

The Railways (Amendment) Bill, 2024 -contd? (Bill Passed)

रेल मंत्री; सूचना और प्रसारण मंत्री; तथा इलेक्ट्रॉनिकी और सूचना प्रौद्योगिकी मंत्री (श्री अश्विनी वैष्णव) : माननीय सभापति जी, सबसे पहले मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। लगभग 72 माननीय सांसदों ने इस विधेयक की चर्चा में पार्टिसिपेट किया है। इस पर बहुत सकारात्मक चर्चा हुई है, बहुत अच्छे सुझाव आए हैं। कई माननीय सांसदों के इंडिविजुअल, अपने-अपने क्षेत्र के मुद्दे थे। कई माननीय सांसदों ने जनरल पॉइंट्स रज किए हैं। हर एक इंडिविजुअल मुद्दे पर क्या ऐक्शन लेना है, उसका पूरा कम्पाइलेशन हो गया है।

मान्यवर सभापति जी, मैं आपकी अनुमति से बड़े मुद्दों को सबके सामने रखना चाहूंगा। सबसे पहले प्रश्न उठाया गया कि बिल की क्या आवश्यकता है? क्या इस बिल से सेंट्रलाइजेशन हो जाएगा, पार्लियामेंट का रोल क्या रहेगा इत्यादि कई माननीय सांसदों ने ये विषय उठाए हैं।

सभापति जी मैं आपके माध्यम से बहुत स्पष्ट तौर पर इस महान सदन को बताना चाहूंगा कि बेसिकली इस बिल को लीगल स्ट्रक्चर में सिम्पलिफिकेशन करने के लिए लाया गया है। जैसा कि मैंने इस बिल के इंट्रोडक्शन के समय कहा था कि रेलवे बोर्ड वर्ष 1905 के कानून से बना था। वर्ष 1905 के कानून और वर्ष 1989 के कानून, दो अलग-अलग कानून रखने की बजाय एक ही कानून हो, तो सिम्पलिफिकेशन रहेगा और एक ही कानून को रैफर करने की जरूरत पड़ेगी। इसीलिए यह बिल लाया गया है।

मान्यवर सभापति जी, इसमें कहीं सेंट्रलाइजेशन का कोई प्रश्न ही नहीं है। पिछले 10 वर्षों में मेजर डि सेंट्रलाइजेशन हुआ है। अगर आप 10 वर्षों से पहले की परिस्थितियां देखें, तो किसी जनरल मैनेजर के पास किसी भी कॉन्ट्रैक्ट, टेंडर को स्वीकार करने के लिए बहुत ही नगण्य-सी पावर होती थी, नेगलिजिबल पावर होती थी।

मान्यवर सभापति जी, आज किसी भी प्रोजेक्ट के टेंडर को प्रॉसेस करने, उसको एप्रूव करने की 100 प्रतिशत पावर जनरल मैनेजर के पास है। डीआरएम, जीएम, बाकी सारे अधिकारियों के पास बहुत मेजर डि सेंट्रलाइजेशन हुआ है। मान्यवर सभापति जी, डिसेंट्रलाइजेशन का लाभ भी बहुत हुआ है। दस वर्षों में काम की गति डिसेंट्रलाइजेशन के कारण एकदम बढ़ी है और काम का स्कोप भी बहुत बढ़ा है। पार्लियामेंट का रोल यथावत रहेगा। पार्लियामेंट देश में सुप्रीम है। पार्लियामेंट इस देश के 140 करोड़ लोगों का प्रतिनिधित्व करता है। इस बिल से पार्लियामेंट के रोल में कहीं कोई चेंज नहीं आता है। इस विषय में जिन माननीय सांसदों का कोई भी कंसर्न हो, वे निश्चित रहें, इसके बारे में कहीं कोई चिंता, कहीं पर कोई कंसर्न रखने की आवश्यकता नहीं है।

