। माननीय श्री संजय राउत - अनुपस्थित। माननीय श्री राजीब भट्टाचार्जी। आपके पास 5 मिनट्स हैं।

श्री राजीब भट्टाचार्जी (त्रिपुरा) **:** माननीय उपसभापति महोदय, आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं। माननीय प्रधान मंत्री द्वारा देश के विकास के लिए दो शब्द दिए गए हैं, वे हैं साफ नीयत और सही विकास। जो विकास की पटरी होगी, इसमें साफ नीयत होनी चाहिए। इसी दृष्टिकोण से हमारे देश के प्रधान मंत्री, नरेन्द्र मोदी

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

जी ने काम की शुरुआत की है। रेल हमारे जीवन की एक आधारशिला है। विकसित भारत का जो नारा हम लोग दे रहे हैं, इसमें रेल की सुविधा नहीं होने से हम लोग आगे नहीं बढ़ सकते। अभी हाई स्पीड ट्रेन की बात की जा रही थी, जैसे वंदे भारत एक्सप्रेस का ज़िक्र हो रहा था। पहले 2019 में जो वंदे भारत एक्सप्रेस चालू हुआ, वह दिल्ली-वाराणसी रोड के लिए चालू हुआ। आज बजट में दिखाया गया है कि 136 ऐसी ट्रेन्स चल रही हैं। इसमें 24 राज्य include हो रहे हैं और 280 डिस्ट्रिक्ट्स शामिल हो रहे हैं। यह हमारे लिए एक बहुत बड़े गर्व की बात है। हम लोग जानते हैं कि हमारी रेल की जो सुरक्षा है, वह सबसे ज्यादा अहमियत रखती है। हम लोग देखते हैं कि रेल सुरक्षा के लिए, इस बजट में safety device के लिए अच्छा प्रावधान रखा गया है। पहले यूपीए सरकार में 2013-14 में safety device के लिए 40,000 करोड़ रुपये का बजट था, एनडीए गवर्नमेंट द्वारा 2023-24 में safety device के लिए एक लाख करोड़ रुपये का बजट रखा गया था, एनडीए गवर्नमेंट ने 2024-25 में 1 लाख, 14 हजार करोड़ रुपये का बजट रखा और अभी 2025-26 में safety device के लिए बजट में 1 लाख, 16 करोड़ रुपये का प्रोविजन रखा गया है। यह सबसे ज्यादा महत्व रखता है।

सर, मैं नॉर्थ-ईस्ट से बिलॉंग करता हूँ। उत्तर पूर्वांचल में डेमोक्रेसी की बात होती है। बहुत सी सरकारें आईं और गईं, लेकिन उत्तर पूर्वांचल के लिए कोई सोचता नहीं था। मोदी जी के आने के बाद हम लोग भाग्यशाली हैं कि नॉर्थ-ईस्ट के विकास के लिए मोदी जी ने एक मुहिम चलायी है। आपको जानकर आश्चर्य होगा कि मोदी जी 2014 में देश के प्रधान मंत्री बने और 2016 में, दो साल में ही, मोदी जी ने पहली बार अगरतला में railway Broad-Gauge connectivity करने का काम करके दिखाया है।

माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, आज मैं गर्व के साथ कह सकता हूं कि जो सिलचर-इम्फाल रेलवे लाइन है, जो 111 किलोमीटर लम्बी लाइन है, उससे मणिपुर राज्य के इम्फाल को रेल नेटवर्क से जोड़ने के लिए जो प्रयास है, वह हमारे प्रधान मंत्री जी ने करने का काम किया है। मिजोरम और त्रिपुरा में जो रेल सेवा है, इसको जोड़ने का काम भी मोदी जी ने किया है। नागालैंड

तक रेल कनेक्टिविटी और अरुणाचल में रेल कनेक्टिविटी करने का प्रयास हमारे मोदी जी ने किया है।

महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि हाल ही में अनाउंसमेंट में आया है कि त्रिपुरा में और गुवाहाटी-अगरतला में भी 'वंदे भारत' एक्सप्रेस चालू होगी। यह हमारे लिए सबसे बड़े भाग्य की बात है, क्योंकि नॉर्थ-ईस्ट को पहले कोई पूछता नहीं था। आज मैं गर्व के साथ कह सकता हूं कि इसमें जो इलेक्ट्रिफिकेशन का काम है, इससे जो रेल दौड़ाने का काम होता है, इसमें आज 86 परसेंट काम हुआ है और 2030 तक 100 परसेंट इलेक्ट्रिफिकेशन करने का जो प्रोविजन बजट में रखा गया है, इसके लिए मैं माननीय रेल मंत्री को धन्यवाद देना चाहता हूं।

महोदय, आज विपक्ष एक्सीडेंट्स की बात करता है। मैं आपके सामने एक आंकड़ा रखता हूं। 2005 से 2006 के बीच 234 एक्सीडेंट्स हुए थे, 2009 से 2010 के बीच ...(**समय की घंटी**)...

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

श्री राजीब भट्टाचार्जी : सर, मैं अब कन्क्लूड करता हूं।

उपसभाध्यक्ष (**श्री घनश्याम तिवाड़ी**) : जी, अब समाप्त करें।

श्री राजीब भट्टाचार्जी : सर, 2024-25 में यह 30 एक्सीडेंट्स से नीचे आया है, क्योंकि - सही और साफ नीयत, यानी सही विकास। सब जगहों पर डेवलपमेंट होना चाहिए, यह काम मोदी जी ने करके दिखाया है। मैं माननीय रेल मंत्री का बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूं कि विकास के क्रम में, रेल को आगे बढ़ाने के काम में उन्होंने जो प्रयास किया है, यह हमारे भारत को विकसित करेगा। नमस्कार, धन्यवाद।

SHRI G.K. VASAN (Tamil Nadu): Sir, on behalf of my Party, Tamil Maanila Congress (Moopanar), I thank you for the opportunity given to me. The Indian Railways has seen significant milestones. To start with, there was a shift from coal-based steam engine to diesel locomotives. Later, we have marched towards nation-wide electrification. Today, the Indian Railways is one of the largest railway networks in the world. With on-going modernisation, there is an effort to improve efficiency and services. Among the modernisation efforts, I thank the Government and the hon. Minister that passenger comfort has been given higher priority on Indian Railways.

While we already have fast trains like Shatabdi and Rajdhani, we now have Vande Bharat and Vande Bharat sleeper trains for passengers to provide new age facilities like LED screens, WiFi and comfortable seating, while at the same time, reaching destinations at a proper time. The whole country is now looking forward to

the bullet train to take us on the path towards Viksit Bharat. I thank the hon. Minister Prime Minister and the hon. Minister again for the efforts they are making.

Trains, as we always say, are the lifeline for the moment of both people and goods. Railways make our life easier by not only enabling us to move from one place to another but they also bring daily essentials for us from far off agricultural fields and industrial production centres. The Railways unite diverse cultures as we indulge in tourism and pilgrimage. There is always a need to introduce new trains in the country, extend existing trains and also build new lines. I would give certain suggestions to the hon. Minister, and some of these suggestions are in the proposals from the Indian Railways also.

Kumbakonam in Thanjavur district is one of the famous pilgrimages in Tamil Nadu. Like Kumbh Mela in the North, Mahamaham in the South in Tamil Nadu takes place in Kumbakonam once in 12 years. It is due in 2028. Lakhs and lakhs of pilgrims visit Kumbakonam for Mahamaham from across the country. Kumbakonam Railway Station should be modernised. The modernisation work should start immediately so that it caters to the need of lakhs and lakhs of pilgrims and passengers.

I would also like to say that there are certain important proposals in the Railway Department for Kumbakonam Railway Station. Thanjavur to Viluppuram via Kumbakonam doubling route survey has been done. Without further delay, it should be finalised so that before Mahamaham, lakhs and lakhs of people can utilise it. Kumbakonam to Mumbai train proposal should be sanctioned. There is a need for Thanjavur to Chennai via Kumbakonam inter-city express train and Amrit Bharat Express daily. Proposal for Mayiladuthurai to Coimbatore via Thanjavur-Palani should also be sanctioned. Tharangambadi, which was a very famous railway line once, should be provided rail connectivity again. Another point is that Kumbakonam railway two-way broad gauge line should also be addressed to.

Another important subject is that in the South, there is a popular demand about introduction of new train from Thiruchendur and Chennai Egmore via Chord Line. Thiruchendur is again a holy town where one of the famous six abodes of Lord Murugan is located. Every day, thousands of devotees from various parts of the country visit this shrine to worship Lord Murugan. During festival time, more than about 15 lakh people visit this place. They all reach Thiruchendur through train or through road transport. Thiruchendur is also a connecting place to other important divine places around.Thiruchendur lies in the East Coast Road between Rameswaram and Kanyakumari.

Newly-constructed Kulasekarapattinam Thermal Power Station is also located near Thiruchendur. Spaceport, which was recently launched by our hon. Prime

Minister, Shri Narendra Modi, also lies near Thiruchendur. So, I would like to say that Thiruchendur is one of the important connecting hubs for pilgrimage places. Every day, hundreds of omni buses ply between Tiruchendur and adjoining areas to Chennai, and, it is a good example to cite. All the trains that run from Chennai Egmore to Thirunervelli run at full capacity throughout the year, and, it is a proof for our claims. Railways earn good revenue from this route. However, there is no train from Tiruchendur to Chennai via chord line.

With the existing train connectivity, it is highly difficult for the passengers to travel for sixteen hours. So, I request the hon. Minister that Tiruchendur to Chennai via chord line is the need of the hour for the South as it will cater to the needs of lakhs and lakhs of people in those areas and it is a long-felt demand of the local population also. I again request the hon. Minister to take note of this very important issue.

Sir, before I conclude, I would like to make two more points. There is also a proposal for change of time of the Tiruchendur Express, and, I will send the request to the hon. Minister.

Sir, Madurai is one of the important cities of Tamil Nadu, which caters to the needs of lakhs and lakhs of people. Through Amrit Bharat Scheme, the Ministry of Railways is taking up the upgradation of Madurai Railway Station at an estimated cost of Rs. 350 crores. I thank the Central Government for this but, at the same time, I request the hon. Minister to get the work completed within stipulated time.

Sir, from Ariyalur District, from Perundurai, Kunnam, Andimadam and Jayankondam, about three lakh people travel from these areas to many places through railways. At Senthurai Railway Station, fast trains should stop as it will improve the passenger facilities. Like-wise Pallavan and Vaigai trains should stop at Senthurai, at least, for two minutes as it will help the traders and the public at large.

Sir, while concluding, I would say that Panruti in Tamil Nadu is the municipality and Taluka headquarters of Cuddalore District. Panruti is famous for cashew and jackfruit cultivation. Panruti cashew is exported worldwide. More than 200 micro and small units in the villages depend on Panruti for the transportation. The Neyveli Lignite Corporation is situated nearby. Vadalur Vallalar Sathya Gayana Sabah is also there in Panruti.

Sir, after continuous efforts, the Southern Railways' Tiruchirappalli Division made proposals of following train stoppage. With regard to Tirupati-Mannargudi-Tirupati, Pamani Express, tri-weekly, stoppage proposals were sent last year but it has not been approved by the Railways. I request the Minister of Railways to consider the proposal and approve the same at the earliest.

In the end, I would like to make a request to the hon. Minister for the State of Tamil Nadu, which is one of the most important States in the country. There are many important rail projects which are pending. Some projects are on fast-track also. I would like to request the hon. Minister to take note of the pending projects and get the same completed within the stipulated time. Thank you very much, Sir.

श्री रामेश्वर तेली (असम) : माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं रेल अनुदान के ऊपर बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। रेलवे विभाग बहुत अच्छा काम कर रहा है और हमारे मंत्री जी एक डायनेमिक मिनिस्टर हैं। यूपीए के समय में किस तरह से काम हुआ था और हमारे एनडीए के समय में किस तरह से काम हुआ है, उसके मैं दो नमूने देना चाहता हूँ। आप देखिए, वर्ष 2013-14 में यूपीए के समय में सेफ्टी के लिए 40,000 करोड़ रुपए खर्च किए गए थे।

और वर्ष 2023-24 में NDA ने करीब एक लाख करोड़ रुपए खर्च किए थे। ठीक उसी तरह से आप देखें, तो वर्ष 2024-25 में 1 लाख, 24 हज़ार करोड़ रुपए खर्च किए हैं और वर्ष 2025-26 में करीब 1 लाख, 16 हज़ार करोड़ रुपये खर्च करने के लिए आवंटित किए गए हैं। ठीक उसी तरह से आप देखें, तो जब वर्ष 2005-06 में लालू प्रसाद यादव जी मंत्री थे, तब 234 एक्सीडेंट्स हुए थे, फिर वर्ष 2009-10 ममता बनर्जी के समय 165 एक्सीडेंट्स हुए थे, वर्ष 2013-14 में खरगे जी के समय में 118 एक्सीडेंट्स हुए थे, फिर हमारी NDA सरकार में वर्ष 2019-20 में सिर्फ 55 एक्सीडेंट्स हुए थे, वर्ष 2023-24 में सिर्फ 40 एक्सीडेंट्स हुए थे और वर्ष 2024-25 में सिर्फ 30 एक्सीडेंट्स हुए, मतलब यह कि दोगुने एक्सीडेंट्स कम हुए हैं। हमारी सरकार में इस तरह से काम हो रहे हैं। मैं रेलवे मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि हमारे असम में इलेक्ट्रिफिकेशन का काम चल रहा है और मुझे जो जानकारी है, उसके हिसाब से 31 मार्च तक पूरे असम में इलेक्ट्रिफिकेशन का काम हो जाएगा, ट्रायल भी हो चुका है। सर, इस तरह से काम हो रहे हैं।

मैं बताना चाहता हूं कि हमारे गुवाहाटी से – अभी मैंने मंत्री जी का एक वक्तव्य सुना था, जिसमें यह कहा गया था कि हमारे असम में अमृत भारत स्टेशन के तहत करीब 50 स्टेशंस बनाए जाएंगे। मेरा घर तिनसुकिया रेलवे डिविज़न के अंदर है। तिनसुकिया रेलवे डिविज़न में करीब 19 अमृत भारत स्टेशंस बनाने के लिए ऑलरेडी टेंडर हो चुके हैं। इस तरह से काम हो रहे हैं। मैंने विपक्ष के साथियों से रेलवे के बारे में जो बातें सुनी हैं, उससे पता चल रहा था कि आज से करीब 30-40 साल बाद की बात बोल रहे हैं, लेकिन अभी वंदे भारत ट्रेन हो या हमारे असम में विस्टाडोम ट्रेन चलती है, वे कभी विस्टाडोम में बैठें, तब उन्हें पता चलेगा कि हमारा नया भारत कैसा है, क्योंकि हमारे गुवाहाटी से न्यू हाफलोंग तक विस्टाडोम ट्रेन चलती है, जिसमें टूरिस्ट्स जाते हैं। मैं विपक्ष के साथियों से अनुरोध करता हूं कि वे कभी विस्टाडोम ट्रेन में बैठें, तब उन्हें पता चलेगा कि हमारा रेलवे विभाग किस तरह से काम कर रहा है। मेरी माननीय मंत्री जी से एक रिक्वेस्ट है, क्योंकि अभी कुछ दिन पहले ही हमारे असम गए थे और Advantage Assam प्रोग्राम में उन्होंने कहा कि एक वंदे भारत ट्रेन गुवाहाटी से डिब्रूगढ़ तक चलेगी। वे उसे जल्दी चलाएं, मैं यह उनसे रिक्वेस्ट करता हूं। पहले हम लोग गुवाहाटी से न्यू जलपाईगुड़ी जाते थे, तो हमें करीब 12 घंटे लग जाते थे। अब जो वंदे भारत ट्रेन चलती है, वह सिर्फ पांच-साढ़े पांच घंटे में पहुंचती है, यह बहुत अच्छी बात है। अब लोग वंदे भारत ट्रेन के द्वारा न्यू जलपाईगुड़ी जाते हैं। एक परशुराम कुंड जगह

है, जहां लाखों श्रद्धालु स्नान करने जाते हैं, जिनके माता-पिता नहीं रहते हैं। बहुत दिन से डिमांड थी की परशुराम कुंड तक एक ट्रेन चले, तो मुझे जो जानकारी है, उसके लिए फाइनल लोकेशन के लिए सर्वे ऑलरेडी हो चुके हैं। जहां 217 किलोमीटर के लिए 9 हज़ार करोड़ रुपए खर्च होंगे। मैं मंत्री जी से रिक्वेस्ट करता हूं कि यह काम जल्दी शुरू किया जाए।

उपसभाध्यक्ष (श्री घनश्याम तिवाड़ी) : धन्यवाद, रामेश्वर तेली जी।

श्री रामेश्वर तेली : सर, Lumding से Furkating तक डबलिंग का काम बेहद जोर-शोर से चल रहा है, लेकिन हमारा अनुरोध है कि Lumding से Furkating होते हुए तिनसुकिया तक का कार्य भी शीघ्र पूरा किया जाए। मैं मंत्री जी से यही अनुरोध करता हूं, क्योंकि यह परियोजना 3,907 किलोमीटर लंबी है और इस पर लगभग 3,290 करोड़ रुपये खर्च होंगे। यह काम भी जल्दी हो। इसके लिए मैं मंत्री जी से अनुरोध करता हूं। सर, मुझे बहुत बातें कहनी थीं, लेकिन समय के अभाव के कारण बोल नहीं पाया हूं। ...(**व्यवधान**)...

उपसभाध्यक्ष (श्री घनश्याम तिवाड़ी) : आप मंत्री जी को लिखकर दे दीजिएगा, मंत्री जी नोट कर लेंगे।

श्री रामेश्वर तेली : सर, मैं लास्ट में माननीय मंत्री जी से एक रिक्वेस्ट करना चाहता हूं कि मेरा घर डिब्रूगढ़ डिस्ट्रिक्ट, दुलियाजान में है। वह एक इंडस्ट्रियल एरिया है। हमारे यहां इंडस्ट्री में काम करने वाले लोग तिनसुकिया में जाकर काम करते हैं। यदि वहां राजधानी ट्रेन दो मिनट रुक जाएगी, तो बहुत अच्छा होगा। इसके लिए मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूं।

SHRI A.A. RAHIM (Kerala): Sir, we know that the Railways are the lifeline of our country. I would like to focus on three particular and relevant issues in this regard. First is regarding safety. Second is the negligence of the Union Railway Ministry towards my State Kerala. Third is — I am raising it on behalf of the Indian youth -- the lack of recruitment in Indian Railways. Sir, my first and third points, safety and lack of recruitment in the Indian Railways, are deeply connected. I would like to flag some important data in this august House. Please look at the data. The total number of sanctioned posts of loco pilots is 1,37,000. Out of these, more than 20,000 posts of loco pilots are vacant. As a result of that, working hours of loco pilots are highly uncertain. They did not even receive a weekly rest. This 'inhuman overtime work' severely affects the safety of Indian Railways. Why is the Government keeping mum on this issue? Hon. Minister is present here. I would like to remind the hon. Minister that a high-power committee recommended reducing the working hours of loco pilots to nine hours. Loco pilots are still struggling with excessive working hours. It will adversely affect the safety of Indian Railways.

Now I would like to come to my last point as well as safety. I would like to mark a particular day, which is the 15th October 2024, as the blackest day in the history of Indian Railways. On that day, 15th October 2024, the Railway Ministry issued an order to reappoint retired staff for the vacant posts on contractual basis. Lakhs of Indian youths are waiting for jobs, permanent jobs. Job aspirants are still waiting. At that time, the Indian Railways ordered for re-engaging retired hands in the Indian Railways. Reappointing retired staff in critical functions such as railway signalling and loco running will have far-reaching consequences. It will also affect the safety. I would like to urge upon the Government to revoke the decision of re-engaging retired employees in the Indian Railways.

I am now coming to the plight of trackmen and keymen. Look at the condition of railway workers like trackmen and keymen, who are very rare. In response to my Question during 262nd Session of the Rajya Sabha, the Minister of Railways admitted that 361 railway workers lost their lives on the tracks in the last five years due to the negligence of Indian Railways. The Government has shown no willingness to implement basic safety measures. What about Rakshak? Every division introducing this modern safety system is showing it as pending.

Now, I am coming to the plight inmy State of Kerala. Sir, suffering of train passengers is beyond my words. The number of people fainting in over-crowded trains in Kerala is rising every day. There has been no effort to increase the number of train services or allocate additional coaches in proportion to the growing passenger demand in Kerala. The Railways are exploiting passengers by re-branding passenger trains as express trains and charging higher fares. I would like to remind the hon. Minister that Kerala is one of the States which generates the highest revenue for the Railways. Yet, the railway infrastructure in Kerala remains deplorable. The Railways have not made any significant progress in doubling or straightening ...(*Time-bell rings.*)...

उपसभाध्यक्ष (श्री घनश्याम तिवाड़ी) : माननीय सदस्य, कृपया अपना भाषण समाप्त कीजिए।

SHRI A.A. RAHIM: Sir, I am concluding. Sir, K-Rail is a dream project of Kerala. It has been pending before the Central Government. Kindly give a green signal to K-Rail. ...(*Time-bell rings.*)...

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

SHRI A.A. RAHIM: So, I would like to conclude my speech. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI GHANSHYAM TIWARI): Shri Mission Ranjan Das; not present. Now, Shri P.P. Suneer; three minutes.

SHRI P.P. SUNEER (Kerala): Mr. Vice-Chairman, Sir, I rise today to highlight the alarming decline of Indian Railways under the BJP Government's decade-long rule. Once the nation's lifeline, it has now become a PR-driven vehicle that prioritises image over passenger safety and inclusivity.

The abolition of the separate Railway Budget in 2017 was a monumental blunder. It silenced critical parliamentary scrutiny, leaving Railways to function as just another Department neglecting the needs of ordinary citizens. The tragic stampede at New Delhi Railway Station reflects this negligence. Instead of addressing root causes, the Railway Ministry's immediate response was to remove videos of the chaos, caring more about perception than accountability. The numbers are telling - 40 train accidents in the past year claimed 313 lives and injured 744. Yet, funds from the Rashtriya Rail Sanraksha Kosh, meant for safety improvements, were misused for luxuries like foot massagers and office furniture. Projects like the Vande Bharat Express dominate headlines, while ordinary passengers suffer in overcrowded and unsafe coaches. Critical safety-related posts remain vacant, and the recent cancellation of pending selections exposes the system's decay.

The Railways have also neglected Kerala, exposing both operational gaps and disregard for legitimate demands. Train stops discontinued during COVID-19 remain unrestored, causing hardship for many passengers. For instance, despite my repeated requests for a train stop at Kuttippuram, Parappanangadi and Tirur stations, these reasonable demands have been ignored. A Vande Bharat train passing through my district of Malappuram has no stop in the entire district and demands to have a stop at the Tirur railway station were not paid heed to. Additionally, the Shoranur-Nilambur line stands idle for several hours each day -- a glaring example of resource mismanagement. I have proposed practical solutions such as extending the Rajya Rani Express to Ernakulam South and the Venad Express to Nilambur Road -- steps that would improve connectivity and ensure better utilisation of resources. These demands must be addressed urgently.

The Government's obsession with grand inaugurations and personality cult has damaged the Indian Railways. While they stage glossy campaigns, passengers pay with their lives. We must demand accountability. The Indian Railways must return to its core values of safety, service and accessibility to the common man. The demands which I have raised must be taken seriously to ensure Railways serve people and not politics. Thank you.

2.00 **P.M.**

DR. K. LAXMAN (Uttar Pradesh): Mr. Vice-Chairman, Sir, at the outset, I would like to thank the Government, led by Modiji and the Minister of Railways, Shri Ashwini Vaishnaw, for bringing significant transformation in the Railways by modernizing and providing all the basic facilities to the passengers. Indian Railways plays a significant role in our country's economic, social and cultural integration. Railways is the biggest employer with 12,30,000 employees. When it comes to Budget, this year, it is Rs.2,52,000 crores. Out of this, 42 per cent of the budget goes to salaries and 22 per cent to the pensions. In spite of 64 per cent budget going to salaries and pensions, Railways has done a great job in the last ten years. The work done in 60 years can be compared with the work done in the last ten years. This is only possible because of visionary leadership of our beloved Prime Minister, Narendra Modi*ji*, and the able Railway Minister, Ashwini Vaishnaw*ji* and the *sankalp* to make India a developed nation, that is, *Viksit Bharat*. As far as employment is concerned, the opposition and our critics talk a lot about it. But it was during the UPA term that you had given only four lakh jobs in Railways. But NDA has given 5,02,000 jobs -- an increase of 20 per cent -- in Railways. About new track erection, in the last ten years, 31,180 kilometres have been added. It is equivalent to the Australian railways network. About station developments, the world's biggest station redevelopment programme has been started by Narendra Modi*ji* and 1,337 stations are being developed across India as Amrit stations. With basic amenities and modernisation, every sixth station in India is being now redeveloped. When compared to our State, Telangana, hats off to our Railway Minister, Ashwini*ji*, for record allotment of the budget to Telangana. Prior to that, we used to get, on an average, Rs.886 crores annually during UPA and Congress regime. But, now, Andhra Pradesh has got Rs.9,147 crores and Telangana has got Rs.5,337 crores. You can imagine how much jump it has given to it in spite of BJP not having the Government there in Telangana. Since 2014, 753 kilometres of new tracks have been laid in Telangana close to rail network of United Arab Emirates. Coming to electrification, 100 per cent electrification took place in Telangana and 1,096 kilometres have been laid. Now, 22 ongoing projects are there in Telangana worth Rs.40,000 crores and 40 Amrit stations, with Rs.2,000 crore budget, are being developed. A total of 22 projects are now under consideration. Five Vande Bharat trains have been given to Telangana. Andhra Pradesh and Telangana put together, we have 13 Vande Bharat express trains. Thanks to our Railway Minister, recently for Andhra Pradesh, as per the Andhra Pradesh Re-organization Act, he has given a special South Coast Railway Zone. Since Independence, 75 साल की आजादी के बाद,

हमारे सिकंदराबाद में - जो ब्रिटिश के समय में बना रेलवे स्टेशन है, उसके न्यू कंस्ट्रक्शन वगैरह के लिए लगभग 715 करोड़ और हैदराबाद रेलवे स्टेशन के लिए 327 करोड़ का प्रावधान किया गया है, which is almost Rs.1,042 crores. With this, 40 railway stations worth Rs.2,000 crores are now being laid in Telangana alone. For information, कांग्रेस ने, हमारे विपक्ष ने बहुत सारी बातें कही थीं। मैं आपको बताना चाहता हूं कि इंदिरा गांधी जी बैकवर्ड डिस्ट्रिक्ट मेडक से एमपी थीं। हमारे मेडक के लोगों द्वारा इंदिरा गांधी जी को सांसद चुनकर पार्लियामेंट में भेजने और प्रधान मंत्री बनाने के बावजूद भी वहां रेलवे स्टेशन नहीं बनाया गया। मोदी जी के आने के बाद पहली बार मेडक, सिद्दीपेट और कोमुरवली रेलवे स्टेशन बने। यह काम आजादी के 75 के बाद हुआ। हम बैकवर्ड डिस्ट्रिक्ट के साथ कोई भेदभाव नहीं करते हैं। तेलंगाना की आबादी के लिए हम किस तरह ...(**व्यवधान**)...

उपसभाध्यक्ष (**श्री घनश्याम तिवाड़ी**) : यह सबको पता है कि वे अब इस दुनिया में नहीं हैं। ...(**व्यवधान**)... आप बैठ जाइए।

डा. के. लक्ष्मण : इतना ही नहीं आज पहली बार हमारे तेलंगाना के अंदर रेलवे में बहुत तरक्की की जा रही है। यह बताने के लिए मैं गौरवान्वित हूं कि रेलवे के अलावा वहां अन्य प्रोजेक्ट्स भी हैं। मैं आपके सामने इतना ही रखना चाहता हूं कि UPA used to lay tracks of delay, NDA has built up paths of prosperity. Congress promised on paper, Modi*ji* progressed on tracks. Congress derailed development, Modi*ji* ensured arrival on schedule. Congress journeys are measured in speeches and Modi*ji's* guarantees in kilometres. This is a sea change we see in railways. First time, in the history of Telangana, not only we are getting tracks, but we are getting hundred per cent electrified railway lines and, now, new stations will also be coming up. Thanks to our Modi*ji*'s Government and thanks to our hon. Railway Minister. Thank you very much, Sir.

उपसभाध्यक्ष (**श्री घनश्याम तिवाड़ी**) : धन्यवाद। लक्ष्मण साहब, आप तो अंग्रेजी में कविता भी करते हैं। Now, Dr. Fauzia Khan, three minutes.

डा. फौजिया खान (महाराष्ट्र) **:** सर, आपने मुझे तीन मिनट्स दिए हैं, परंतु आप ही बताइए कि क्या यह मराठवाड़ा के अनगिनत प्रश्नों के लिए पर्याप्त समय हो सकता है!

†**ڈاکٹر فوزیہ خان (مہاراشٹر):** سر، آپ نے مجھے تین منٹ دیے ہیں، لیکن آپ ہی بتائیے کہ کیا یہ مراٹھواڑہ کے ان گِنت سوالوں کے لیے پاریاپت وقت ہوسکتا ہے۔

उपसभाध्यक्ष (**श्री घनश्याम तिवाड़ी**) : आपके लिए तो पर्याप्त है।

---

† Transliteration in Urdu script.

डा. फौजिया खान : सर, लाखों लोगों की आवाज यहां तक पहुंचाना एक सांसद का दायित्व होता है। उन लाखों लोगों के दुख, दर्द, आंसू, पीड़ा, उनकी समस्या यहां सरकार के समक्ष रखना, ताकि सरकार उस ओर ध्यान दे, दो शब्द दिलासे के ही बोल दे। Empathy is what it needed. सर, इस सदन में अगर चर्चा केवल यह हो कि हमारा काम कितना बढ़िया है और आपका काम कितना बुरा था, तो क्या इससे लोगों को न्याय मिल जाएगा? क्या इसीलिए लोगों की आवाज बन कर हम यहां पर आए हैं? फिर अगर ऐसा है, तो यह डिबेट पार्लियामेंट में होती ही क्यों है?

सर, रेलवेज़ गरीबों के प्रवास का साधन है। यह किसानों के, मजदूरों के प्रवास का साधन है। सर, मैंने रेलवे बिल पर मंत्री महोदय का reply सुना। हम विकसित भारत की बात तो जरूर करते हैं, परंतु सिक्के के दूसरी तरफ वंचित भारत भी है, यह भूलना उचित नहीं है। विकसित भारत बुलेट ट्रेन्स की बात करता है, वंचित भारत बात करता है गंदे स्टेशंस की, गंदी ट्रेन्स की, भेड़-बकरियों की तरह भर के प्रवास करने वाले लोगों की। सर, यह भारत जो है, यह गरीबों का भारत है, किसानों का भारत है। परभणी, नांदेड़, बीड, लातूर, उस्मानाबाद के जो हम सांसद हैं, हम फर्स्ट एसी में प्रवास करते हैं। आप उन सांसदों से पूछिए कि टॉयलेट्स का हाल क्या है! दुर्गंध, टॉयलेट्स में पड़ा हुआ पानी, वह पानी है या और कुछ है, पता नहीं! फटे पर्दे, चूहे, कॉकरोचेज़ और क्या-क्या! सर, ऐसे फर्स्ट क्लास में हम प्रवास करते हैं, तो जनरल क्लास की तो हम कल्पना भी नहीं कर सकते हैं। यह actually व्यवस्था, प्रशासन ...

†**ڈاکٹر فوزیہ خان** : سر، لاکھوں لوگوں کی آواز یہاں تک پہنچانا ایک سانسد کا دائیتو ہوتا ہے۔ ان لاکھوں لوگوں کے دکھ، درد، آنسو، پیڑا، ان کی پریشانیاں یہاں سرکار کے سمکش رکھنا، تاکہ سرکار اس طرف دھیان دے، دو شبد دلاسے کے ہی بول دے۔ Empathy is what it needed. سر، اس سدن میں اگر چرچہ صرف یہ ہو کہ ہمارا کام کتنا بڑھیا ہے اور آپ کا کام کتنا برا تھا، تو کیا اس سے لوگوں کونیائے مل جائے گا؟ کیا اسی لیے ہم لوگوں کی آواز بن کر یہاں پر آئے ہیں؟ پھر اگر ایسا ہے، تو یہ ڈبیٹ پارلیمنٹ میں ہوتی ہی کیوں ہے؟ ریلویز غریبوں کے پرواس کا سادھن ہے۔ یہ کسانوں کے، مزدوروں کے پرواس کا سادھن ہے۔ سر، میں نے ریلوے بل پر منتری مہودے کا جواب سنا۔ ہم وِکسِت بھارت کی تو بات ضرور کرتے ہیں، لیکن سکے کے دوسری طرف ونچت بھارت بھی ہے، یہ بھولنا اُچت نہیں ہے۔ وکست بھارت بلیٹ ٹرینس کی بات کرتا ہے، ونچت بھارت بات کرتا ہے گندے اسٹیشنس کی، گندی ٹرینس کی، بھیڑ بکریوں کی طرح بھر کے پرواس کرنے والے لوگوں کی۔ سر، یہ بھارت جو ہے، یہ غریبوں کا بھارت ہے، کسانوں کا بھارت ہے۔ پربھنی، ناندیڑ، بیڑ، لاتور، عثمان آباد کے جو ہم سانسد ہیں، ہم فرسٹ اے سی میں پرواس کرتے ہیں۔ آپ ان سانسدوں سے پوچھئیے کہ ٹائلیٹ کا کیا حال ہے۔ درگدھ، ٹائلیٹ میں پڑا ہوا پانی، یہ پانی ہے یا اور کچھ ہے، پتہ نہیں! پھٹے پردے، چوہے، کاکروچ اور کیا کیا! سر، ایسے فرسٹ کلاس میں ہم پرواس کرتے ہیں، تو جنرل کلاس کی تو ہم کلپنا بھی نہیں کرسکتے ہیں۔ یہ actually ویوستھا، پرشاسن...

उपसभाध्यक्ष (श्री घनश्याम तिवाड़ी) : अगर आप एक बार मुझे ऐसे फर्स्ट क्लास के बारे में बता दें, तो मैं भी उसमें यात्रा करूँ, मगर मुझे यह कहीं भी नहीं मिलता है। आप बोलिए।

डा. फौजिया खान : सर, आप जरूर आइए, मैं आपका वेलकम करना चाहती हूं, लेकिन मुझे आपको आधा मिनट ज्यादा देना पड़ेगा।

†**ڈاکٹر فوزیہ خان** : سر، آپ ضرور آئیے، میں آپ کو ویلکم کرنا چاہتی ہوں، لیکن مجھے آپ کو آدھا منٹ زیادہ دینا پڑیگا۔

उपसभाध्यक्ष (**श्री घनश्याम तिवाड़ी**) : आप एक मिनट ज्यादा लीजिए।

डा. फौजिया खान : सर, व्यवस्थापन, प्रशासन, कर्मचारियों के प्रशिक्षण से जुड़े मुद्दे हैं, आर्थिक प्रावधान से जुड़े मुद्दे हैं। Customers' amenities के प्रावधान में 8.7 परसेंट cut हुआ है, जिसमें toilets और sanitation आता है और खर्च भी 2022-23 में only 56 परसेंट, 2023-24 में 86 परसेंट, 2024 में दिसंबर तक 64 परसेंट, Materials for Repairs and Maintenance में भी इस साल कटौती! क्यों? Several CAG reports भी इसको highlight कर ती हैं। सर, वंचित भारत में अगर हम इसका चित्र बदलना चाहते हैं, तो empathy is what we need. Empathy is the campass we need to navigate the turbulent waters of our time. आप किसानों के लिए cold-supply chains के कोचेज़ लगाइए, विद्यार्थियों के लिए विद्यार्थी रथ लगाइए। करोड़ों विद्यार्थी गांवों से शहरों तक एग्ज़ाम देने आते हैं। उनको रिजर्वेशन नहीं मिलता है, क्योंकि hall ticket देर से मिलती है। उनको कोचेज़ से उतार दिया जाता है। NEET exams, दूसरे recruitment exams होते हैं। अगर उनके reserved coaches हैं, तो उनमें उन्हीं को बिठाना चाहिए। यह नहीं कि waiting list चल रही है, जो है, वैसे ही चलेगा, जो होता है।

†**ڈاکٹر فوزیہ خان** : سر، ویوستھاپن پرشاسن کرمچاریوں کے پرشکشن سے جڑے مدعے ہیں آرتھک پراوُدھان سے جڑے مدعے ہیں سر کسٹمر ایمینٹیز کے پراوُدھان میں 8.7 پر کَٹ ہوا ہے جس میں ٹائلیٹس اور سینیٹیشن آتا ہے اور خرچ بھی سر 23-2022 میں صرف 56 فیصد، 24-2023 میں 86 فیصد، 2024 میں دسمبر تک 64 فیصد مٹیریل فار ریپئیرس اینڈ مینٹنینس میں بھی کٹوتی! کیوں؟ سر، several CAG reports بھی اس کو ہائی لائٹ کرتی ہیں۔ سر، ونچت بھارت میں اگر ہم اس کا چتر بدلنا چاہتے ہیں، تو empathy is what we need. آپ Empathy is the campus we need to navigate the turbulent waters of our time. کسانوں کے لیے کولڈ سپلائی چین کے کوچیز لگائیے، وِدیارتھیوں کے لیے وِدیارتھی رتھ لگائیے۔ کروڑوں گاؤوں سے شہروں تک ایگزام دینے آتے ہیں۔ ان کو ریزرویشن نہیں ملتا تے۶۵۵ہے، کیوں کہ ہال ٹکٹ دیر سے ملتا ہے۔ ان کو کوچیز سے اتار دیا جاتا ہے۔ NEET exams دوسرے recruitment exams ہوتے ہیں۔ اگر ان کے ریزرو کوچیز ہیں، تو ان میں انہیں کو بٹھانا چاہیئے۔ یہ نہیں کہ ویٹنگ لسٹ چل رہی ہے، جو ہے ، ویسے ہی چلیگا، جو ہوتا ہے۔

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

डा. फौजिया खान : सर, मैं एक-दो मिनट में समाप्त करती हूँ।

† **ڈاکٹر فوزیہ خان** : سر، میں ایک دو منٹ میں ختم کرتی ہوں۔

उपसभाध्यक्ष (**श्री घनश्याम तिवाड़ी**) : दो मिनट नहीं, आप एक मिनट में समाप्त करें।

---

† Transliteration in Urdu script.