मान्यवर सभापति जी, दस वर्षों में प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में रेलवे में फोकस्ड वे में काम हुआ है। मैं उस काम के बारे में कुछ विवरण यहां पर रखना चाहूंगा। कई मान्यवर सांसदों ने अपने विषय उठाते समय क्या काम हुआ है, किस तरह का काम हुआ है, उसके बारे में चर्चा की है। कुछ लोगों ने बहुत अच्छी चर्चा की है। कई माननीय सांसदों ने प्रश्न उठाए हैं। आपके माध्यम से ये सारी चीजें इस सदन में रखना जरूरी हैं।

माननीय सभापति जी, दस वर्षों में प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में जो बहुत बड़ा बदलाव आया है, उनमें से एक स्पष्ट दिखाई देने वाला सफाई में बदलाव है। दस साल पहले रेलवे के टॉयलेट्स कैसे होते थे, यह हम सब जानते हैं। आज किस तरह की परिस्थिति है, स्टेशंस की सफाई, ट्रेक्स की सफाई, ट्रेन्स की सफाई आदि सब के बारे में हम सब ने देखा है। कई मान्यवर सांसदों ने इस चीज का जिक्र भी किया, मैं उनको पर्सनली धन्यवाद देना चाहूंगा, जिन्होंने सफाई का जिक्र किया।

महोदय, इन 10 वर्षों में ट्रेन्स में करीब-करीब 3 लाख 10 हजार नए टॉयलेट्स गाड़ियों के अंदर बनाए गए। यह अपने आप में स्वच्छ भारत का, स्वच्छ रेल का एक बहुत बड़ा अभियान है, जो कि आज एक अलग लेवल तक पहुंचा है। नई तरह की गाड़ियां बनीं। वन्दे भारत ? कई मान्यवर सांसदों ने रिव्यू की कि उनके एरिया में भी वन्दे भारत ट्रेन चले। एक नई टेक्नोलॉजी की गाड़ी बनी और वह भी अपने देश के इंजीनियर्स ने, अपने देश के टेक्नीशियंस ने बनाई तो आत्मनिर्भर भारत की एक नई पहचान बनी। आज विश्व भर में इस गाड़ी की चर्चा है। कई पैरामीटर्स पर दुनिया की जो बेहतरीन गाड़ियां होती हैं, चाहे यूरोप में हों, चाहे जापान में हों, उनके कम्पेरिजन में इस गाड़ी की परफॉर्मेंस कई पैरामीटर्स पर बैटर होती है। वन्दे भारत ट्रेन में, एयरोप्लेन में जो नॉइज का लेवल होता है, उससे 100 गुना, हंड्रेड टाइम्स कम नॉइज लेवल वन्दे भारत में है। जब इस गाड़ी को टेस्ट किया गया था, तो 180 किलोमीटर की स्पीड पर इस गाड़ी की टेस्टिंग हुई। ड्राइवर के केबिन में एक पानी का ग्लास रखा गया और वह पानी हिलता नहीं है, गिलास हिलता नहीं है। गाड़ी की डिजाइन में इतना ध्यान रखा गया है, क्योंकि देश में जो क्षमता है, हमारे देश के इंजीनियर्स की जो क्षमता है, उस क्षमता को प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी ने पहचाना, उनको एक मौका दिया कि एक नए तरह के प्रयास से नई टेक्नोलॉजी की गाड़ी बने।

अमृत भारत ट्रेन बनी। दो गाड़ियां पिछली जनवरी में आरम्भ हुईं। उसका बहुत अच्छा रिसर्पोस है। उसकी 150 परसेंट से ज्यादा की ऑक्युपेंसी है। शॉर्ट डिस्टेंसेज़ के लिए, 200-250 किलोमीटर के लिए नमो भारत ट्रेन बनी और पहली गाड़ी ऑलरेडी भुज से अहमदाबाद के बीच में चल पड़ी है। उसका भी बहुत अच्छा रिसर्पोस है। ओवर ऑल कई तरह की नई गाड़ियां, कई तरह की नई टेक्नोलॉजी देश में आई।