डा. फौजिया खान : सर, मैं एक सेकंड में इतना बोल कर समाप्त करती हूं कि महाराष्ट्र में आपने लाडकी बहन योजना लाई, बहनें खुश हो गईं। अब आप जरा लाडके भाइयों के लिए टिकट सस्ती करके भाइयों को भी खुश कर दीजिए, मैं मंत्री महोदय से इतनी विनती करती हूं। धन्यवाद।

† **ڈاکٹر فوزیہ خان :** سر، میں ایک سیکنڈ میں اتنا بول کر ختم کرتی ہوں کہ مہاراشٹر میں آپ نے لاڈلی بہن یوجنا لائے، بہنیں خوش ہوگئیں۔ اب آپ ذرا لاڈلے بھائیوں کے لیے ٹکٹ سستی کرکے بھائیوں کو بھی خوش کردیجیئے، میں منتری مہودے سے اتنی گزارش کرتی ہوں۔ شکریہ

उपसभाध्यक्ष (श्री घनश्याम तिवाड़ी) : बहुत धन्यवाद आपको। श्री रामजी।

श्री रामजी (उत्तर प्रदेश)**:** मान्यवर, आपका धन्यवाद कि आपने मुझे रेल मंत्रालय के कार्यकरण पर चर्चा में बोलने का अवसर दिया है। साथ ही मैं अपनी पार्टी की मुखिया आदरणीया बहन कुमारी मायावती जी का भी धन्यवाद और आभार व्यक्त करता हूं।

मान्यवर, देश के लिए रेल एक लाइफ लाइन की तरह काम करती है। लगभग दो से ढाई करोड़ लोग रोजाना ट्रेनों में सफर करते हैं, तो हमारी जिम्मेदारी बनती है कि रेलवे में बेहतर सुविधाएं आम जनमानस को दी जाएँ और रेलवे को प्रॉफिट मेकिंग सेक्टर बनाकर हम देश में रेवेन्यू भी कलेक्ट करें। देश की तरक्की में ट्रांसपोर्टेशन का एक अहम रोल होता है और रेलवे को तेज और बेहतर बनाना भी जरूरी है।

महोदय, कुछ points को लेकर मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहूंगा कि वे इस पर संज्ञान लें। अभी फौजिया खान ने जी ट्रेनों में स्वच्छता का इश्यू उठाया। वाकई ट्रेनों में स्वच्छता का भी इश्यू है। अगर वंदे भारत ट्रेन की बात छोड़ दें, तो बाकी राजधानी ट्रेनों में भी स्वच्छता का इश्यू देखने को मिलता है। स्वच्छता का मामला बड़ा गंभीर है। साथ ही, सेफ्टी और सिक्योरिटी का भी इश्यू है। कई बार ट्रेनों का एक्सीडेंट हो जाना, derail हो जाना आदि घटनाएँ सामने आती हैं। अभी हाई टेक्नोलॉजी होने के बाद भी हम उसे कम नहीं कर पा रहे हैं। सेफ्टी के मामले में आपने देखा, पूरे देश ने भी देखा कि किस तरह ट्रेनों में शीशे तोड़ करके, जबरन घुस करके, लोगों के साथ मारपीट करना - इस तरह की वारदातें देखने को मिली हैं।

मान्यवर, इसके साथ ही एक विषय समय को लेकर भी है। अभी भी ट्रेनें लेट चलती हैं। कई-कई ट्रेनें तो चार घंटे, पाँच घंटे लेट चल रही हैं। जब कोहरा होता है या फॉग होता है, तब तो मान सकते हैं कि फॉग आ गया, लेकिन अब तो फॉग नहीं है, जबकि अभी भी ट्रेनें लेट चल रही हैं। दिल्ली से लखनऊ 450 से 500 किलोमीटर की दूरी है, लेकिन सुपरफास्ट ट्रेन वहाँ 9 घंटे में पहुंचती है, तो यह कौन सी सुपरफास्ट ट्रेन है, हमें नहीं पता, लेकिन इस पर काम करने की जरूरत है।

वंदे भारत ट्रेन रेल मंत्री जी का एक सराहनीय कदम है। जो चीजें सराहनीय हैं, उनके लिए सराहना की जाएगी। यह एक सराहनीय कदम है, लेकिन वंदे भारत अभी हाई क्लास की ट्रेन बन कर रह गई है और गरीब उसमें नहीं बैठ सकता। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से यह भी रिक्वेस्ट करूंगा कि वे गरीबों के लिए भी एक कम बजट की वंदे भारत चलाने का काम करें।

मान्यवर, अभी जनमानस को तकलीफों के साथ, धक्कामुक्की के साथ जर्नी करनी पड़ती है। अभी दिवाली आई, कुंभ भी आया, होली भी आई। उस समय किस तरह की धक्कामुक्की ट्रेनों में देखने को मिली, स्टेशन पर भगदड़ मची, जिसमें कई लोग हताहत हुए, लोगों की मौत हो गई। इस तरह की चीजें हैं, तो अभी रेल मंत्रालय को इस विषय को लेकर, सिक्योरिटी और सेफ्टी को लेकर और ज्यादा काम करने की जरूरत है। मैं इसके साथ ही माननीय मंत्री जी से यह भी कहना चाहूंगा कि रेलवे के अंदर, ट्रेनों के अंदर अभी extra general bogie लगाने की भी खास तौर से जरूरत है।

मान्यवर, मैं लास्ट में माननीय मंत्री जी से एक रिक्वेस्ट करूंगा। मैं लखीमपुर खीरी का रहने वाला हूं। वहाँ लगभग 40 लाख की आबादी है। वहाँ 100 किमी का एक बॉर्डर एरिया है,जो नेपाल से लगता हुआ है। लखीमपुर का आज तक यह दुर्भाग्य रहा कि वहाँ से कोई भी ट्रेन दिल्ली, मुंबई या कहीं और के लिए नहीं होती है। मैंने कई बार रिक्वेस्ट भी किया है, लेकिन अभी तक मेरी यह रिक्वेस्ट नहीं मानी गई है। लखीमपुर के लोगों को अगर दिल्ली के लिए ट्रेन पकड़नी होती है, तो इसके लिए वे 150 से 250 किलोमीटर दूर लखनऊ आते हैं या शाहजहाँपुर जाते हैं और वहां से ट्रेन पकड़ते हैं। वे वहां से दिल्ली की ट्रेन पकड़ते हैं, मुंबई की ट्रेन पकड़ते हैं या अन्य गंतव्यों के लिए ट्रेन पकड़ते हैं। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि एक बार लखीमपुर की तरफ भी ध्यान दें, क्योंकि लखीमपुर में एक दुधवा नेशनल पार्क भी है, टाइगर रिजर्व पार्क भी है। यह बहुत अच्छा है। यहां विविध प्रकार के जीव-जंतु हैं, टाइगर, leopard है, तमाम तरह के हिरण हैं। वहां आपको तमाम तरह की चीजें देखने को मिलती हैं, लेकिन उसकी कनेक्टिविटी नहीं है। दिल्ली या मुंबई से उसकी कोई कनेक्टिविटी नहीं होने की वजह से वहां पर टूरिस्ट्स का आना पूरी तरह से रुका हुआ है। अगर उसकी कनेक्टिविटी हो जाती, तो बड़े स्तर पर दिल्ली, मुंबई और पूरे देश के तमाम लोग उस प्यारी सी चीज को देखने के लिए, दुधवा पार्क को देखने के लिए वहाँ जाएंगे। उससे वहां पर तमाम तरह के रोजगार के अवसर भी उत्पन्न होंगे। लास्ट में, मैं माननीय मंत्री जी से यही कहना चाहता हूं, धन्यवाद। जय भीम, जय भारत।

SHRI K. VANLALVENA (Mizoram): Mr. Vice-Chairman, Sir, today, I want to let the hon. Members of this august House know the brief history of newly-constructed railway line within the State of Mizoram, that is, the 51.38 km. long Bairabi to Sairang rail project. Brief history of the project: Preliminary Engineering cum-Traffic (PET) extension of rail network beyond Bairabi railway station to the capital of the State was sanctioned by Railway Board on 22nd September, 1999. As PET survey was not found feasible due to thick forest, poor visibility and other local issues, Railway Board was requested to change it to Reconnaissance Engineering-cum-Traffic survey, which was agreed to by the Board and communicated on 15th July, 2003. RET survey was completed by Northeast Frontier Railway in March, 2006. Bairabi-Sairang NL project was sanctioned in 2008-09. RITES was entrusted to carry out the pre-construction survey and geo-technical investigation in 2008. The RITES submitted its final report in August, 2011. The detailed estimate was sanctioned on 1st September, 2011.

Mizoram State is connected to Indian Railway network up to Bairabi station, which is gateway to Mizoram, at Assam-Mizoram border. To connect Aizawl city, the capital city of Mizoram, the Government of India has sanctioned new line from Bairabi to Sairang (51.38 Km.), which has been declared as national project and is being closely monitored by Prime Minister's Office. This Project includes 32 underground tunnels – 99 per cent work has been completed; 15 cut and cover tunnels – 99 per cent work has been completed; 55 major bridges; 89 minor bridges – all completed; five Road Over Bridges – all completed; and four Road Under Bridges – all completed. Against total project cost of Rs. 8,215 crores, Rs.7,714 crores has already been spent. There are four stations, namely, Hortoki, Kawnpui, Mualkhang and Sairang. Overall physical progress of the work is 95 per cent. There are six tall bridges whose pier heights are more than 70m, maximum being 114 m high. Project being in seismic zone V, all structures have been designed accordingly by reputed consultants and proof checked by reputed institutions like IIT, Kanpur and IIT, Guwahati.

The challenges in construction are immense due to poor geology, high hills, deep gorges and prolonged rainfall leaving less working period. Due to alternate band of very weak strata of sand stone, silt and shale, slope stabilization is an added challenge to the Project. Construction material like coarse and fine aggregates and other quarry products are not available locally which are transported from other States and as far from Pakur in Jharkhand State. The prestigious project is likely to be completed by July, 2025.

Mr. Vice-Chairman, Sir, this whole Bairabi to Aizawl railway construction is likely to be completed by the month of July this year, according to the Deputy Chief Engineer of Mizoram. Last week, I had a meeting with him. He promised that the whole construction of this road will be finished by the month of July this year.

Now, let me conclude my speech. I express my heartfelt thanks on behalf of the people of Mizoram to the Ministry of Railways, Government of India. Sir, I am inviting hon. Members of this august House to come to Aizawl to attend the function of opening ceremony of this new railway this year. Thank you, Sir.

उपसभाध्यक्ष (श्री घनश्याम तिवाड़ी) : धन्यवाद। डा. सरफराज़ अहमद।

डा. सरफराज़ अहमद (झारखंड) **:** उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे 'रेल मंत्रालय के कार्यकरण पर चर्चा' पर बोलने के लिए कुछ समय दिया है, इसके लिए मैं आपको बहुत धन्यवाद देता हूँ।

उपसभाध्यक्ष (श्री घनश्याम तिवाड़ी) : आपका चार मिनट है।

डा. सरफराज़ अहमद : सर, यह कहा जाता है कि रेल गरीबों की सवारी है और अश्विनी जी अच्छे व्यक्ति हैं, इसमें कोई doubt नहीं है। हमें यह बात स्मरण होना चाहिए कि आज वे जिस पद पर हैं और जो काम कर रहे हैं, बड़े-बड़े महापुरुष लोग इस मंत्रालय को देख चुके हैं। निश्चित रूप से कुछ सीख, जो उन लोगों ने दिया, हमारा फोकस किसान की ओर, गरीबों की ओर होना चाहिए। यह अच्छी बात है कि इन्होंने कुछ प्रीमियम ट्रेनें चलाई हैं, लेकिन साथ-साथ, जो हमारी पुरानी ट्रेनें, उनको जिन लोगों ने भी चलाई हैं, उस समय जिसकी भी गवर्नमेंट रही हो, उनको भी कैरी ऑन करना चाहिए। उनकी देखरेख होनी चाहिए। उनमें क्या दिक्कतें हैं, क्या कमियाँ हैं - उनको भी देखना चाहिए। हम अच्छी ट्रेन, प्रीमियम ट्रेन चला रहे हैं, फास्ट ट्रेन चला रहे हैं, लेकिन हमारी पुरानी ट्रेंनों की शुरुआत जिस वजह से हुई थी, उसको हमें भूलना नहीं चाहिए।
सर, मैं आपके माध्यम से इनको दूसरी बात यह कहना चाहूँगा कि आप पीछे मुड़ कर मत देखिए कि किसने क्या किया, किसने क्या नहीं किया, किसकी क्या खामियाँ थीं, क्या कमियाँ थीं - उनमें समय नष्ट करने का कोई मतलब नहीं है। देश की जनता यह नहीं देखती कि किसने काम किया या नहीं किया। आज आप अच्छा करेंगे, तो देश की जनता उसको देखेगी कि आप क्या काम कर रहे हैं।

सर, आज रेलवे के बहुत सारे काम आउटसोर्सिंग पर हैं। आपको कभी-कभी उसका मूल्यांकन भी करना चाहिए कि आउटसोर्सिंग से लाभ है या नहीं है, उसका लाभ मिल रहा है या नहीं मिल रहा है। सर, मैं रेलवे में बराबर सफर करता हूँ। मुझे अधिकांश ऐसी जगहों पर जाना पड़ता है, जहां हवाई जहाज की फैसिलिटी नहीं होती है और मैं वहां ट्रेन से ही सफर करता हूँ। सर, आज उसमें deterioration नजर आती है। फौजिया जी ने ठीक ही कहा और मैं चाहूंगा कि उनकी बातों की तरफ ध्यान देना चाहिए। जब हम इतने पैसे खर्च कर रहे हैं, तो deterioration नहीं होनी चाहिए। यह ठीक है कि आप रेल को फास्ट कर रहे हैं, आप फास्ट ट्रैक बना रहे हैं और अच्छी ट्रेनें चला रहे हैं, लेकिन इसके साथ-साथ उसमें deterioration भी हो रही है। राजधानी ट्रेनों में फूड आउटसोर्सिंग हो गया है। आखिर, पैसेंजर किसको कंप्लेंट करेगा? अगर वह कंप्लेंट भी करता है, तो क्या उसके ऊपर कोई कार्रवाई भी होती है? बिल्कुल नहीं होती है।
सर, रेल मंत्रालय की एक स्टैंडिंग कमेटी है। उस स्टैंडिंग कमेटी में सारी पार्टीज़ के मेंबर साहेबान हैं। उसकी बैठकें होती हैं और उसमें रेलवे के वरिष्ठ अधिकारी भी उपस्थित रहते हैं, लेकिन उसमें जो भी बातें उठाई जाती हैं, उनका जवाब किसी को भी नहीं मिलता है। जब हम लोग एक मीटिंग में कोई सवाल उठाते हैं, तो यह एक्सपेक्ट करते हैं कि अगली बैठक में उसका जवाब आएगा। अगर हमारा सजेशन गलत है और कोई माननीय सांसद कोई गलत सजेस्ट कर रहा है, तो आप उसका जवाब दीजिए। आप नेक्स्ट मीटिंग में बताइए कि आपने यह कहा था, यह नहीं हो सकता, लेकिन यह पता ही नहीं चलता है कि हम लोगों ने जो सवाल उठाए, उनका क्या हुआ। सर, मैं लोक सभा का भी सदस्य रह चुका हूँ। पहले, स्टैंडिंग कमेटी नहीं होती थी, बल्कि कंसल्टेटिव कमेटी होती थी।

उपसभाध्यक्ष (श्री घनश्याम तिवाड़ी) : माननीय सदस्य, अब आप समाप्त करें।

डा. सरफराज़ अहमद : उस कंसल्टेटिव कमिटी में अगर सांसद अपनी कोई बात रख देता था, तो दूसरे दिन से ही उसके पास अधिकारियों के फोन आने शुरू होते थे कि आपने क्या कहा था?

उपसभाध्यक्ष (श्री घनश्याम तिवाड़ी) : माननीय सदस्य, आप कमेटियों की ज्यादा चर्चा सदन में न करें।

डा. सरफराज़ अहमद : क्या होना चाहिए, क्या नहीं होना चाहिए, दूसरे दिन से ही फोन आने शुरू हो जाते थे। आज सुन लें, कोई मतलब नहीं है कि सदस्य ने क्या बात उठाई है, क्या होना चाहिए। चाहे लोक सभा के सदस्य हों या राज्य सभा के सदस्य हों, उस कमेटी में दोनों होते हैं और अपनी बातें रखते हैं, लेकिन उसका क्या महत्व है? सर, यह deterioration है। ...(**समय की घंटी**)...

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

डा. सरफराज़ अहमद : सर, मैं एक मिनट और लूंगा। सर, आज ऐसे बहुत सारे स्टेशंस और हॉल्ट्स हैं, जहां दूसरी सुविधाएं तो छोड़ दीजिए, वहां पर चापाकल की सुविधा भी नहीं है। हमारे यहां एक महेशमुंडा जंक्शन है, जो मधुपुर-गिरिडीह लाइन पर है, वहां कोई फुट ओवरब्रिज नहीं है। वहां पर छोटे-छोटे बच्चे यह देखते हुए ट्रेन की बॉगी के बीच में से निकलकर दूसरी तरफ स्थित अपने स्कूल जाते हैं कि कहीं ट्रेन खुल न जाए। वहां कभी भी कुछ हो सकता है। सर, ऐसे सैंकड़ों उदाहरण हैं।

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

डा. सरफराज़ अहमद : अंडरपासेज़ में पानी क्यों जमते हैं, इसकी जांच होनी चाहिए। वहां वॉटर लॉगिंग क्यों होती है, इसकी जांच होनी चाहिए। मैंने बार-बार रिक्वेस्ट की है। आपने अच्छी ट्रेनें चलाई हैं, लेकिन एक ही पटरी पर सारी अच्छी ट्रेनें चल रही हैं।

उपसभाध्यक्ष (श्री घनश्याम तिवाड़ी) : अब आप समाप्त करें। डॉक्टर साहब, आपका भाषण अब समाप्त हुआ।

डा. सरफराज़ अहमद: जो वंदे भारत हावड़ा से गया जा रही है, उस लाइन पर सारी ...(**व्यवधान**).... मैं इन्हीं चंद शब्दों के साथ, अपनी बात समाप्त करता हूँ और आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ। मैं उम्मीद करता हूँ कि आप इन बातों पर गौर करेंगे।

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

श्री मिशन रंजन दास (असम)**:** उपसभाध्यक्ष महोदय, आपने मुझे 2025-26 के रेल अनुदान के पक्ष में बोलने का अवसर दिया, इसके लिए आपका धन्यवाद। सर, रेल बजट, 2025-26 में केंद्र

सरकार द्वारा 2.55 लाख करोड़ रुपए का आवंटन किया गया है, जो रेल इंफ्रास्ट्रक्चर और यात्री सेवाओं को बेहतर बनाने की सरकार की प्रतिबद्धता को दर्शाता है। जन सुरक्षा को प्राथमिकता देते हुए इस बजट में 1.16 लाख करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है, जिससे सभी सुरक्षा मानकों को सुदृढ़ किया जाएगा। यह एक सराहनीय पहल है। इस बजट में अगले दो से तीन वर्षों में 200 नई वंदे भारत ट्रेनों के संचालन की योजना है, जिससे यात्रियों का समय बचेगा और उन्हें एक आरामदायक यात्रा का अनुभव मिलेगा। इसके अलावा, 'अमृत भारत ट्रेन' और 'नमो भारत ट्रेन' की संख्या बढ़ाने पर भी बल दिया गया है।

वर्ष 2014 से प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में केंद्र सरकार बनने के बाद उत्तर पूर्व के रेल क्षेत्र में अभूतपूर्व परिवर्तन हुआ है। पिछले दस वर्षों में उत्तर पूर्वी राज्यों में मीटर गेज से ब्रॉड गेज में परिवर्तन सहित कुल 1,824 किलोमीटर रेलवे लाइन का विस्तार हुआ है।

इस वर्ष के रेल बजट में उत्तर पूर्व के लिए 10,440 करोड़ रुपये आवंटित किए गए हैं, जबकि 2014 से पहले यह बजट मात्र 2-2.5 हज़ार करोड़ रुपये हुआ करता था। इस बजट में ऐतिहासिक वृद्धि उत्तर पूर्व में विकास की गति को और तेज करने की सरकार की मंशा को स्पष्ट रूप से दर्शाती है।

माननीय रेल मंत्री जी 25 फरवरी को गुवाहाटी में 'एडवांटेज असम' के कार्यक्रम में थे और इस बजट से असम तथा उत्तर पूर्व राज्यों को क्या-क्या मिलेगा, आपने उसका उल्लेख किया है। जहाँ आपने न्यू जलपाईगुड़ी से गुवाहाटी तक एक नई वंदे भारत ट्रेन शुरू करने की बात की है। अगले 10 महीनों में असम में दो नई अमृत भारत ट्रेन चलाने की भी योजना है।

इसके अलावा इस साल उत्तर पूर्व राज्यों में कुल 90 अमृत स्टेशंस होंगे। असम में 6 नए गति शक्ति कार्गो टर्मिनल स्थापित किए जाएंगे। उत्तर पूर्व का पूरा रेलवे नेटवर्क विद्युतीकृत किया जाएगा। असम-भूटान के बीच एक नई रेल लाइन विकसित की जाएगी। तथाकथित चिकन नेक क्षेत्र में अब चार रेलवे लाइन होंगी, जिससे उत्तर पूर्व को रेल नेटवर्क से और बेहतर तरीके से जोड़ा जाएगा। असम में एक नया मैन्युफैक्चरिंग यूनिट भी स्थापित किया जाएगा। सिलचर-गुवाहाटी और गुवाहाटी-अगरतला के बीच दो नई इंटरसिटी ट्रेनों की घोषणा की गई है। हमारी सरकार के द्वारा उत्तर पूर्व राज्यों को ज्यादा महत्व देने के कारण ही मिजोरम की राजधानी आइजॉल को रेल सेवा से जोड़ने की योजना अगले जुलाई महीने तक पूरी होने की संभावना है।

इसके साथ ही, मेरे जिले श्रीभूमि के लोवाईपोवा से मिजोरम के कान्मून तक एक नई रेलवे लाइन बिछाने की मांग लंबे समय से की जा रही है। मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान इस ओर आकर्षित करना चाहता हूँ।

हमारे प्रधान मंत्री जी के विकसित भारत के सपने को साकार करने की दिशा में यह रेल बजट एक महत्वपूर्ण कदम है। इससे न केवल रेलवे नेटवर्क का विस्तार होगा, बल्कि देशभर में यात्री सुविधाओं और माल परिवहन में भी अभूतपूर्व सुधार आएगा। मैं इस उत्कृष्ट रेल बजट के लिए माननीय प्रधान मंत्री जी और रेल मंत्री जी का हृदय से धन्यवाद करता हूँ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI GHANSHYAM TIWARI): Now, Shri Ravi Chandra Vaddiraju; five minutes. You would be speaking in Telugu.

SHRI RAVI CHANDRA VADDIRAJU (TELANGANA): &Mr. Vice-Chairman Sir, I appreciate the allocation of Rs. 2,62,000 crores to the Railways in the Union Budget 2025-26. This is more than the allocation made in the previous Budget, and it reflects the Government's commitment to modernizing and expanding this vital sector. The approval of railway projects worth Rs. 32,500 crores, spread across nine States, including Telangana, in August 2023, is also a welcome development. This Budget will add 2,339 km of new railway network, which will give a significant boost to infrastructure development. However, if we look at the full details of the Budget, Telangana's share in the projects is nominal.

Sir, I would like to highlight to this House the connection between the State of Telangana and Lord Rama, as articulated in a verse from the Nama Ramayana, written by Sri Lakshmanacharya:

'Raghupati Raghav Rajaram, Pathita Pavana Sita Ram
Sundara Vigraha Meghasyam, Ganga Tulasi Salagram
Bhadragiriswara Sitaram, Bhakta Janapriya Sitaram
Janaki Ramana Sitaram, Jaya Jaya Raghav Rajaram'

Bhadradri, located on the banks of the River Godavari, is now called Bhadrachalam. Bhadrachalam is also known as Southern Ayodhya. Recognizing such historical significance, the first Chief Minister of Telangana, hon. KCR, during the reorganisation of districts in Telangana, formed a district called Bhadradri Kothagudem and gave it a special significance and expressed his devotion to Sri Rama. However, I must express that the NDA Government, which often takes the name of Lord Rama, has not allocated any funds or new trains for Bhadrachalam or Telangana. Despite significantly contributing to Indian railway revenue, justice is not being served to the state of Telangana.

Sir, one of the important demands from Telangana is the establishment of Kazipet as a separate railway division. Kazipet Junction, located in the Secunderabad Division of the South Central Railway, is strategically located as the gateway to North India.It is equidistant from Ballari, Vijayawada and Manuguru, making it geographically and operationally advantageous. Kazipet contributes about 48 percent of the revenue of South Central Railway. Key demands, such as the establishment of Kazipet as a separate railway division and completion of pending infrastructure projects have not been addressed.

& English translation of the original speech delivered in Telugu.

Sir, I wish to address the delay in infrastructure development and challenges in the State of Telangana. Lack of Road Over Bridges (ROBs) and Road Under Bridges (RUBs) to reduce traffic problems and accidents, issues of land acquisition in the construction of ROB and RUB, delays in infrastructure projects, non-release of State Government's share in costs are leading to delays in completion of projects. ROB at LC 250 in Bollaram yard, RUB at BP-8 in Neredmet and LC 247 between Medchal and Malkajgiri are a few examples to this.

Sir, I wish to mention about rail services and connectivity in Telangana. Many train services that were cancelled during the COVID-19 pandemic are yet to be restored. People are facing severe difficulties due to the non-resumption of the trains. Despite receiving repeated requests for trains between Manuguru and Dornakal and Manuguru and Kolhapur, they were not revived. Many requests for stoppage of several trains at Mahabubabad, Dornakal, Kesamudram stations were rejected. Despite several requests for proposals for new trains, not a single new train has been announced. For example, there is a demand for extension of Karimnagar to Tirupati Express to Nizamabad and also for new trains from Mancherial to Tirupati and Bhadrachalam to Tirupati. A new railway line is under construction between Manoharabad and Kothapalli. People are requesting that a new railway station with two platforms to be built at Chinna Kodur, which is between the Siddipet and Gurralagondi in the Siddipet district. Sir, through you, I request the same to the hon. Railway Minister. In Khammam, a new third railway platform was built and the existing railway gate was removed. People from three towns, Kaman Bazar and Gandhi Chowk are facing difficulties. There is a need for construction of an under bridge in that area and people are demanding for it. They have come here and met the Hon. Minister and requested him the same.

Basic facilities like drinking water, toilets, waiting halls, sanitation etc. are lacking in many stations in Telangana. Even important stations do not have restrooms or infrastructure facilities for women, the disabled, and the elderly. Under the Amrit Bharat Station Scheme, priority should be given to improving passenger facilities at all stations in Telangana.

Sir, there is a need for reforms in the medical and health service in Telangana Railway Hospitals. Hospitals like Railway Central Hospital in Lallaguda and DRM Hospital in Vijayawada have been registered under Ayushman Bharat Yojana, but no patients have been treated under this scheme. This is a clear lapse in the implementation of the scheme which is intended to provide affordable healthcare to the people. Moreover, various railway hospitals in Telangana are in a state of disrepair due to lack of infrastructure and staff. Lack of supervision by the Medical Council of

the Railway Board has led to an increase in railway referral cases and expenses. Thank you, Sir.

उपसभाध्यक्ष (**श्री घनश्याम तिवाड़ी**) : कृपया समाप्त कीजिए। श्री उपेन्द्र कुशवाहा। आपके पास तीन मिनट का समय है।

श्री उपेन्द्र कुशवाहा (बिहार) : उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी का धन्यवाद करता हूं। हमारे प्रधान मंत्री जी का संकल्प देश को विकसित राष्ट्र बनाना है, तो उस दिशा में रेल मंत्रालय बहुत ही बेहतर काम कर रहा है। सर, समय कम होने की वजह से बोलने में कठिनाई होती है, फिर भी जो पुराने प्रोजेक्ट्स हैं, मैं उनकी ओर माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूं। बिहार एक महत्वपूर्ण स्टेट है और ईस्ट सेंट्रल रेलवे मुख्य रूप से बिहार के सभी हिस्सों को रेल के मामलों में कवर करता है। वहाँ पर एक पुराना प्रोजेक्ट है, जिसमें बिहटा - जो पटना के पास है, वहाँ से ओरंगाबाद नई रेल लाइन बनाने की पुरानी योजना है। यह एक स्वीकृत योजना है और कई वर्षों से इस पर लोगों का ध्यान रहा है। महोदय, जब-जब बजट आता है, तब-तब उस इलाके के लोग ध्यान लगाकर बैठते हैं कि इस बार बजट में कुछ ऐसा प्रोविज़न होगा कि हम लोग काम होते हुए देखेंगे, काम शुरू होते हुए देखेंगे और इसका समापन होते हुए भी देखेंगे, लेकिन वह स्थिति अभी तक नहीं आई है, इसलिए मेरा माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह है कि इस प्रोजेक्ट पर उनकी विशेष कृपापूर्ण दृष्टि आए, ताकि यह योजना न सिर्फ पेपर में रहे, बल्कि नीचे, धरातल पर भी जाए।

महोदय, दूसरी एक और योजना है। डालमियानगर ईसीआर के अंतर्गत ही मुगलसराय से गया की तरफ जो रेल लाइन जाती है, उसी में डालमियानगर है। महोदय, 2006-07 में रेल मंत्रालय ने वहाँ पर जमीन परचेज़ की थी। उस जमीन पर रेल कोच मरम्मत कारखाना लगाने का निर्णय हुआ था। उसी वक्त से बाजाप्ता निर्णय है, लेकिन उस दिशा में अभी तक कोई कार्रवाई इस रूप में नहीं हुई कि वहाँ पर काम प्रारंभ हो सके। महोदय, मैं इस दिशा में भी माननीय मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करता हूं कि वहाँ पर भी जल्दी से जल्दी काम आगे बढ़े, वहाँ पर काम की शुरुआत हो, ताकि डालमियानगर में फैक्टरी लग सके।

महोदय, कोरोना के समय लोगों को कई सुविधाएं मिल रही थीं। उन्हें रेल के स्टॉपेज और बाकी और भी सुविधाएं मिल रही थीं, जिसकी चर्चा कई माननीय सदस्यों ने की है। मैं उसी संदर्भ में कहना चाहता हूं कि मैं जिस इलाके की चर्चा कर रहा हूं, उस इलाके से भी कई महत्वपूर्ण ट्रेन्स चलती हैं। वहाँ पर कोरोना के समय के पहले से ट्रेन्स चलती रही हैं। उस वक्त कई स्टेशन्स पर उसका स्टॉपेज भी था, लेकिन वह कोरोना के समय बंद हो गया और अभी तक बंद है, इसलिए इसे भी शुरू करने की जरूरत है। महोदय, उसमें डेहरी आन सोन, विक्रमगंज, संझौली, सासाराम, नवीनगर, अंकोढ़ा, बड़की सलैया इत्यादि महत्वपूर्ण स्टेशन्स हैं। महोदय, इनके अलावा और भी स्टेशन्स हैं। मेरा अनुरोध है कि उन स्टेशन्स पर फिर से – मतलब जो ट्रेन पहले से रुकती थी, उसको स्टार्ट किया जाए।

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

श्री उपेन्द्र कुशवाहा : महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करता हूं कि उसकी व्यवस्था फिर से की जाए। मैं इन्हीं शब्दों के साथ आपका फिर से धन्यवाद करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI GHANSHYAM TIWARI): Now, Shri Praful Patel - not present. Shri Ritabrata Banerjee. You have five minutes.

SHRI RITABRATA BANERJEE (West Bengal): Sir, the Minister tried to paint a rosy picture in the Parliament. He boasted that he had given thousands of crores of rupees to the States which are run by the non-BJP parties. Now, let me come to the percentage of the Railway expenditure State-wise. I will mention about three States, which are run by the non-BJP parties. In the pre-Modi era, if we look at the percentage of Railway expenditure ten years back for the State of Kerala, it was 1.43 per cent. Now, it has come down to 1.17 per cent. In Tamil Nadu, in pre-Modi regime, ten years ago, it was 3.38 per cent. It has come down now to 2.59 per cent. Now, I come to West Bengal. In the State of West Bengal ten years back, the percentage of Railway expenditure used to be 16.85, that means, almost 17 per cent. It has come down to 5.46 per cent. I repeat, from 16.85 per cent, it has come down to 5.46 per cent. The only reason is political vendetta. You cannot combat Mamata Banerjee. You cannot combat Abhishek Banerjee. So, you go on depriving the people of Bengal. The people of Bengal are being deprived.

Now, I will mention as to what the priority of Government is. We are not against the bullet train. But, I want to know from the hon. Minister as to why the Railways have prioritized the bullet train over a dedicated freight corridor. While the bullet train costs Rupees 200 crore per kilometre, the dedicated freight corridor costs only Rupees 25 crore per kilometre and serves the common man by transporting vegetables, rice and other essential commodities.

Now, I come to my next point. I want to know from the hon. Minister as to why the work in the third phase of the important Eastern Dedicated Freight Corridor, from Sonnagar in Bihar to Dhankuni in West Bengal, is yet to commence. Sir, it is yet to commence and it has been more than 12 years in spite of substantial land acquisition having been completed and the Government land also settled with the Railways. We are unable to understand as to why this is happening. ...(*Interruptions*)...

उपसभाध्यक्ष (श्री घनश्याम तिवाड़ी) : माननीय सदस्य, शांत रहें।

SHRI RITABRATA BANERJEE: Sir, the Government has stopped many schemes. *Izzat* pass has been stopped; Garib Rath has been stopped. Sir, you know, Ms. Mamata Banerjee, as Minister of Railways, had come up with a scheme for accredited journalists whereby journalists were issued photo identification-cum-credit cards by the Railways to get reservation and also a 50 per cent concession during their train travel. This was a very important scheme. And later, even the spouses of the journalists were given this facility for twice a year. During the Covid period, these facilities were taken away. The concession to the senior citizens has also been taken away. I will urge upon the Government that this scheme, which had been started by Ms. Mamata Banerjee, and from which the journalists in our country were immensely benefited, must be started again. The journalists and their families must get this concession.

Sir, Railways, which is essentially a public transport, was meant to unite this country. Even during the British period, freedom fighters, revolutionaries have used the railways very effectively to unify the struggles of the common people against the British colonial yoke. But today, the Government has used it to create a gap between those who can afford speed and comfort and the others who cannot even find a seat. So, there is a big difference and this difference is amply clear. Railways is a public transport, and our leader, Ms. Mamata Banerjee, has been a very successful Railway Minister. When I speak the word 'public', it means, 'People United for a Better Living In the Country'. This has been our slogan. Interestingly, enough protection of the public transport like Railways needs to be ensured, and, Ms. Mamata Banerjee has shown how the interests of the common people or the common public can be safeguarded.

There are enough evidences of common people, this 'public', 'People United for a Better Living In the Country', protecting this public transport. Railway as a public transport must be protected. Let that be the priority of the Government. Thank you, Sir.