रिकॉर्ड इलैक्ट्रिफिकेशन हुआ। भारत में अपना खुद का पेट्रोलियम रिजर्व बहुत लिमिटेड है तो जरूरी है कि हम इलैक्ट्रिफिकेशन मैक्सिमम करें। जो 60 वर्षों में 21 हजार किलोमीटर का इलैक्ट्रिफिकेशन हुआ था, इन 10 वर्षों में 44 हजार किलोमीटर का इलैक्ट्रिफिकेशन हुआ है। डीजल के खर्च में करीब 5 हजार करोड़ रुपये की बचत ऑलरेडी हो चुकी है। इसमें और भी लगातार डेवलपमेंट हो रहा है।

नॉर्थ ईस्ट के बारे में केवल लुक ईस्ट चलता था और आज एक्ट ईस्ट की पॉलिसी है। मैं चर्चा में नॉर्थ ईस्ट की डिटेल्स रखूंगा कि किस तरह से हरेक राज्य में, नॉर्थ ईस्ट में रेलवे का विकास हो रहा है। जम्मू कश्मीर की वर्षों से डिमांड थी, वह कनेक्टिविटी संपूर्ण होने को आई है, प्रोजेक्ट संपन्न होने को आया है। कवच जैसी टेक्नोलॉजी का विकास हुआ है। आज बुलेट ट्रेन प्रोजेक्ट 300 किलोमीटर से ज्यादा का बन चुका है। वर्ष 2014 तक फ्रेट कॉरीडोर, जो कि एक किलोमीटर भी नहीं बना था, वर्ष 2014 तक जीरो था, आज 2700 किलोमीटर से ज्यादा बनकर उस पर 350 गाड़ियां डेली चल रही हैं।

सेफ्टी के लिए स्टेशंस का डिजिटल कंट्रोल ? पूरे यूपीए के दस साल में मात्र 800 स्टेशंस डिजिटल कंट्रोल पर आए थे। प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के 10 साल के कार्यकाल में 3 हजार से ज्यादा स्टेशंस डिजिटल कंट्रोल में आए हैं। यह देश 140 करोड़ का है। एक रैपिडली ग्रोइंग इकोनॉमी है। हमें यहां पर रेलवे की कैपेसिटी सिग्निफिकेंटली बढ़ाने की जरूरत है। 50-60 वर्षों तक जिस तरह से रेलवे में इनवैस्टमेंट की कमी रही, जिसके

कारण अगर हम रेलवे को देखें, हाइवे में इनवेस्टमेंट खूब हुआ है, रेलवे में इनवेस्टमेंट नहीं हुआ है, लेकिन रेलवे एक अच्छा सेफ और एनवायरनमेंट-फ्रेंडली मीडियम है। प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी ने वर्ष 2014 में जिम्मेदारी संभालने के तुरंत बाद जहां 25-30 हजार करोड़ रुपये के आस-पास का बजट होता था, उसको बढ़ाकर 2 लाख 52 हजार करोड़ रुपये का बजट किया है। हर राज्य को रिकार्ड एलोकेशन मिला है और काम में भी बहुत अच्छी तेजी आई है। अगर हम नए ट्रैक की बात करें तो जहां मात्र यूपीए की सरकार के समय 14-15 हजार किलोमीटर के आस-पास बने थे, इन 10 वर्षों में 31 हजार किलोमीटर नए रेलवे ट्रैक्स बने हैं। पिछले एक वर्ष में ही 5,300 किलोमीटर नये रेलवे ट्रैक्स बनें, जो शायद स्विट्ज़रलैंड के रेलवे नेटवर्क से ज्यादा हैं। यानी एक समृद्ध देश का जितना रेलवे नेटवर्क है, उतना भारत के रेलवे नेटवर्क में लगातार दो साल में एड हुआ है। यह इस देश की एक बहुत बड़ी उपलब्धि है। प्रधानमंत्री जी के विज़न का एक बहुत बड़ा उदाहरण है कि कैसे उन्होंने देश के विकास के लिए, विकसित भारत के लिए नींव रखी है। सेफ्टी पर बहुत ध्यान दिया गया है। जहाँ 8-10 हजार करोड़ रुपए का इन्वेस्टमेंट होता था, वहाँ अब 1 लाख 8 हजार करोड़ रुपए का इन्वेस्टमेंट होता है। इसके रिजल्ट्स भी आए हैं। मैं आपको इसके बारे में डिटेल में बताऊँगा।

मेनटेनेंस के तौर-तरीके में बदलाव हो, रिक्रूटमेंट हो, इन 10 वर्षों में रेलवे के हर क्षेत्र में अभूतपूर्व काम हुए हैं। प्रधानमंत्री जी का हमेशा यह कहना है कि दो टर्म्स में जो फाउंडेशन बनी है, वह मजबूत फाउंडेशन है और मोदी जी के इस तीसरे टर्म में तीन गुना मेहनत करके विकसित भारत के लिए एक बेस बनाना है, जिससे आगामी कई वर्षों तक देश को और देशवासियों को रेलवे का लाभ मिलता रहे।

मैं तीसरे विषय पर आता हूँ। कई मान्यवर सांसदों ने कहा कि इस बिल से प्राइवेटाइजेशन हो जाएगा। ऐसा एक नरेटिव बनाने की कोशिश की। मैं बहुत सिनसियरिटी के साथ कहना चाहूँगा कि यह एक फेक नरेटिव बनाने की कई मान्यवर सांसदों ने कोशिश की, कृपया इसका प्रयास न करें। संविधान के बारे में आपका एक फेक नरेटिव फेल हो चुका है। इसलिए और फेक नरेटिव न बनाएं।? (व्यवधान)

मैं बहुत स्पष्ट तौर पर कहना चाहूँगा कि जो 31 हजार किलोमीटर रेलवे ट्रैक्स बने हैं, वे किसके हैं? वे सरकार के हैं। जो 44 हजार किलोमीटर विद्युतीकरण हुआ है, वह किसका है? यह सरकार का है। अभी 1,300 रेलवे स्टेशंस के रीडेवलपमेंट के काम चल रहे हैं, ये किसके हैं? ये सरकार के हैं। लगभग 37 हजार एलएचवी कोचेज बने हैं, ये किसके हैं? ये देश के हैं, ये 140 करोड़ देशवासियों के हैं। इसमें कहीं प्राइवेटाइजेशन का कोई प्रश्न नहीं है। मैं आपके माध्यम से, हाथ जोड़कर निवेदन करता हूँ कि कृपया इस फेक नरेटिव को आगे न बढ़ाएं। आज देश में डिफेंस और रेलवेज़, ये दो ऐसे सेक्टर्स हैं, जिनको डी-पॉलिटिसाइज़ करके इनमें आगे बढ़ने की जरूरत है क्योंकि ये देश की एक बहुत बड़ी ताकत हैं। ये 140 करोड़ देशवासियों की जरूरत हैं। इसलिए इन पर आगे बढ़ना चाहिए।

मैं अब चौथे पॉइंट पर आऊँगा। कई मान्यवर सांसदों ने यह विषय उठाया कि मिडिल क्लास और गरीबों के लिए क्या है। मैं बहुत स्पष्ट तौर पर कहना चाहूँगा कि रेलवे का पूरा फोकस गरीब और मिडिल क्लास के लोगों पर है। आप देखेंगे कि जनरल और एसी कोचेज का जो रेशियो था यानी एसी और नॉन एसी कोचेज का जो रेशियो था, नॉन-एसी कोचेज लगभग टू-थर्ड रहते हैं और एसी कोचेज वन-थर्ड रहते हैं। पूरे के पूरे रेशियो को लगातार मेनटेन किया गया, लेकिन जब देखा गया कि कई मान्यवर सांसदों ने जनरल कोचेज की डिमांड की, तो उसके बाद जनरल कोचेज के मैनुफैक्चरिंग का एक स्पेशल प्रोग्राम लिया गया है, जिसमें लगभग 12 हजार जनरल कोचेज स्पेशियली बनाए जा रहे हैं। ऑलरेडी इस फाइनेंशियल ईयर में लगभग 900 जनरल कोचेज एक्स्ट्रा एड किये जा चुके हैं और 10 हजार कोचेज के मैनुफैक्चरिंग का काम टारगेट पर चल रहा है। हर ट्रेन में