उपसभाध्यक्ष (श्री घनश्याम तिवाड़ी) : धन्यवाद। श्री धैर्यशील मोहन पाटिल – पांच मिनट।

श्री धैर्यशील मोहन पाटिल (महाराष्ट्र): आदरणीय उपसभाध्यक्ष महोदय, आदरणीय प्रधान मंत्री जी और रेल मंत्री जी के नेतृत्व में भारतीय रेल का काम बहुत ही जोर-शोर से प्रगतिपथ पर है। महोदय, मैं महाराष्ट्र राज्य के कोंकण क्षेत्र से आता हूं। वह कठिन भौगोलिकता वाला क्षेत्र है। कोंकण के पूर्व दिशा में ऊंचे-ऊंचे सह्याद्रि के पहाड़ हैं और पश्चिम दिशा में अरब समुद्र का तटीय क्षेत्र है। दोनों के बीच का जो संकरा भूतल है, जो भूपट्टी है, उसे कोंकण माना जाता है। भारतीय

रेल के कारण, कोंकण रेल के ऐतिहासिक काम के कारण कोंकण की भौगोलिक दुर्गमता पर एक विचार किया गया और कोंकण रेल की स्थापना हुई और इसके कारण कोंकण विकास की मुख्य धारा में आया है। उपसभाध्यक्ष महोदय, कोंकण रेल, भारतीय रेल अधिकाधिक सुविधा देने की कोशिश कर रही है।

(**श्री उपसभापति** महोदय *पीठासीन हुए।*)

वह कोंकण में यातायात की सहजता के लिए कटिबद्ध है, वह कोशिश कर रही है। मुम्बई-मडगांव वंदे भारत एक्सप्रेस शुरू हुई है, तेजस एक्सप्रेस जैसी कुछ ट्रेन्स शुरू हुई हैं। अधिक आरामदायक, अधिक तेज गति से और अधिक सुरक्षा से यात्रा का अनुभव हो रहा है। ट्रैक का दोहरीकरण हो रहा है, ताकि समयबद्धता में यहां पर सुधार हो। कोंकण रेलवे का पूरा विद्युतीकरण हो गया है, ताकि डीजल पर निर्भरता कम हो और कोंकण में पर्यावरण के हिसाब से कुछ हानि न पहुंचे। नई क्रॉसिंग बनाई गई है, traffic signaling के नए सिस्टम बनाए गए हैं। RoRo services बनाई गई हैं, ताकि मुम्बई-गोवा के लिए रास्ते पर जो ट्रक्स चलते थे, उनके लिए ट्रेन पर लाद कर RoRo service भी यहां पर की जा रही है।

उपसभापति महोदय, कई बदलाव आए हैं, कई सुधार हुए हैं, कई आधुनिकीकरण के काम यहां पर हुए हैं। पिछले 10 साल में कोंकण रेलवे में बहुत सारी सुविधा आई है, लेकिन बात यह है कि अगर लोगों तक यह सुविधा पहुंचानी है, तो पेन जैसे जो स्थान हैं, वहां पर भी स्टॉपेज मिलना बहुत जरूरी है। मुम्बई के बाद कोंकण पहुंचने के लिए जो entry point है, जो प्रवेश द्वार है, वह पेन गांव है। मुम्बई के बाद कोंकण जाने के लिए पेन एक महत्वपूर्ण ठिकाना है। जैसा मैंने पहले बताया कि 700-800 किलोमीटर लंबी यह कोंकण की पट्टी, जिसकी लंबाई 30-40 किलोमीटर है, उस कोंकण के मुहाने पर ही, entry पर ही यह पेन स्थान है। JSW, RCF जैसे कारखाने यहां पर हैं। यहां इंडस्ट्रियल एरिया बहुत है और मुम्बई के नजदीक होने के कारण कई पैसेंजर्स, कई विद्यार्थी, कई नौकरी वाले, कई मेहनतकश लोग, जो कोंकण जाना चाहते हैं और जो रोजगार के लिए मुम्बई जाना चाहते हैं, उनके लिए पेन में स्टॉपेज मिलना अत्यंत जरूरी है। दिवा-सावंतवाड़ी एक्सप्रेस, मंगलोर एक्सप्रेस, कोंकण कन्या, मांडवी, मत्स्यगंधा जैसी जो एक्सप्रेस ट्रेन्स हैं, उनका पेन स्थान पर रुकना बहुत ही जरूरी है।

उपसभापति महोदय, मैं यह बताना चाहता हूं कि मुम्बई का जो development है, चूँकि मुम्बई तीनों दिशाओं से अरब के समुद्र से घिरा हुआ एक शहर है, उसके कारण आज तक उत्तर दिशा में ही मुम्बई का development हुआ है। अभी अटल सेतु के कारण पेन और पनवेल का एरिया भी मुम्बई के बहुत नजदीक आया है। अगला जो development होने वाला है, वह पेन और पनवेल एरिया में ही होने वाला है। मैं यह कहना चाहता हूं कि development और रेल, इसका बहुत नजदीक का रिश्ता है। एक तो जहां पर development है, वहां पर रेल को आना पड़ता है या रेल है, इसके कारण development होता है। इसके कारण मैंने पेन के एरिया के बारे में यहां पर जो बताया है, यह बहुत ही महत्वपूर्ण है। मैं यह चाहता हूं कि ये सब जो एक्सप्रेस ट्रेन्स हैं, ...(**समय की घंटी**)... इनको स्टॉपेज तो मिले ही और सबसे महत्वपूर्ण बात, उपसभापति महोदय, मैं 10 सेकंड में अपनी बात समाप्त कर रहा हूँ, मैं यह चाहता हूं कि पेन-दिवा या दिवा-रोहा, दिवा-नागोठाणे जैसी मेमू ट्रेन्स यहां पर स्टार्ट हों, ऐसी मेरी अपेक्षा है। ...(**समय की घंटी**)...

उपसभापति महोदय, मैं यह अपेक्षा सदन से रखता हूं। आपके माध्यम से मैं रेल मंत्री जी से यहां पर विनती करता हूं कि जिन लोगों ने मुझे यहां भेजा है, उनकी अपेक्षा पूरी करने की जिम्मेदारी यहां पर मेरी है, मतलब इस सदन की भी है, इसमें आप मुझे मदद करें, मैं यह अपेक्षा रखता हूं। धन्यवाद।

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Thank you. Now, the hon. Minister of Railways to reply to the Discussion.

रेल मंत्री (श्री अश्विनी वैष्णव) : उपसभापति महोदय, आपका बहुत-बहुत धन्यवाद और इस विस्तृत चर्चा में जिन सभी माननीय सांसदों ने भाग लिया, उन सबका भी बहुत-बहुत धन्यवाद। इस डिबेट में कई लोगों ने बहुत अच्छे सुझाव दिए, कई लोगों ने बहुत ही aggressive होकर भी अच्छी डिबेट की। हमें आनंद आया। लोकतंत्र के इस गरिमामय सदन में इसी का आनंद है कि हर कोई अपने-अपने तरीके से अपनी बात कहे और उन सबको मिला कर यह देश आगे चले। माननीय उपसभापति महोदय, मैं आज के रिप्लाई में सबसे पहले financials के बारे में बात करूंगा और throughout the reply क्या-क्या important achievements हुए, कहां पर अभी और काम करना है और लास्ट में transportation का भविष्य क्या है, उसके ऊपर चर्चा रखूंगा।

माननीय उपसभापति महोदय, सबसे पहले मैं माननीय प्रधान मंत्री, श्री नरेन्द्र मोदी जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने बजट में इतना अच्छा एलोकेशन किया। कई वर्षों से रेलवे की जो सबसे बड़ी जरूरत रही है कैपिटल एक्सपेंडिचर, उसके लिए जितना सपोर्ट चाहिए था, वह सपोर्ट नहीं मिल पाता था, उस कमी को प्रधान मंत्री जी ने इन 10 वर्षों में पूरा किया है। जहां बजट से करीब 25,000 करोड़ के आसपास का सपोर्ट मिलता था, वहां आज करीब 2.5 लाख करोड़ का सपोर्ट मिलता है। इसका बहुत फायदा हुआ है। इसका बहुत लाभ हुआ है और इसके कारण ही आज हम पहले से much better परिस्थितियों में पहुंच पाए हैं। साथ ही मैं माननीया वित्त मंत्री, श्रीमती निर्मला सीतारमण जी को भी धन्यवाद देना चाहूंगा कि रेलवे बजट के डिस्कशंस के दौरान उन्होंने हर परिस्थिति को, हर प्रॉब्लम को समझा और उसको समझ कर, उसके हिसाब से हरेक aspect पर उनका सपोर्ट रहा और उन्होंने बजट का बहुत अच्छा एलोकेशन किया।

माननीय उपसभापति महोदय, रेलवे के financials में कोविड के कारण जो बहुत सी दिक्कतें आई थीं, हम उन परिस्थितियों से बाहर निकल चुके हैं और अब इसमें करीब-करीब 2 लाख, 78 हजार करोड़ का revenue है और 2 लाख, 75 हजार करोड़ के खर्चे हैं। ओवरऑल रेलवे के जितने भी बड़े खर्चे हैं, सारे खर्चे आज रेलवे अपनी खुद की इनकम से meet कर पा रही है। लगातार तीन साल हो गए हैं। रेलवे के अपने बड़े खर्चे हैं। मान्यवर, अगर हम staff cost की बात करें, तो करीब 1 लाख, 16 हजार करोड़ की staff की cost है, pension का बिल करीब-करीब 66,000 करोड़ रुपये का है, energy की cost 32,000 करोड़ रुपये है और जो financing की cost है, वह करीब-करीब 25,000 करोड़ रुपये है। ये सब के सब खर्चे रेलवे, because of good performance, आज अपने revenue से ही meet कर पा रही है। पैसेंजर्स को सब्सिडी उतनी ही है, जितनी पहले थी, बल्कि वह बढ़ी है। अगर हम करीब-करीब overall रेलवे की financial condition को समझें, तो हम पैसेंजर्स को सब्सिडी देते हैं और cargo यानी frieght से

थोड़ी-बहुत कमाई होती है। पैसेंजर्स में अगर हम देखें, तो अगर एक पैसेंजर को 1 किलोमीटर तक लेकर जाना है, तो उसमें रेलवे की कॉस्ट करीब 1 रुपये 38 पैसे है और हम उससे किराया केवल 73 पैसे लेते हैं। यानी करीब-करीब 47 परसेंट का डिस्काउंट हर पैसेंजर पर दिया जाता है, इतनी सब्सिडी पैसेंजर को दी जाती है। फाइनेंशियल ईयर 2022-23 में देखें, तो यह सब्सिडी कुल मिलाकर 57,000 करोड़ के आसपास थी, यानी पैसेंजर के ट्रांसपोर्टेशन पर 57,000 करोड़ की ओवरऑल सब्सिडी है। फाइनेंशियल ईयर 2023-24 के provisional figures आए हैं, वे reconcile हो रहे हैं, इसमें करीब 55 से लेकर 60 हजार करोड़ की टोटल सब्सिडी है। यह social obligation है।

महोदय, कई माननीय सांसदों ने यह प्रश्न उठाया कि पैसेंजर्स के लिए क्या कर रहे हैं, तो यह मैं आपके सामने डाटा के साथ रख रहा हूं। मैं डाटा के साथ प्रस्तुत कर रहा हूं कि पैसेंजर्स के लिए facilities बढ़े और विशेषकर किराया कम से कम रहे। उसके लिए रेलवे ने बहुत ही बड़े प्रावधान किए हैं। उसके कारण आज भी हमारे आसपास के जितने भी देश हैं – मैं पश्चिमी देशों के साथ तुलना नहीं करना चाहता। अगर हम केवल अपने आसपास के देशों से भी comparison करें, पाकिस्तान से compare करें, बांग्लादेश से compare करें या श्रीलंका से compare करें, तो उनकी तुलना में भी सबसे कम किराया, भारत में हमारी रेलवे का है। अगर 350 किलोमीटर की journey का देखें, तो general class में उसका किराया भारत में 121 रुपये, पाकिस्तान में 436 रुपये, बांग्लादेश में 323 रुपये और श्रीलंका में 413 रुपये है। ऐसा ही हरेक कैटेगरी में है। अगर इसको western countries के साथ compare करें, तो western countries में इसका 10 गुना, 15 गुना, 20 गुना किराया लिया जाता है। बहुत कम किराए में एक सुरक्षित और अच्छी क्वालिटी की सर्विस मिल सके, ऐसा प्रयास हमेशा रहता है। 2020 के बाद में किराए में वृद्धि नहीं की गई है। 2020 में भी एक बहुत छोटी-सी वृद्धि की गई थी - एक पैसा प्रति किलोमीटर के हिसाब से जनरल क्लास में और एयर कंडीशन क्लासेज़ में उससे थोड़ी ज्यादा वृद्धि की गई थी।

उपसभापति महोदय, इलेक्ट्रिफिकेशन का overall financially फायदा 2018-19 से मिलने लगा है और मैं इसके बारे में डिटेल में चर्चा करूँगा। ओवरऑल ट्रैफिक बहुत बढ़ा है, पैसेंजर्स की संख्या भी बढ़ी है, कार्गो भी बढ़ा है, लेकिन ओवरऑल एनर्जी की कॉस्ट अब करीब-करीब 30-32 हजार करोड़ रुपए पर स्टेबल हो गई है। यह एक बहुत-ही positive चीज है। यह प्रधानमंत्री जी की जो दूरगामी सोच थी, उसका परिणाम है। उन्होंने 100 परसेंट इलेक्ट्रिफिकेशन का जो चैलेंज हम सबके सामने रखा, यह उसके रिजल्ट के रूप में अब दिखाई देने लगा है। यह environment के point of view से भी बहुत अच्छा है और अब financially भी इलेक्ट्रिफिकेशन का फायदा मिलने लगा है।

Seventh Pay Commission के कारण जो wage cost, staff cost बढ़ गई थी, वह आज भी बढ़ी हुई है। पेंशन कॉस्ट भी बहुत बढ़ी हुई है। करीब 15 लाख पेंशनर्स हैं और 12 लाख, 30 हजार के आसपास employees हैं, तो वह एक significant cost है, जिसको रेलवे आज प्रयास करके, मैक्सिमम से मैक्सिमम कार्गो कैरी करके भरपाई करने की कोशिश कर रही है। Overall financial condition ठीक है। इससे बेहतर करने के प्रयास लगातार चलते रहेंगे। कोविड की जो प्रॉब्लम्स थीं, उनसे रेलवे आज बाहर निकल गई है - ऐसा मैं आपके सामने समरी के तौर पर रखना चाहूँगा।

माननीय उपसभापति महोदय, अब मैं दूसरे विषय पर आता हूँ। रेलवे ने कई बड़े माइलस्टोन्स अचीव किए हैं और ये माइलस्टोन्स सबके लिए गर्व की बात है। पक्ष के लिए और विपक्ष के लिए, सभी के लिए गर्व की बात है, पूरे देश के लिए गर्व की बात है। इस वर्ष 31 मार्च को जो यह वर्ष कंप्लीट हो रहा है, इसमें भारतीय रेलवे कार्गो कैरीइंग में वर्ल्ड के टॉप तीन देशों में शामिल होगी। भारतीय रेलवे की इस साल 1.6 बिलियन टन की कार्गो कैरीइंग है। यूएस की भी करीब-करीब 1.6 बिलियन टन है और चीन की इससे ज्यादा है, इसलिए इस बार चीन, यूएस और इंडिया - ये तीनों देश टॉप 3 में शामिल हो रहे हैं। ट्रैक कंस्ट्रक्शन 34,000 किलोमीटर क्रॉस किया है, जो कि जर्मनी के पूरे नेटवर्क से ज्यादा है। कई मान्यवर सांसदों ने ट्रैक रिप्लेसमेंट के विषय में प्रश्न उठाए। मैं यह डेटा आपके सामने रखना चाहता हूँ और ये फैक्ट्स हैं। करीब-करीब 50,000 किलोमीटर, 49 हजार समथिंग है, 50,000 किलोमीटर ट्रैक्स का रिप्लेसमेंट किया गया है और रिप्लेसमेंट के दौरान इस बात का ध्यान रखा गया है कि बेटर क्वालिटी के longer rails…. मैं इस विषय को डिटेल में रखूँगा। ये सब किये गये, जिनका सेफ्टी पर बहुत अच्छा positive impact आया है। Flyovers और अंडर पासेज़, जो कि हमारे ग्रामीण क्षेत्रों में, कई शहरों में, खासकर छोटे शहरों में बड़ी दिक्कत थी, उनको दूर करने के लिए 12,000 से ज्यादा flyovers और अंडर पासेज़ बने। अंडर पासेज़ में जो water-logging की प्रॉब्लम है, उसके ऊपर भी मैं अभी डिटेल में बताऊँगा। एलएचबी कोचेज़ सेफ्टी के point of view से बहुत important हैं। LHB coaches are much more safer compared to the older generation of ICF coaches. करीब 41,000 एलएचबी कोचेज़ बन गए हैं। मान्यवर उपसभापति महोदय, मैं पूरी जिम्मेदारी के साथ कहना चाहूँगा कि मोदी जी की थर्ड टर्म में जितने आईसीएफ कोचेज़ हैं, हम उन सबको एलएचबी कोचेज़ में रिप्लेस कर देंगे। कोविड के समय दुनिया भर में, देश भर में पैसेंजर्स में स्वाभाविक तौर पर एक behavioral change आया था। वे रेलवे की जगह दूसरे मोड्स में शिफ्ट हुए थे। पर अब वे वापस रेलवे की तरफ आने लग गए हैं। इस साल 700 करोड़ का आंकड़ा पार करेगा। इस प्रकार ट्रांसपोर्ट सेक्टर में, मैं कोई ट्रांसपोर्ट का एक्सपर्ट नहीं हूँ, लेकिन जो एक्सपट्र्स हैं, वे बताते हैं कि करीब-करीब 700-750 करोड़ रेलवे, 200-250 करोड़ रोड्स एंड हाईवेज़ और 30-35 करोड़ एयरवेज़ - यह ट्रांसपोर्ट का डिस्ट्रीब्यूशन अब ओवरऑल देश में रहेगा।

Locomotive production में एक बहुत ही satisfying milestone अचीव हुआ है। इस साल 1,400 लोकोमोटिव्स मैन्युफैक्चर हो रहे हैं। अगर पूरे अमेरिका और यूरोप को ऐड कर दें, उससे भी ज्यादा हमारे यहाँ इस साल लोकोमोटिव्स मैन्युफैक्चर हो रहे हैं। यह बहुत अच्छा और एक बड़ा अचीवमेंट है। पूरी फ्लीट में 2 लाख के आसपास वैगन्स ऐड हुए हैं। जो condemn हो गए, उनको बाहर निकाल कर नए ऐड हुए। अगर उनको जोड़ें, तो करीब-करीब नेट दो लाख वैगंस ऐड हुए हैं। 14,000 ब्रिजेज़ को रीबिल्ड किया गया है। सर, 14,000 bridges को re-build किया गया है,

3.00 P.M.

यानी bridges में कई जगह जो bridge के members होते हैं, उनमें जब corrosion होता है, तो ब्रिजेज unsafe हो जाता है, तो उसमें बहुत ही sophisticated और बहुत ही technical तरीके से

bridges को re-build करना पड़ता है, 14,000 bridges को re-build किया गया है। हम Bridges का classification भी बहुत ही methodical तरीके से change कर रहे हैं। Bridges की maintenance में AI तथा अन्य कई technologies का उपयोग भी किया जा रहा है। सर, Digital control, जो कि railway के लिए बहुत important था, उसकी जब सबसे पहले शुरुआत हुई, उसके बाद उसने थोड़ी speed पकड़ी थी, लेकिन real mass scale पर digital control अब आना चालू हुआ है और अब 3,300 stations को हम digital control पर लेकर आ चुके हैं।

माननीय उपसभापति महोदय, मैं आपके सामने अब एक बहुत ही satisfying चीज़ रखना चाहूँगा। मैं इसमें विपक्ष के सभी सांसदों से भी निवेदन करूंगा कि आप भी इस पर गर्व करें कि आज हमारे देश से Australia को metro के coaches export होने लगे हैं। विपक्ष के सांसद भी इसमें आनंद उठाएं और गर्व करें, क्योंकि देश सभी का है। देश केवल हमारा नहीं है, बल्कि देश आप सबका भी है, इसलिए इसमें आप भी गौरव उठाएं। सर, locomotives और coaches के नीचे का जो mechanical structure होता है, उसको bogie बोलते हैं। ऊपर coach है, नीचे bogie, यानी उसका underframe. उस underframe का export अब United Kingdom, Saudi Arabia, France, Australia, इन सब देशों को होने लगा है। Propulsion, जो कि power electronics का बहुत ही, power train का बहुत ही important part है, उस propulsion का export France, Mexico, Romania, Spain, Germany और Italy में होने लगा है। यह भी गौरव की बात है। Passenger coaches Mozambique, Bangladesh, Sri Lanka जा रहे हैं। Locomotives अब Mozambique, Senegal, Sri Lanka, Myanmar और Bangladesh जा रहे हैं। माननीय उपसभापति जी, बहुत नजदीक future में बिहार में जिस factory को माननीय श्री लालू यादव जी ने सिर्फ announce किया था, काम नहीं किया, उसके बाद माननीय मोदी जी ने जब 2014 में जिम्मेदारी ली, तब उन्होंने उस factory पर काम चालू किया। वह बिहार के सारण जिले के मढ़हौरा में है। उस factory से बने हुए करीब 100 से ज्यादा loco का export बहुत जल्दी शुरू होने वाला है। अब 'Made in Bihar' locomotives दुनिया में जाएगा। ...(**व्यवधान**)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Sanjay*ji*, please. *...(Interruptions)...*

श्री अश्विनी वैष्णव : साथ ही साथ, forged wheels would be exported from Tamil Nadu in the very near future to the entire world. So, these are very satisfying achievements and these are achievements of the country. These are possible only because our Prime Minister has very clear focus on Railways and he is making a very concerted effort on improving the Railways.