जनरल कोचेज ज्यादा हों, इस पर फोकस वे में काम हो रहे हैं ताकि अनरिज़र्व्ड कैटेगरी में जो पैसेंजर्स जाना चाहते हैं, उनको भी पूरी सुविधा मिले ।? (व्यवधान)

माननीय सभापति जी, मैं बताना चाहूंगा कि एक नयी ट्रेन चलाई गई, जो अमृत भारत ट्रेन के नाम से है । अमृत भारत ट्रेन पूरी तरह से नॉन एसी ट्रेन है । इसमें 22 कोचेज में से 20 कोचेज पैसेंजर्स के लिए हैं, दो कोचेज पार्सल्स के लिए हैं । 20 कोचेज में से 10 स्लीपर कोचेज हैं और 10 जनरल कोचेज हैं ।

इसमें वही टेक्नोलॉजी लगाई गई है, जो कि वंदे भारत में है, जैसे ऑटो-कपलर्स, बैटर क्वालिटी की सीट्स, चार्जिंग-पॉइंट्स, नए डिज़ाइन के टॉयलेट्स, लेटेस्ट डिज़ाइन के वेस्टिब्यूल्स जिनसे नॉइज़ और झटकों से पूरी तरह से मुक्ति मिल सके । वे दोनों ट्रेन्स अच्छी चली हैं । जनवरी से लेकर अब तक करीब दस महीने वे ट्रेन्स चल चुकी हैं । अब 50 और नई ट्रेन्स बनाई जाएंगी, जो कि अनुभव के आधार पर बनेंगी । उनमें जो अनुभव आए, उस अनुभव के आधार पर 50 और गाड़ियों का प्रोडक्शन प्लान ऑलरेडी हाथ में ले लिया गया है । आगामी जनवरी के महीने से या ज्यादा से ज्यादा फरवरी के महीने से हर महीने दो-तीन नई अमृत भारत ट्रेन्स आने लगेंगी ।

सभापति जी, इससे देश में हजार किलोमीटर की जर्नी मात्र 400 रुपए में हो सकेगी । देश में इतना अफोर्डेबल ट्रेवल हो सकेगा । ? (व्यवधान) मेरे ख्याल से दुनिया में और कोई ऐसा देश नहीं होगा, जो 400 रुपए के आसपास के फेयर में हजार किलोमीटर की यात्रा करवाए और इतनी अच्छी सुविधाएं दे । ? (व्यवधान) साथ ही साथ मिडिल-क्लास के लिए नमो भारत ट्रेन को डेवलप किया गया है । यह डेवलपमेंट बहुत ही सोच-समझकर किया गया है । जो कम डिस्टेंस के शहर हैं, मान लीजिए लखनऊ से कानपुर हुआ, बेंगलुरु से मैसूर हुआ, इस तरह के शॉर्ट डिस्टेंस के जो दो सिटीज़ के पेयर्स हैं, उनके बीच में हाई फ्रिक्वेंसी से ट्रेन चल पाए, जैसे यूरोप में रीजनल ट्रेन्स होती हैं, उस तरह की शटल की तरह लगातार ज्यादा फ्रिक्वेंसी से चल पाए । उसकी भी दो ट्रेन्स ऑलरेडी बन चुकी हैं, पहली ट्रेन को भुज से अहमदाबाद के बीच में डिप्लॉय किया गया । हम करीब दस-बारह महीने तक उसका अनुभव देखेंगे । उस अनुभव के आधार पर बड़ी मात्रा में नमो भारत ट्रेन्स भी बनाई जाएंगी ।

जो मेमू ट्रेन है, जो बहुत ही पॉपुलर है, उसकी मान्यवर सांसदों से बहुत डिमांड आती है । उसके भी इस साल में 600 कोचेज़ बने हैं, यानी दस कोच की अगर एक ट्रेन हो, तो करीब-करीब 60 नई ट्रेन्स बनी हैं । ? (व्यवधान) उसकी भी बहुत अच्छी डिमांड है और उसका देश भर में बहुत अच्छा रिज़ल्ट मिलता है । यह सारा का सारा फोकस मिडिल-क्लास और लो-इनकम फैमलीज़ के लिए है । रेलवे का प्रीमियर कस्टमर मिडिल-क्लास और लो-इनकम फैमलीज़ से है और सारा फोकस भी उन ही पर है कि हम उनके लिए बेहतर सुविधाएं लाएं । इस पर ध्यान दिया गया है ।