उपसभापति जी, इस साल railway, मैं 2025 calendar year की बात कर रहा हूँ। इस साल रेलवे Scope 1, net zero भी अचीव करेगा। प्रधान मंत्री जी ने 2030 तक Net Zero का target रखा है। Scope 1 इसी साल 2025 में achieve किया जाएगा। मतलब, जितना railway carbon dioxide emit करता है और railway environment को benefit पहुंचाता है, उसको पूरी तरह से directly offset करेगा और जो energy buy करता है, जिसमें अभी कुछ fossil fuel वाली energy भी है, उसका target 2030 तक है।

सर, कई माननीय सांसदों ने recruitment की बात कही। मैं यह भी बताना चाहूँगा कि जो 50-60 साल में नहीं हो पाया, अब वह हो रहा है। हमने recruitment के लिए एक annual calendar बनाया है, जो 2024 में start हुआ और लगातार चल रहा है। उसमें एक systematic तरीके से बताया जाता है कि first quarter में, second quarter में, third quarter में, fourth quarter में किस-किस category की vacancies निकलेंगी और वे vacancies निकल रही हैं और बहुत ही smoothly exam हो रहा है। माननीय उपसभापति महोदय, इन 10 वर्षों में 5 lakh से अधिक लोगों को railway ने रोजगार दिया है। अगर हम UPA से compare करें, तो UPA में 4 lakh रोजगार थे, आज 5 lakh रोजगार दिया गया है। As we speak, ongoing one lakh लोगों की recruitment का process चल रहा है। माननीय सांसद, शायद आपको जानकारी नहीं है, लेकिन loco pilot की recruitment का process भी चल रहा है और वह भी बहुत smoothly अभी-अभी complete हुआ है। माननीय उपसभापति महोदय, मैं तीसरे विषय पर आते हुए अपनी बात कहना चाहता हूं कि सेफ्टी पर बहुत strong focus है, बहुत clear and laser-sharp focus है और उसके results भी आए हैं। मैं detail में बताना चाहूंगा कि क्या-क्या steps लिए गए हैं।

बहुत सारे technological changes किए गए हैं, जिनमें longer rail, higher tensile strength, Electronic Interlocking at stations as well as level-crossing gates. Fog safety devices की संख्या बढ़ाना, कवच का development complete हुआ, अब उसका roll-out चालू हुआ हैं। इन सभी सुधारों के साथ-साथ thick web switches लाना, weldable crossings भी लाई जा रही हैं। इन क्षेत्रों में पहले की तुलना में कई गुना अधिक काम हो रहा है और इसके अच्छे परिणाम भी देखने को मिल रहे हैं।

यदि हम एक छोटे से पैरामीटर, weld failure की बात करें - तो दो स्थानों पर जहां वेल्डिंग होती है, उसके failures में 92 परसेंट reduction हुआ है। इसी तरह, rail fractures की संख्या, जो 2013-14 में साल के लगभग ढाई हज़ार के आसपास थे, अब वे कम होकर 250 से कम रह गए हैं, यानी rail fractures में 91 परसेंट reduction हुआ है। ये सभी results measured हैं, factual हैं। और इसका result भी दिखाई देने लगा है।

सर, स्टाफ की ट्रेनिंग पर विशेष ध्यान दिया गया है। Maintenance practices में काफी सुधार हुआ है। इंफ्रास्ट्रक्चर पहले की तुलना में काफी बेहतर हुआ है। फ्लाईओवर्स के निर्माण और un-manned level crossings को हटाने से भी रेलवे को बड़ा लाभ हुआ है। कुल मिलाकर, रेलवे की सुरक्षा के लिए लगभग 1,16,000 करोड़ रुपये का निवेश किया गया है। Revenue Expenditure as well as Capital Expenditure, दोनों को मिलाकर यह पहले की तुलना में कई गुना अधिक है और यह लगातार दो-तीन वर्षों से जारी है।

माननीय सांसद ने एक बहुत ही छोटी बात की थी, नहीं कहना चाहिए था, फिर भी उन्होंने कहा, तो मैं उसका उत्तर देना चाहूंगा। उन्होंने आरआरएसके फंड्स के उपयोग पर सवाल उठाया, खासकर फुट मसाजर के संदर्भ में। उपसभापति महोदय, लोको पायलट की working conditions अत्यंत कठिन होती हैं। वे 8 से 10 घंटे तक खड़े रहते हैं, vibrations and temperature में काम करते हैं। नई ट्रेनों में सुधार किया गया है, लेकिन पुरानी ट्रेनों की डिजाइन उनकी निर्माण प्रक्रिया के अनुसार बनी थी, लेकिन उन ट्रेनों के कारण जो लोको पायलट 10 से 11 घंटे तक खड़े रहते हैं, उनके उपयोग के लिए लोको पायलट्स के rest rooms में, उनके running

rooms में फुट मसाजर की सुविधा दी गई है, जो लोको पायलट्स के लिए है। RRSK funds का उपयोग बहुत अच्छी तरह से किया गया है। कृपया इसका गलत नैरेटिव बनाने की कोशिश न करें, यही मेरा अनुरोध है।

महोदय, सुरक्षा उपायों के कारण दुर्घटनाओं में महत्वपूर्ण कमी आई है। 2005-06 में, जब माननीय लालू जी रेल मंत्री थे, तब प्रति वर्ष 234 दुर्घटनाएँ होती थीं और यदि उसमें डिरेलमेंट्स जोड़ें, तो यह संख्या 698 हो जाती थी, यानी on-an-average 2 per day - यानी 365 दिन में 698, मतलब 2 per day होते थे। जब माननीय ममता जी रेल मंत्री थीं, तब साल में 165 accidents होते थे और अगर उसमें डिरेलमेंट्स add करें, तो यह संख्या 395 तक पहुँच जाती थी, यानी on-an-average, one per day, यानी माननीय ममता जी के समय में रोज़ एक accident या डिरेलमेंट होता था।

जब माननीय खरगे जी रेल मंत्री थे, तब 118 एक्सीडेंट्स और 263 डिरेलमेंट्स मिलाकर कुल 381 घटनाएँ हुईं, which is again more than one every day. उस समय यह daily एक incident का average था, मैं यह नहीं कहता कि हमें उन्हीं परिस्थितियों में रहना चाहिए। अब, प्रधान मंत्री, मोदी जी के नेतृत्व में सुरक्षा पर विशेष ध्यान दिया गया है। वे सेफ्टी पर लगातार समीक्षा करते हैं, वे हमें root-cause में जाने की प्रेरणा देते हैं और मेंटेनेंस प्रोसेज़ में सुधार, नई तकनीक और उपकरणों को अपनाने पर जोर देते हैं। इसका परिणाम यह हुआ कि 2019-20 तक दुर्घटनाओं की संख्या प्रतिदिन औसतन एक से कम हो गई और आज दुर्घटनाओं की संख्या घटकर 30 और डिरेलमेंट्स 43, यानी कुल 73 रह गई है, जो नम्बर पहले लगभग 700 के आसपास था। That is now come to less than eighty. That is one-tenth or 90 per cent reduction! But, we should not be satisfied at that.

Mr. Deputy Chairman, Sir, I am saying with full responsibility that we should not be satisfied at that and we should aim and strive to significantly reduce it further. हम लोग संकल्पबद्ध हैं। Every incident, small or big, we are making sure that we go to the root cause and wherever people are making any mistakes or equipments are faulty or there are design issues, we are changing those and making sure that that particular cause should not be repeated. That is the approach with which we are taking.

कई मान्यवर सांसदों ने कहा कि इससे पहले भी बड़े-बड़े दिग्गज नेता हुए थे और उन सब ने बहुत अच्छा काम भी किया था। मैं यह नहीं कहता कि उनका contribution नहीं था। देश 1947 में आजाद हुआ था और सभी का contribution रहा है। हमारे समय में हम इतना कह सकते हैं कि पूरी sincerity के साथ, complete integrity के साथ जितनी knowledge है, प्रयास कर रहे हैं। हमारे प्रयासों में कोई कमी नहीं है। इसके results भी आए हैं और आगे भी बेहतर रिजल्ट्स आएंगे। सर, fourth topic है, क्योंकि कई सांसदों ने इस बारे में प्रश्न उठाए हैं कि employment, recruitment नहीं की। ऐसा कोई कैसे कह सकता है। कई सांसदों ने कहा कि आपने recruitment नहीं की। कोई इस तरह का भ्रामक तथ्य, जो सत्य से परे हो, इतना दूर हो, कोई कैसे इस सदन में रख सकता है। सर, इन दस वर्षों में पांच लाख लोगों को रोजगार दिया गया है और and as we speak, एक लाख लोगों का employment और recruitment का process चल रहा है। मैं

बताना चाहूंगा कि बहुत transparency के साथ काम हुआ है। अभी केरल के सांसद जी ने Loco Pilot के बारे में कहा है। मैं बताना चाहता हूं कि अभी हाल ही में exam complete हुआ है। Loco Pilots के exam में 18,40,000 candidates appear हुए थे। इसका exam पांच दिन तक चला। सर, in 15 shifts, 156 cities, 346 centres and 15 languages. 15 languages में इसका exam हुआ था। Absolutely no problem, totally transparent. कहीं पर भी उस exam में कोई दिक्कत नहीं हुई है। Level-I, Level-II, Level-VI तक के exam थे। Sir, 2,32,00,000 candidates appeared in those exams and और बिना किसी problem के, बिना किसी issue के transparent process के थ्रू recruitment की गई। ऐसे कैसे कोई कह सकता है कि आपने रोजगार नहीं दिया। यह गलत है। इस तरह के भ्रामक तथ्य न फैलाएं। Railway and Defence, ये दो departments ऐसे हैं, जो कि politics से ऊपर उठते हैं, क्योंकि ये देश की जरूरत हैं, देश की रीढ़ की हड्डी हैं और देश की lifeline है। अगर हम इसमें राजनीति करेंगे, तो यह देश के लिए अच्छा नहीं होगा। अभी करीब 12 लाख से ज्यादा employees हैं, उसमें से 40 per cent employees इन दस वर्षों में recruit किए गए हैं। The entire staff strength is a very young and I am very proud of them. जिस तरह से काम किया है। एक से एक difficult situations में बहुत ही अच्छा काम किया है। I will come to the fifth point. कई मान्यवर सांसदों ने यह विषय उठाया कि आपने premium trains चलाई, तो साधारण passengers क्या करेंगे? इस प्रश्न का मैं बहुत स्पष्ट तौर पर जवाब देना चाहूंगा। मोदी जी की सरकार गरीबों के लिए समर्पित है। मोदी जी की सरकार middle class के लिए समर्पित है। इस income pyramid में तो सबसे पहले lower income and middle income groups के लिए railway का पूरा commitment है। रेलवे का पूरा focus lower income and middle income के लिए हैं। जो higher income group में आते हैं, वे flight भी ले सकते हैं, अच्छी car में भी जा सकते हैं, लेकिन जो गरीब हैं, जो हमारे श्रमजीवी हैं, जो गांवों से निकलकर शहरों में जाकर अपनी जिंदगी को बनाने के प्रयास में लगते हैं। मैं भी एक ऐसे ही परिवार से निकला हूं। ऐसे लोग रेलवे से ही जा सकते हैं। उनके लिए फ्लाइट का किराया संभव नहीं हो पाएगा या वे अच्छी कार में नहीं जा पाएंगे, क्योंकि वे अपनी जिंदगी को बनाने के लिए निकल रहे हैं। कई लोगों ने भ्रामक तथ्यों को फैलाने का प्रयास किया। इस House और इस हाउस के बाहर भी कई बार try करते हैं कि general coaches कम हो गए हैं। मैं आपको एकदम clarity के साथ कहना चाहूंगा कि पहले लगातार general coach, यानी non-AC और AC कोच का एक proportion two-third and one-third रहता था। Two-third, non-AC, one-third, AC के लिए होता था। अब वह प्रपोर्शन बढ़कर 70/30 हो गया है। नॉन ए.सी., यानी स्लीपर और जनरल कोचेज 56 हज़ार हैं और ए.सी. कोचेज 23 हज़ार हैं। इस तरह से 70 परसेंट और 30 परसेंट का जो रेश्यो है, वह यह दिखाता है कि किस तरह से हमारी जो अंत्योदय की कमिटमेंट है कि गरीब से गरीब व्यक्ति के लिए काम करना है, उस कमिटमेंट को इन आंकड़ों से क्लियरली स्पष्ट किया जा रहा है कि जनरल कोचेज बढ़ रहे हैं। महोदय, ये ए.सी. कोचेज के कंपेरिज़न में बढ़ रहे हैं। ए.सी. कोचेज भी बढ़ रहे हैं, लेकिन उसके कंपेरिज़न में जनरल कोचेज ढाई गुना बढ़ रहे हैं।

महोदय, अभी जो प्रोडक्शन प्लान हाथ में है, उस प्रोडक्शन प्लान के अनुसार 17 हज़ार जनरल कोचेज का ए.सी., स्लीपर प्लस जनरल, यानी नॉन ए.सी. कोचेज की मैन्युफैक्चरिंग का टोटल प्रोग्राम है, इसलिए कोई भी उस आरोप को न लगाए।

माननीय उपसभापति महोदय, मैं जिस पार्टी से आता हूं, वह गरीबों के लिए प्रतिबद्ध है। महोदय, जनसंघ के समय से, 1952 से इस पार्टी ने हमेशा अंत्योदय की भावना के साथ काम किया है। जो गरीब से गरीब वर्ग है, जो समाज के अंतिम छोर पर है, यह पार्टी उनके लिए जीती है, उन्हीं के लिए इस पार्टी का संकल्प है और उन्हीं के लिए यह पार्टी राजनीति में आई है। महोदय, यह आज की बात नहीं है, मैं आपको बताना चाहूंगा कि मेरे ग्रैंड फादर जनसंघ के फाउंडर्स में से थे और I am proud of that. इसीलिए मैं कहना चाहता हूं कि हमारा मूल 'राष्ट्र प्रथम, सदैव प्रथम' का है, अंत्योदय हमारे मूल में है और हम हमेशा उसके लिए काम करेंगे, चाहे कोई भी डिपार्टमेंट हो। महोदय, वह चाहे रेलवे हो, चाहे प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना हो, प्रधान मंत्री आवास योजना हो, हर घर नल से जल योजना हो, प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी का एक-एक प्रोग्राम स्पष्ट दिखाता है कि किस तरह से यह सरकार और मोदी जी गरीबों के प्रति समर्पित है, संकल्पित है, उनके जीवन में एक पॉजिटिव चेंज लाने के लिए दिन-रात मेहनत करने के लिए संकल्पित है। माननीय उपसभापति महोदय, कई मान्यवर सांसदों ने ट्रेन्स में भीड़ की बात उठाई है। भीड़ के लिए रेलवे ने जो स्टेप्स उठाए हैं, मैं उनके बारे में आपको बताना चाहूंगा।

महोदय, पिछले साल, जब होली का सीज़न था, उसमें 604 स्पेशल ट्रेन्स चलाई गई थीं, उसमें करीब साढ़े आठ लाख लोगों को लिया गया था और एक बहुत ही अलग तरीके से मैनेज करने का प्रयास किया गया था। उसमें कुछ जगह पर होल्डिंग एरिया बनाए गए थे। महोदय, शहर में कुछ ऐसी संस्थाएं होती हैं, जो जुड़ना चाहती है, उन्हें जोड़ा गया था और वह एक अच्छा प्रयोग हुआ था। महोदय, उस प्रयोग को पिछले साल के समर सीज़न में और बढ़ाया गया था। 12,919 स्पेशल ट्रेन्स चलाई गई थीं और करीब 1 करोड़, 80 लाख लोगों को उनमें ट्रैवल करने का मौका मिला था।

महोदय, पिछले साल छठ और दीवाली पर उस एक्सपेरिमेंट को इंस्टीट्यूशनलाइज किया गया। करीब 8 स्टेशन्स बार होल्डिंग एरिया बनाए गए, टैंट लगाए गए, खाने की व्यवस्था की गई, पीने के पानी की व्यवस्था की गई, टिकट काउंटर्स को स्टेशन के अंदर से बाहर होल्डिंग एरिया में लेकर जाया गया। महोदय, उसका अच्छा रिज़ल्ट मिला। करीब 8 हज़ार के आसपास छठ और दीवाली में जो स्पेशल ट्रेन्स चलाई गई थीं, उनमें एक-एक स्टेशन पर 40 हज़ार लोग भी आए, लेकिन कहीं पर कोई दिक्कत नहीं आई। उस पूरी भीड़ को, पूरे सर्ज को – ट्रैफिक में जो सडन सर्ज आता था, उसको अच्छा तरह से मैनेज किया गया। महोदय, उससे जो लर्निंग मिली, उस लर्निंग को इस बार कुंभ के मैनेजमेंट में लगाया गया।

मान्यवर, कुंभ के मैनेजमेंट में गंगा जी पर एक नया ब्रिज बनाया गया। हम लोग इस पर करीब ढाई साल से काम कर रहे थे, जंघई- फाफामऊ लाइन को डबल किया गया, 21 फ्लाईओवर्स एंड अंडरपासेस बनाए, 3 नई वॉशिंग लाइन्स बनाई गईं, स्टाफ के लिए बैरेक्स बनाए गए तथा 23 परमानेंट होल्डिंग एरियाज़ बनाए। महोदय, होल्डिंग एरियाज़ में भी बहुत ही साइंटिफिक तरीके से काम किया गया, जिससे कि जो भी लोग आएं, उन्हें कोई चीज़ ढूंढ़ने में दिक्कत नहीं हो। महोदय, इसके लिए चार कलर्स में कलर कोडिंग की गई। जो ट्रेन लखनऊ और

अयोध्या की तरफ जाती है, उसके लिए रेड कलर का कोड रखा गया, जो ट्रेन दीनदयाल उपाध्याय और सासाराम पटना की तरफ जाती है, उसके लिये ब्लू कलर का कोड रखा गया, जो ट्रेन मानिकपुर, झांसी, सतना, कटनी, मध्य प्रदेश की तरफ जाती है, उसके लिए येलो कलर का कोड रखा गया और कानपुर, आगरा, दिल्ली के लिए ग्रीन कलर का कोड रखा गया। इस तरह से ओवरऑल एक ऐसी व्यवस्था की गई, जिससे पैसेंजर्स मिनिमम से मिनिमम असुविधा के साथ आराम से आ-जा सकें। महोदय, यह बहुत डिफिकल्ट था। करीब साढ़े चार करोड़ के आसपास पैसेंज़र्स ने ट्रेन्स से ट्रैवल किया और मैं उन सभी को धन्यवाद देना चाहूंगा कि despite all the difficulties सभी पैसेंज़र्स ने सहयोग किया और रेलवे के एम्प्लॉइज़ ने भी दिन-रात काम किया। महोदय, मैं एक एग्ज़ैम्पल देना चाहूंगा, जिसमें एक फीमेल कांस्टेबल अपने बच्चे को स्लिंग में रखकर काम कर रही है। ऐसे-ऐसे भी examples थे। एक-एक अधिकारी दिन-रात 24 घंटे काम करते थे। वॉर रूम्स बने हुए थे। कोई ऐसा दिन नहीं होगा, जिस दिन रात में दो-ढाई बजे से पहले कोई वॉर रूम से निकल पाया होगा। रेलवे बोर्ड में जो वॉर रूम था, उस वॉर रूम से मैं कई बार स्वयं देर रात तक रहा। इस तरह की परिस्थितियों में काम किया गया। वह बहुत डिफिकल्ट था। मैं कहना चाहूंगा कि एक इंसिडेंट हुआ, जो कि न्यू दिल्ली स्टेशन में हुआ था, वह बहुत ही दुखद और दर्दनाक इंसिडेंट था, लेकिन ओवरऑल महाकुम्भ के टाइम में जो पब्लिक की एक्सपेक्टेशन थी, उस एक्सपेक्टेशन को पूरा किया गया। मैं मान्यवर प्रधान मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा। वे लगातार फॉलो-अप करते थे और लगातार रिव्यू करते थे। मैं मान्यवर गृह मंत्री जी को भी धन्यवाद देना चाहूंगा। उनकी गाइडेंस लगातार मिलती थी। मैं उत्तर प्रदेश के मान्यवर मुख्य मंत्री जी को भी धन्यवाद देना चाहूंगा। वे लगातार संवाद में रहते थे। एक बहुत ही अच्छे कोऑर्डिनेटेड तरीके से यह कार्य हुआ। पिछली डिबेट में मनोज झा जी ने जो कहा शायद उसमें एक कम्युनिकेशन गैप रह गया था। शायद वे कहना चाहते थे कि कैमरा ऑफ करना न्यूजपेपर में छपा था। मैंने शायद यह समझ लिया था कि वे आरोप लगा रहे कि मैंने कैमरा बंद किया। बाद में मनोज जी से मेरी बात हो गई थी और वह मिसकम्युनिकेशन भी दूर हुआ। आज उस इंसिडेंट से रिलेटेड जितना भी डेटा है, इन्क्लूडिंग सीसीटीवी की फुटेज, everything is safe and secure. एक हाई लेवल कमिटी उसकी प्रॉपर्ली जांच कर रही है। 200-300 लोगों के साथ उनका संवाद हो रहा है, जिससे कि पता चले कि एक्चुअल फैक्ट्स क्या हैं, लेकिन what is more important is steps क्या लिए गए हैं? इस संबंध में 10 स्टेप्स लिए गए हैं, जिससे कि देश भर में 60 stations have been identified, जहां पर sudden rush आता है और seasonal rush आता है। उन सब में परमानेंट होल्डिंग एरियाज़ बनाएंगे, फुल एक्सेस कंट्रोल करेंगे, लेटेस्ट मॉडर्न सीसीटीवी कैमराज़, लेटेस्ट मॉडर्न वॉकी-टॉकीज़ - हर तरह के जो भी स्टेप्स लेने हैं, वे 10 आइडेंटिफाइड स्टेप्स हैं, जिससे कि भविष्य में इस तरह की दिक्कत नहीं आए।

माननीय उपसभापति महोदय, मैं अगले विषय पर आऊंगा। आज जिस तरह से रेलवे ट्रेवल की डिमांड बढ़ रही है, उस डिमांड को मीट करने के लिए एक तरफ तो इंफ्रास्ट्रक्चर को बढ़ाया जा रहा है - जैसा मैंने बताया 34,000 किलोमीटर की नई पटरियां बनी हैं - साथ ही साथ coaches, trains and locomotives इन तीनों के लिए टोटली नई तरह की टेक्नोलॉजी लाने का काम प्रधान मंत्री जी के मार्गदर्शन में उनके नेतृत्व में देश में हो रहा है। आप सभी ने वंदे भारत चेयर कार का अनुभव भी किया होगा, वह बहुत अच्छी है। मैं एक बहुत ही इंटरेस्टिंग चीज़ के बारे

में बताना चाहता हूं, जो कि हमारी नैरो गेज ट्रेन्स के बारे में है, जैसे दार्जिलिंग है, कालका-शिमला है, ऊटी है, माथेरान है और पठानकोट से जोगिंदर नगर है। ये सब नैरो गेज ट्रेन्स हैं, जो कि हमारी एक हेरिटेज है। इनमें से कई प्रोजेक्ट्स हैं, जो हेरिटेज हैं और यूनेस्को से प्रोटेक्टेड हैं, डिक्लेयर्ड हैं। इन सबमें भी बहुत ही नई टेक्नोलॉजी के एक सुंदर मॉडर्न कोचेज के डेवलपमेंट का काम चल रहा है। फर्स्ट ट्रेन बनकर तैयार हो गई है। वह कालका-शिमला के लिए बनी है। कालका-शिमला के लिए एकदम नई डिजाइन की ट्रेन बहुत जल्दी बनेगी। आप जब उसे देखेंगे, तो आपको भी प्रसन्नता होगी। मैं सबसे निवेदन भी करूंगा कि आप उसमें ट्रेवल भी करके देखें। वह बहुत अच्छी गाड़ी बन रही है। इन सबके लिए टोटली नए तरह की गाड़ी बनाई जा रही है।

दूसरा, हमारा श्रमजीवी वर्ग या फिर ग्रामीण क्षेत्रों से बड़े शहरों में काम के लिए जाने वाला वर्ग है, उनके लिए अमृत भारत जो कि पूरी नॉन-एसी है, वैसी 100 ट्रेन्स बनाई जा रही हैं। इनमें वही फीचर्स हैं, जो वंदे भारत में हैं। Semi-automatic coupler, fully-covered gangway, coaches के पूरे तरहे से नए डिजाइन, चार्जिंग पॉइंट्स आदि फीचर्स हैं। आपने वंदे भारत में कई फीचर्स तो देखे होंगे, लेकिन दो फीचर्स unique हैं – जैसे वंदे भारत ट्रेन में एयरक्राफ्ट से 100 गुना कम noise का लेवल होता है, क्योंकि उसका डिजाइन इस तरह से किया गया है कि जब व्हील और ट्रैक का इंटरेक्शन होता है, उससे जो वाइब्रेशन्स जनरेट होते हैं और जो noise जनरेट होती है, वह noise कोच के अंदर आती है, तो उसको रिड्यूस करने के लिए बोगी का डिजाइन, यानी अंडर फ्रेम का बहुत स्पेशल डिजाइन किया गया है। डिजाइन के मार्जिंस के जो ग्लोबल स्टैंडर्ड्स हैं, उससे much better design की बोगी इसमें रखी गई। इसके कारण इसमें aircraft से 100 times less noise रहती है। Second, जो इसका air circulation का सिस्टम है, उस सिस्टम में इस तरह की device, इस तरह की technology लगाई गई है। इसको Ultraviolet (UV) technology कहते हैं, जिससे 99.9 per cent germs finish हो जाते हैं, मर जाते हैं, ताकि अंदर जो air आए, कोच के अंदर जो air रहे, वह air हमेशा clean रहे। उपसभापति महोदय, इस तरह की technology लाई जा रही है। रेलवे बहुत बड़ा सिस्टम है। करीब एक लाख से ज्यादा टोटल कोचेज़ हैं, उन सबको replace करना है, systematically one-by-one. यह सिस्टम चालू हो गया है। Over a period of time, पुरानी कोचेज़ निकल कर सब जगह नई कोचेज़ आएंगी। इन सबमें ये सारी features रहेंगी।

नमो भारत ट्रेन्स, जो कि short distances के लिए हैं, ऐसी करीब 50 ट्रेन्स बनाई जा रही हैं। उनमें भी AC और Non-AC, दोनों variants रहेंगी। इस तरह से local trip, जो दो छोटे शहरों के बीच में distances हैं, उनके लिए यह नमो भारत ट्रेन रहेगी। मुम्बई के लिए 238 नई ट्रेन्स बनाई जा रही हैं, जो कि बहुत ही अच्छी क्वालिटी की होंगी, totally नई generation की ट्रेन्स होंगी। अभी-अभी माननीय देवेन्द्र जी एक कार्यक्रम में दिल्ली आए थे, तब मेरी भी उनसे डिटेल में चर्चा हुई। उनका भी मानना था कि पुरानी कोचेज़ को, पुरानी ट्रेन्स को replace करने का टाइम आ गया है और इनमें नई तरह की, नई technology की कोचेज़ को लाया जाए। इस तरह से overall जो ट्रेन्स की technology है, ट्रैक्स के बारे में जैसा मैंने बताया, वैसे ही ट्रेन्स में एक significant change आ रहा है, एक substantial change आ रहा है। इस change के कारण आने वाले समय में, अभी भी जो इस travel में भागीदार हैं, वे भी जानते हैं कि आज यह बहुत सुधरा है और आने वाले समय में बहुत ही significant improvement आएगा।

मैं sixth point पर आऊंगा। कवच के बारे में बात की गई। मैंने पिछली डिबेट में इसके टेक्निकल विषय के बारे में डिटेल में बताया था। Last year जुलाई में इसका development complete हुआ। RDSO ने इसका approval किया और अब massive scale पर करीब 10,000 locomotives पर इसके लगने का काम चल रहा है और 15,000 किलोमीटर का काम चल रहा है। शुरुआत में जब development का phase होता है, तो उसमें टाइम लगता है, लेकिन जब एक बार development complete होता है, then it becomes very fast. So, that is what it is. 20 हजार से ज्यादा फील्ड स्टाफ को हमने ट्रेनिंग दी है। यह बहुत जरूरी होता है। 13 इंजीनियरिंग कॉलेजेज़ के साथ हमने MoU किया है, जिससे कि कवच की ट्रेनिंग हो सके। उपसभापति जी, यह केवल एक device नहीं है। यह हम सबको समझने की बात है कि यह केवल एक device नहीं है। It is like creating a complete telecom network. हर चार-पांच किलोमीटर पर एक telecom tower बनता है। उसके ऊपर पूरा radio network बनता है। पूरी की पूरी ट्रैक के ऊपर हर 100 मीटर पर devices लगती हैं। Complete railway track के साथ optical fibre का cable network लगता है। हर स्टेशन पर data centre बनता है और उन सारे स्टेशंस का data एक central computer centre में आता है। साथ ही साथ, लोकोमोटिव के ऊपर या ट्रेन के ऊपर device लगती है। It is very, very complex. इस तरह से यह एक पूरी complete telecom company जैसा network create करने जितना बड़ा काम है, लेकिन हम एक संकल्प लेकर चल रहे हैं। इस तरह के काम के लिए, जिसको Automatic Train Protection Technology कहते हैं, जो समृद्ध देश हैं, उन्होंने करीब 20 साल लगाए थे, जिनके network हमसे आधे थे, लेकिन मोदी जी ने हमको clear target दिया है और हम संकल्प के साथ चल रहे हैं कि 5-6 वर्षों के अंदर पूरे देश को कवच के network से cover करना है। इस तरह के संकल्प के साथ हम काम कर रहे हैं। इसमें बहुत लोग सहयोग दे रहे हैं। Faculty Members, Engineering Colleges, AICTE, इन सबका इसमें सहयोग मिल रहा है।

मैं अगले विषय पर आऊंगा। Water-logging के बारे में कई लोगों ने बात की, कई सांसदों ने यह विषय उठाया। देश में करीब 14,000 total under-passes हैं। उनमें water-logging को solve करने के लिए करीब 4 हजार under-passes में pumps install किए गए हैं और करीब 1,800 under-passes में permanent corrections किए गए हैं। Permanent corrections तीन तरह के हैं। जो पानी बाहर से आता है, उसको remove करने के लिए approach road पर cover करना, sidewalls बनाना, humps बनाना और drains बनाना शामिल है। ग्राउंड से जो सीपेज होता है, उसके लिए जॉइंट्स को सील करना, PU grouting करना, लाइनिंग करना और कांक्रीटिंग करना - ये स्टेप्स लिए गए हैं। जहां पर weep holes हैं, उनको प्लग किया गया है। दोनों प्रकार की प्रॉब्लम्स को सॉल्व करने के लिए जो कॉमन मेजर्स हैं, जैसे कई जगहों पर, जहां पर पास में कोई नाला है या पास में कोई स्ट्रीम है, वहां तक पूरी ड्रेनेज बना दी गई है और pathways को raise किया गया है। इस तरह के कई काम किए गए हैं। मैंने खुद पिछले मानसून में कई पंप ऑपरेटर्स के साथ बात की थी। पिछले साल रिजल्ट ठीक रहा था। इस साल हम और ज्यादा तन्मयता के साथ काम करेंगे, और ज्यादा अलर्टनेस के साथ काम करेंगे। इसके साथ ही साथ हम पूरे डिजाइन को भी चेंज कर रहे हैं। एक नए तरह का डिजाइन बना है। अभी वह डिजाइन 6 जगहों पर लगा है। उस डिजाइन को एक बार experimental तौर पर कुछ समय और

देख लें कि उसका एक्सपीरियंस कैसा है। अगर वह एक्सपीरियंस इस बार ठीक लगा, तो फिर देश भर में उसी नए डिजाइन के RUBs बनाए जाएंगे। ROBs में भी बहुत चेंजेज़ आए हैं। पहले हर एक ROB का डिजाइन लेने के लिए RDSO वगैरह से approval के लिए जाना पड़ता था। कई बार तो इसमें कई-कई महीने लग जाते थे। एक स्टैंडर्ड डिजाइन की बुकलेट बनी है। करीब 100 स्टैंडर्ड डिजाइंस बनाए गए हैं। सिंगल लाइन के लिए, डबल लाइन्स के लिए, तीन लाइन्स के लिए, चार लाइन्स के लिए, 90 डिग्री एंगल, 80 डिग्री एंगल, 70 डिग्री एंगल, यानी हरेक प्रकार के permutation, combination को लेकर स्टैंडर्ड डिजाइंस बना दिये गये हैं, जिससे इसका बहुत अच्छा लाभ मिला है। कई राज्यों के साथ अभी भी काम करने में थोड़ा और कोऑपरेशन चाहिए, क्योंकि रेलवे वाले पोर्शन पर तो रेलवे बना लेती है, लेकिन फ्लाईओवर की बाकी जो अप्रोच रोड होती है, उसमें स्टेट गवर्नमेंट की मदद की जरुरत होती है। कई जगहों पर यह रिक्वायरमेंट है। मैं कहीं का नाम नहीं लूंगा, नहीं तो फिर हमारे माननीय सांसद महोदय कुछ बोलेंगे। ...(**व्यवधान**)... जैसे, तमिलनाडु में 88 फ्लाईओवर्स हैं, जिनका काम हेल्ड अप है। ...(**व्यवधान**)... वहाँ 88 फ्लाई ओवर्स हैं, जिनका काम रुका हुआ है। केरल में भी कुछ-कुछ ऐसी ही हालत है। In Kerala, land acquisition is only 14 per cent. वहाँ इसमें थोड़ी दिक्कत है। वैसे हम भी प्रयास कर रहे हैं, आप भी प्रयास कीजिए। माननीय उपसभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से सभी सांसदों से भी रिक्वेस्ट करूंगा कि वे काम को आगे बढ़वाएँ। ...(**व्यवधान**)... केरल में 97 फ्लाईओवर्स हैं। ...(**व्यवधान**)... केरल में 97 फ्लाईओवर्स हैं, जिनमें अगर स्टेट गवर्नमेंट का कोऑपरेशन मिले, तो वहाँ काम आगे बढ़ सकता है। ...(**व्यवधान**)... वैसा ही हाल वैस्ट बंगाल में भी है। ...(**व्यवधान**)... वैसा ही हाल वैस्ट बंगाल में भी है। वैस्ट बंगाल में तो seriously, we need your support. Only 21 per cent land has been made available; seventy-nine per cent land available होनी है। ...(**व्यवधान**)... वहाँ एक के बाद एक प्रोजेक्ट में बहुत मेहनत करनी पड़ रही है, तब जाकर कुछ काम हो पा रहा है। नंदीग्राम का जो प्रोजेक्ट है, देशप्राण से नंदीग्राम की 17 किलोमीटर की लाइन है। 3 साल लग गए, तब जाकर वहाँ कुछ काम हो पाया। उसमें भी बहुत प्रयास करना पड़ा। वहां लगातार लॉ एंड ऑर्डर की सिचुएशन आ जाती है और ऐसी परिस्थितियां बन जाती हैं कि वहाँ काम करना अपने आप में बहुत ही मुश्किल हो जाता है। ...(**व्यवधान**)...

SHRI DEREK O'BRIEN (West Bengal): Sir, will he yield for a minute? ...*(Interruptions)*...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please. ...*(Interruptions)*...

श्री अश्विनी वैष्णव : नहीं, नहीं। आपने पूछा, इसलिए मैंने कहा। ...(**व्यवधान**)... सुनिए, सुनिए। ...(**व्यवधान**)... इसके अलावा, चाहे मध्य प्रदेश हो या उत्तर प्रदेश हो, वहाँ बहुत अच्छी प्रोग्रेस है। साथ ही, चाहे राजस्थान हो, गुजरात हो या महाराष्ट्र हो, वहाँ बहुत अच्छी प्रोग्रेस है। ...(**व्यवधान**)... इसमें हरियाणा भी है। मैं वहां की सरकारों को धन्यवाद भी देना चाहूंगा कि वहाँ अभी जो प्रोग्रेस हुई है, उस प्रोग्रेस में हम मिल कर और भी तेजी लाएंगे। ...(**व्यवधान**)...

SHRI DEREK O'BRIEN: Sir, will the Minister yield for a minute? ...*(Interruptions)*...

श्री अश्विनी वैष्णव : माननीय उपसभापति महोदय, ...(**व्यवधान**)... आप तो मेरे गुरु हैं, जरा रुकिए। ...(**व्यवधान**)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please. ...*(Interruptions)*...

श्री देरेक ओब्राईन : सर, ...(**व्यवधान**)...

श्री अश्विनी वैष्णव : नहीं, नहीं। झगड़ा तो अपना हो ही नहीं सकता। ...(**व्यवधान**)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: Please. He is not yielding....*(Interruptions)*...

श्री अश्विनी वैष्णव : उपसभापति महोदय, ...(**व्यवधान**)...

SHRI DEREK O'BRIEN: Give me a minute ...*(Interruptions)*...

श्री अश्विनी वैष्णव : उपसभापति जी, ...(**व्यवधान**)... देरेक भाई के क्विज़ को देख-देख कर हम बड़े हुए हैं। ...(**व्यवधान**)... देरेक भाई के क्विज़ को देख-देख कर हम बड़े हुए हैं। इसलिए आपसे तो हमारा झगड़ा हो ही नहीं सकता है। ...(**व्यवधान**)... हमारा झगड़ा तो एक-दूसरे के ideological point पर है। वह झगड़ा तो रहेगा और उस पर इलेक्शन लड़ेंगे। ...(**व्यवधान**)... उस पर देखेंगे। वहां दो-दो हाथ होंगे। ...(**व्यवधान**)... मैं केवल एक डेटा रखना चाहूँगा। कोलकाता मेट्रो बहुत इंपॉर्टेंट प्रोजेक्ट है। ...(**व्यवधान**)... माननीय उपसभापति महोदय, 1972 से कोलकाता मेट्रो का प्रोजेक्ट चालू हुआ था। 1972 से 2014 तक यानी 42 ईयर्स, इन 42 ईयर्स में कोलकाता मेट्रो का 28 किलोमीटर काम हुआ और मोदी जी ने 2014 में जिम्मेदारी लेने के बाद, अब तक 38 किलोमीटर कोलकाता मेट्रो बनायी। ...(**व्यवधान**)... कहाँ 40 साल का काम और कहां 10 साल का काम! ...(**व्यवधान**)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: He is not yielding. कृपया आप बैठिए। ...(**व्यवधान**)...