अभी छठ और दीवाली का जो फेस्टिवल सीज़न था, उसमें भी विशेष ध्यान देकर 7,900 स्पेशल ट्रेन्स चलाई गईं और 1 करोड़ 80 लाख पैसेंजर्स ने ट्रेन्स से ट्रेवल किया । ? (व्यवधान) एक-दो बार तो ऐसा भी हुआ, इन सबका आशीर्वाद मिला, उधना में एक साथ 40,000 लोग अचानक आए, फिर भी आठ-दस घंटे के अंदर-अंदर उन सबके लिए बहुत ही अच्छे तरीके से व्यवस्था करके उनको उनके गंतव्य तक पहुंचाने की व्यवस्था की गई । ? (व्यवधान) पटना में छठ के तुरंत बाद करीब 80,000 पैसेंजर्स तुरंत आए । उनके लिए भी इतनी अच्छी व्यवस्था थी कि कहीं पर कोई दिक्कत नहीं हुई । अभी महाकुंभ आ रहा है, महाकुंभ के लिए 13,000 ट्रेन्स की व्यवस्था की गई है । ? (व्यवधान)

सभापति जी, पूरे देश में गरीबों के लिए, मध्यमवर्गीय परिवारों के लिए बहुत फोकस्ड-वे में रेलवे का माननीय प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में काम चल रहा है। ? (व्यवधान)

श्री कल्याण बनर्जी (श्रीरामपुर) : मंत्री जी, हमारे यहां गंगा सागर मेले के लिए आपने क्या किया है? ? (व्यवधान)

श्री अश्विनी वैष्णव : सभापति जी, बहुत सारे माननीय सांसदों ने सेफ्टी के बारे में बोला है। ? (व्यवधान) दादा, आप बैठ जाइए। ? (व्यवधान)

श्री कल्याण बनर्जी : बंगाल में कुछ नहीं हो रहा है। ? (व्यवधान)

श्री अश्विनी वैष्णव : आपके बंगाल से भी महाकुंभ के लिए गाड़ियां हैं। ? (व्यवधान)

सभापति जी, बहुत सारे माननीय सांसदों ने सेफ्टी के बारे में कन्सर्न्स रेज़ किए और इस विषय को बहुत सीरियसली लेना चाहिए। मैं निवेदन करूंगा कि आप सारे विषयों को कृपया ध्यान से सुनें, समझें और अपने सुझाव दें। उसका देश के लिए उपयोग होगा।

सभापति जी, सेफ्टी पर ध्यान देने के लिए चार बकेट्स हैं, जिन पर बहुत काम हुआ है और बहुत काम हो रहा है। ट्रैक्स से रिलेटेड मैटर्स पर बहुत बड़ा फोकस किया गया, क्योंकि पटरियों में कई तरह के विषय आते हैं। इसलिए, ट्रैक्स को कैसे सेफ बनाया जाए, उस पर ध्यान दिया गया। दूसरा, जो ट्रेन्स हैं, उन पर बहुत ध्यान दिया गया। तीसरा, लेवल क्रॉसिंग्स और चौथा, नई तरह की टेक्नोलॉजी पर बहुत ध्यान दिया गया।

सभापति जी, यदि इन चार बिंदुओं को देखें तो पता चलता है कि रेलवे में सेफ्टी पर अभूतपूर्व काम हुआ है। इन दस वर्षों में 60 KG की रेल, हायर क्वालिटी से ज्यादा स्ट्रेंथ वाली 1,23,000 किलोमीटर की नई पटरी या पुरानी पटरियों को बदलने का काम हुआ। अगर इसे यूपीए के दस वर्षों के साथ कम्पेयर करें तो उस समय मात्र 57 हजार किलोमीटर था। यूपीए के 10 वर्षों में रेल रिन्यूअल यानी पुरानी पटरी को बदलना 32 हजार किलोमीटर था, यह कार्य मोदी जी के दस वर्षों में 43 हजार किलोमीटर हुआ। दो पटरियों को जोड़ने वाली फिश प्लेट कम से कम रहे, वेल्डिंग कम से कम हो और 260 मीटर की लम्बी रेल रहे, इससे सेफ्टी बढ़ती है। यदि यूपीए के दस वर्ष देखें तो मात्र 10 हजार किलोमीटर का कार्य हुआ, जबकि मोदी जी के दस वर्षों में 68 हजार किलोमीटर लॉन्ग रेल का उपयोग हुआ, छह गुना ज्यादा काम हुआ। वेल्डिंग में जहां यूपीए के समय 79 लाख जाइंट, जिसे अल्ट्रासाउंड मशीन से टेस्टिंग करते हैं, मोदी जी के पीरियड में 1 करोड़ 73 लाख वेल्ड की ज्यादा टेस्टिंग हुई। इन सबका रिजल्ट भी आया क्योंकि वेल्डिंग के फेलियर जो दस साल पहले साल के 3700 होते थे, जिसके कारण डिरेलमेंट होता था, वह आज मात्र 480 हो गए हैं और इसमें 87 परसेंट कमी आई है। रेल का फ्रेक्चर बार-बार सुनाई देता था। वर्ष 2013-14 में जहां 2500 रेल फ्रेक्चर्स होते थे, वे 85 परसेंट कम हो कर मात्र 380 रह गए और प्रयास है कि इसमें और भी कमी लाई जाए।

सभापति जी, मेनटेनेंस की टेक्नोलॉजी में भी बहुत बड़ा परिवर्तन लाया गया। कई कठोर निर्णय भी लिए गए कि तीन घंटे का मेनटेनेंस का ब्लॉक पटरी को मिले। नई टेक्नोलॉजी भी लाई गई। अभी डेढ़ साल पहले बहुत ही एडवांस मशीन आईटीएमएस लाए हैं। इस मशीन से ट्रैक पर यदि कोई भी डिफेक्ट हो, कहीं भी कोई क्लिप मिसिंग हो, कहीं स्लीपर पर कोई डिफेक्ट आ गया हो, ट्रैक के गेज में यानी दोनों पटरियों के बीच के डिफरेंस में फर्क आ गया हो तो सब कुछ एक्च्यूरैटली मैजर हो जाता है और तीन मशीनों ने बहुत अच्छा परफार्म किया है। अब हर जोन में वैसी एक मशीन लगाई गई है। दो साल पहले से प्रयास शुरू किया था कि ट्रैक मैन की जिंदगी

में कैसे एक बड़ा परिवर्तन लाएं। उसे हथौड़ा लेकर न चलना पड़े, इसके लिए अजमेर में पहले एक गाड़ी बनाई गई थी, जिसमें एक गाड़ी को मोडीफाई किया गया था, जिससे कि वह ट्रैक पर भी चल सके। उसके बाद महिंद्रा और टाटा के साथ मिलकर रेलवे के इंजीनियर्स ने बहुत अच्छी गाड़ी बनाई है। मैंने सात-आठ दिन पहले ही उसका इंस्पेक्शन किया था। वह गाड़ी सड़क पर भी चल सकती है और रेलवे के ट्रैक पर भी चल सकती है। उसमें इस तरह से सुविधा दी गई है कि वेल्डिंग मशीन, हथौड़ा और अन्य इक्विपमेंट्स उस गाड़ी में रखें और ट्रैक में उस गाड़ी में बैठें। पीछे दो सीट्स हैं, बड़ा-सा ग्लास है और कैमरा लगा हुआ है। बड़े आराम से पटरियों का निरीक्षण किया जा सकता है और ट्रैक इंस्पेक्टर, पीडब्ल्यूआई, गैंगमैन, ट्रैक मैन उस गाड़ी में बैठकर बहुत आराम से और सेफ्टी ट्रेवल करते हुए इंस्पेक्शन कर सकें, ऐसा एक नया इनोवेशन रेलवे ने किया है और इस इनोवेशन को पहले सात-आठ महीने तक टेस्ट करेंगे और उसके बाद यदि सफल निकला