श्री अश्विनी वैष्णव : हेल्प मिली है, मैं कहता हूँ कि आप थोड़ी-सी और हेल्प करें। ...(**व्यवधान**)... थोड़ी-सी और हेल्प करें। ...(**व्यवधान**)... देरेक जी, कृपया यह सुन लीजिए। थोड़ी-सी और हेल्प चाहिए। जो न्यू बैरकपुर टू बारासात सेक्शन है, उसमें हैवी एंक्रोचमेंट है, हेल्प करिए। बारानगर टू बैरकपुर है, जहाँ केवल यूटिलिटी शिफ्ट करनी है। इसके कारण वहाँ काम रुका हुआ है, थोड़ी हेल्प करिए। ...(**व्यवधान**)... मोमिनपुर टू बीबीडी बाग है। ...(**व्यवधान**)... हेल्प मिली है, लेकिन मैं कह रहा हूँ कि थोड़ी और हेल्प करिए। मोमिनपुर टू बीबीडी

...(**व्यवधान**)... सुनिए, सुनिए, यह बहुत इंपॉर्टेंट है। ...(**व्यवधान**)... मोमिनपुर टू बीबीडी खिदिरपुर स्टेशन, जो भवानीपुर constituency में है ...(**व्यवधान**)... भवानीपुर constituency किसकी है, यह सबको पता है। वहां पर भी केवल पश्चिमी बंगाल गवर्नमेंट की जमीन चाहिए। प्लीज़ दिलवा दीजिए, हम काम और तेजी से आगे बढ़ाएंगे। ...(**व्यवधान**)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: I would request the hon. Minister to continue. He is not yielding. ...(*Interruptions*)...

श्री अश्विनी वैष्णवः माननीय उपसभापति महोदय, मैं किसी पर कोई आरोप नहीं लगा रहा हूँ। मैं केवल रिक्वेस्ट कर रहा हूँ। ...(**व्यवधान**)... मैं केवल रिक्वेस्ट कर रहा हूँ। ...(**व्यवधान**)... मैं यह कहना चाहूँगा कि इन 10 वर्षों में कई ऐसे प्रोजेक्ट्स हुए हैं, जो देश में ही नहीं, बल्कि सारी दुनिया में आज भारत का नाम ऊँचा कर रहे हैं। ...(**व्यवधान**)... कश्मीर का प्रोजेक्ट, चिनाब रेल ब्रिज ...(**व्यवधान**)... जम्मू और कश्मीर को कनेक्ट करने वाला चिनाब ब्रिज एफिल टावर से भी 35 मीटर taller है। ...(**व्यवधान**)...

MR. DEPUTY CHAIRMAN: He is not yielding. ...(*Interruptions*)...

श्री अश्विनी वैष्णव : माननीय उपसभापति महोदय, वह ब्रिज भी बन कर तैयार हुआ है। उसकी सेफ्टी का CRS इंस्पेक्शन कंप्लीट हुआ है और उसके बाद उसकी रिपोर्ट आने के बाद जो भी स्टेप्स लेने हैं, वे रेलवे ले रही है। कश्मीर और जम्मू को रेलवे मार्ग से जोड़ने का बहुत वर्षों से जो एक बहुत बड़ा ड्रीम था, वह ड्रीम बहुत जल्दी पूरा होगा। कई लोगों ने कहा कि इसमें कॉस्ट बहुत ज्यादा लगी। मैं उनको बताना चाहूँगा कि इस प्रोजेक्ट की complexity कितनी थी।

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

यह एरिया ऐसा है, जहाँ पर 250 किलोमीटर प्रति घंटा की विंड स्पीड होती है, क्योंकि एक फनल इफेक्ट होता है। जब narrow area में से विंड पास होती है, तो Bernoulli's principle के कारण स्पीड एकदम बढ़ जाती है। दूसरा, इसमें seismic zone बहुत हाई है। यह 8 Ritcher Scale के earthquake के लिए designed है। फुटबॉल फील्ड का आधा यानी इतनी बड़ी इस ब्रिज की फाउंडेशन है। इस ब्रिज में जो स्टील लगा है, अगर उसका हिसाब लगाएं, तो उसमें टोटल 30 हजार टन स्टील यूज हुआ है, जो कि चार एफिल टावर्स के बराबर है। मान्यवर उपसभापति जी, इस ब्रिज में बहुत सारे human angles भी हैं। कुछ समय पहले एक ऐसे इंजीनियर से मिलना हुआ था, जिस इंजीनियर ने अपनी पहली नौकरी वहां से चालू की थी, वह आज अपने परिवार के साथ, बच्चों के साथ वहाँ पर है और वह चीफ प्रोजेक्ट मैनेजर है। सर, इस देश में इंजीनियर्स की टेक्निकल ताकत और लीडरशिप की जो एक कमिटमेंट है, वह इस तरीके के प्रोजेक्ट के completion से स्पष्ट दिखाई देती है। ऐसा ही Anji Bridge है और Chenab Bridge आज दुनिया

में highest railway bridge है। इसके बाद, next highest China में Najiehe Bridge और उसके बाद चाइना में ही Qinglong Bridge है।

सर, मैं एक और इंपॉर्टेंट बात आपको बताना चाहूंगा कि हिमालय बहुत ही young mountains हैं और उसमें tunneling का जो काम होता है, वह बहुत ही डिफिकल्ट होता है, लेकिन फिर भी वहां बहुत ही अच्छे तरीके से tunneling की गई है। सर, मैं आपको यह भी बताना चाहूंगा। आप आजादी के पहले से ले लीजिए, जब से रेलवे बननी चालू हुई, तब से 2014 तक पूरे भारत के रेलवे नेटवर्क में 125 किलोमीटर रेलवे की tunnels थीं। 1852 से रेलवे चालू हुई थी, तब से लेकर 2014 तक 125 किलोमीटर tunnels थीं, जबकि 2014 से 2025 के पीरियड में 460 किलोमीटर नई रेल tunneling हुई है। आप कहते हैं कि बताइए, काम क्या हुआ है, तो मैं यह आपको काम बता रहा हूँ। यह डेटा है और इसको दुनिया मानती है। ...(**व्यवधान**)... ब्रिटास जी, आप मुंह मत खुलवाइए। अगर बात निकलेगी तो दूर तक जाएगी।

महोदय, यह बहुत जरूरी है कि देश में जितना इंफ्रास्ट्रक्चर बन रहा है, उसके लिए जो tunneling and bridges की technology है, उस पर बहुत dedicated way में नए इंजीनियर्स को ट्रेनिंग भी दी जाए, इसीलिए गति शक्ति विश्वविद्यालय, जो एक specialized transportation sector को ध्यान में रखकर बनाया गया है, उसमें bridge और tunneling पर Special Masters Course चालू हुआ है। सर, चूंकि यह Council of States है, यह राज्यों की सभा है, इसलिए मैं आपके माध्यम से रिक्वेस्ट करना चाहूंगा कि सभी राज्य अपने पीडब्ल्यूडी और दूसरे डिपार्टमेंट्स के इंजीनियर्स को ट्रेनिंग के लिए गति शक्ति विश्वविद्यालय में भेजें। हमने उनको ऑफिशियली भी लिखा है और कई राज्यों से इंजीनियर्स आकर short-duration course करके गए हैं। इससे देश को लाभ होगा, फायदा होगा।

सर, यहां बिहार की बात कही गई। मनोज जी, मैंने आपकी absence में हमारे communication gap की बात की थी। मैं यह बताना चाहूंगा कि इसी पीरियड में Tunnel Boring Machines (TBM) की manufacturing भी अब चेन्नई में चालू हो गई है। उसकी कंपनी Herrenknecht है, जिसने 6.5 metre dia की Tunnel Boring Machines को बनाना शुरू किया है। इस पीरियड में बहुत सारे बड़े ब्रिजेज़ भी बने हैं। गंगा जी पर चार ब्रिजेज़ - प्रयागराज, गाजीपुर, पटना और मुंगेर में बने हैं। तीन और ब्रिज का सैंक्शन हुआ है, जो अभी under-design और under-construction में हैं। हुगली में जुबली ब्रिज बना, पाम्बन ब्रिज बना, ब्रह्मपुत्र, बोगीबील और सरायघाट में अभी सैंक्शन हुआ है और बोगीबील कम्प्लीट हुआ है। इस तरह, अगर हम ओवरऑल हर फील्ड में देखें, तो significant change आया है। सर, मैं लास्ट पॉइंट यह कहूँगा कि ...(**व्यवधान**)...

SHRI DEREK O'BRIEN: Sir, please ask him to yield for one minute. It is the basic courtesy. He can yield for one minute. ...*(Interruptions)*...

उपसभाध्यक्ष (**श्री घनश्याम तिवाड़ी**) : कृपया बैठ जाएँ।

श्री अश्विनी वैष्णव : महोदय, रेलवे बहुत ही environment friendly mode of transportation है।

उपसभाध्यक्ष (श्री घनश्याम तिवाड़ी) : मैं उनको yield करने के लिए बाध्य नहीं कर सकता।

श्री अश्विनी वैष्णव: अगर इसको road transportation से compare करें, तो road transportation में 101 gram per ton kilometre carbon dioxide emission होता है और रेलवे में 11 gram per ton kilometre emission होता है। अगर हम diesel to diesel compare करें, fossil fuel to fossil fuel compare करें, रोड के comparison में रेलवे में 90 per cent less emission होते हैं। अगर electric traction और रोड को compare करें, तो इलेक्ट्रिकल ट्रैक्शन लगभग 100 परसेंट, because इसमें केवल lubricant के emission के अलावा कोई अन्य emission नहीं होता। यह एक बहुत ही महत्वपूर्ण factor है।

मैं आपको बताना चाहूंगा कि रेलवे के इलेक्ट्रिफिकेशन से जो लाभ हुआ है, उसमें अगर केवल 2018-19 को एक reference मानें, तो रेलवे में 29 हज़ार करोड़ रुपये diesel cost बची है। इसके अलावा, इससे महत्वपूर्ण विदेशी मुद्रा की भी बचत हुई। उससे foreign exchange बचा और सबसे महत्वपूर्ण बात यह है कि इससे कार्बन डाइऑक्साइड के emission में भारी कमी आई। अगर इसे number of trees में translate करें, तो this is equivalent to 16 crore trees. यानी दिल्ली जितने क्षेत्रफल का एक नया जंगल बनने से जितनी कार्बन डाइऑक्साइड बचती, उतनी बचत रेलवे के इलेक्ट्रिफिकेशन से हुई है। इसलिए, रेलवे के 100 परसेंट इलेक्ट्रिफिकेशन पर जो सवाल उठता था, वैसा प्रश्न नहीं उठना चाहिए। रेलवे का इलेक्ट्रिफिकेशन बहुत ही महत्वपूर्ण है।

माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, माननीय सांसदों ने अपने-अपने क्षेत्र से संबंधित individual points रखे हैं। मेरी टीम ने उन सभी को नोट कर लिया है, और मैंने भी कई महत्वपूर्ण बिंदु नोट किए हैं। Individually, I will reach out to all those hon. Members.

SHRI SUKHENDU SEKHAR RAY(West Bengal): Sir, I have a point of order. *...(Interruptions)...*

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI GHANSHYAM TIWARI): No point of order. Please sit down. *...(Interruptions)...*

श्री अश्विनी वैष्णव : अंत में, मैं बस इतना ही कहना चाहूंगा कि प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी और उनकी सरकार रेलवे में day-to-day improvement के लिए - चाहे वह punctuality हो, safety हो, चाहे cleanliness हो या नई technology हो - हर स्तर पर day-to-day improvement के लिए दृढ़ संकल्प और फोकस के साथ कार्य कर रही है। इसके सकारात्मक परिणाम भी सामने आ रहे हैं और भविष्य में और भी बेहतर परिणाम देखने को मिलेंगे।

अत: मेरी विनती है कि यह सदन रेलवे के इस सुधार अभियान को आगे बढ़ाए। बहुत-बहुत धन्यवाद, उपसभाध्यक्ष जी।

SHRI DEREK O'BRIEN: Sir, I have a point of order.

उपसभाध्यक्ष (**श्री घनश्याम तिवाड़ी**) : रेलवे पर चर्चा समाप्त हुई। Now, General Discussion on the Budget (Manipur), 2025-26.

SHRI DEREK O'BRIEN: Sir, there are two very important issues. Please answer. ...*(Interruptions)*...

उपसभाध्यक्ष (**श्री घनश्याम तिवाड़ी**) : प्लीज़, आप बोलिए।

SHRI DEREK O'BRIEN: Sir, we listened to the hon. Minister for one hour.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI GHANSHYAM TIWARI): What is your point of order?

SHRI DEREK O'BRIEN: My point of order is under Rule ...*(Interruptions)*... We listened to the Minister for one hour. ...*(Interruptions)*... One minute. ...*(Interruptions)*... This was not a discussion on the Railway Budget. ...*(Interruptions)*... There are two points. ...*(Interruptions)*... Please listen to me. We have listened to him for one hour. ...*(Interruptions)*... This was not a discussion ...*(Interruptions)*...

उपसभाध्यक्ष (**श्री घनश्याम तिवाड़ी**) : आप किस रूल के अंतर्गत प्वाइंट ऑफ ऑर्डर रेज़ कर रहे हैं?

SHRI DEREK O'BRIEN: Sir, it is under Rule ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI GHANSHYAM TIWARI): It is not a point of order.

SHRI DEREK O'BRIEN: This was not a discussion on the Railway Budget. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI GHANSHYAM TIWARI): No discussion is allowed. No point of order. Please sit down. ...*(Interruptions)*...

SHRI DEREK O'BRIEN: I am giving you the rule. ...*(Interruptions)*... Rule 239 is there. ...*(Interruptions)*... It has A, B and C. I have got two points to make on it. ...*(Interruptions)*... One minute. ऐसा मत करो।

उपसभाध्यक्ष (**श्री घनश्याम तिवाड़ी**) : कृपया बैठ जाएं।

SHRI DEREK O'BRIEN: Sir, we listened to the hon. Minister for one hour. ...*(Interruptions)*...

SHRI SAMIK BHATTACHARYA (West Bengal): Sir, the hon. Member is ...*(Interruptions)*...

SHRI DEREK O'BRIEN: For one hour, we listened to the Minister. This is not done. ...*(Interruptions)*... Sir, I beseech you for one minute.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI GHANSHYAM TIWARI): No point of order. ...*(Interruptions)*... माननीय सदस्य, चर्चा समाप्त हुई। Please sit down. Now, General Discussion on the Budget (Manipur), 2025-26. ...*(Interruptions)*... Hon. Minister to move motion for consideration of the following Bills. ...*(Interruptions)*...

The Appropriation Bill, 2025 ...*(Interruptions)*... The Appropriation (No.2) Bill, 2025; The Manipur Appropriation (Vote on Account) Bill, 2025; the Manipur Appropriation Bill, 2025. Please go back to your seats. ...*(Interruptions)*... Please sit down. ...*(Interruptions)*... Go back to your seats. ...*(Interruptions)*... No point of order. ...*(Interruptions)*... No, it is not allowed. ...*(Interruptions)*... माननीय सदस्य, आप बैठ जाएं। ...(**व्यवधान**)... कृपया, आप एक बार बैठ जाएं। Please sit down. ...*(Interruptions)*...

SHRI SUKHENDU SEKHAR RAY: A point of order can be raised at any time. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI GHANSHYAM TIWARI): You can raise. But please sit down. First listen to me. कृपया बैठें। ...(**व्यवधान**)...

SHRI DEREK O'BRIEN: Sir, please understand the rule.

THE VICE - CHAIRMAN (SHRI GHANSHYAM TIWARI): I understand everything, Mr. Derek. Please sit down. No point of order. ...*(Interruptions)*... I understand the rule. ...*(Interruptions)*... Please sit down. Listen to me first. ...*(Interruptions)*... आप लोग एक बार बैठ जाएं। ...(**व्यवधान**)... माननीय सदस्य, कृपया आप सुनिए। ...(**व्यवधान**)... मैं समय दे रहा हूं, आप सुनिए। माननीय सदस्यगण, ...(**व्यवधान**)... मैं आपको दूसरी बुक दे देता हूं। आप गुस्सा मत कीजिए। यह अफरा-तफरी सदन में नहीं चलेगी। ...(**व्यवधान**)...

DR. JOHN BRITTAS(Kerala): Sir, point of order is the right of every Member. ...*(Interruptions)*...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI GHANSHYAM TIWARI): Dr. John Brittas, please listen. I know the rule. ...*(Interruptions)*... माननीय सदस्य कृपया बैठ जाएं और मुझे सुन लीजिए। ...(**व्यवधान**)... जब प्वाइंट ऑफ ऑर्डर होता है। देरेक साहब, कृपया बैठ जाएं। ...(**व्यवधान**)... आप सुन लीजिए। मैं आपको समय दूंगा। रेलवे बजट पर चर्चा समाप्त हुई। ...(**व्यवधान**)...

SOME HON. MEMBERS: No, no. ...*(Interruptions)*...

SHRI JAIRAM RAMESH: This was Discussion on the Working of the Railways. ...*(Interruptions)*...

उपसभाध्यक्ष (श्री घनश्याम तिवाड़ी): मुझे यह पता है कि रेलवे की वर्किंग पर चर्चा हुई थी, वह समाप्त हो गई है और चर्चा समाप्त होने के पश्चात् आपने केवल इस बात पर व्यवस्था का प्रश्न उठाया कि माननीय मंत्री जी ने बजट शब्द का प्रयोग कर दिया था। रेलवे के कार्य पर चर्चा हो रही थी, अब वह समाप्त हो गई है। अब कोई व्यवस्था का प्रश्न नहीं है। मैंने दूसरा बिजनेस पुकार लिया है। अब General Discussion on Budget प्रारंभ होगा। Shri Pankaj Chaudhary.

THE BUDGET (MANIPUR), 2025—26
AND
GOVERNMENT BILLS

I. **The Appropriation Bill**, 2025
II. **The Appropriation (No.2) Bill**, 2025
III. **The Manipur Appropriation (Vote on Account) Bill**, 2025
IV. **The Manipur Appropriation Bill**, 2025

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF FINANCE (SHRI PANKAJ CHAUDHARY): Sir I move:

"That the Bill to provide for the authorisation of appropriation of moneys out of the Consolidated Fundof India to meet the amounts spent on certain services during the financial year ended on the 31st day of March, 2022, in excess of the amounts granted for those services and for that year, as passed by Lok Sabha, be taken into consideration."

Sir, I also move: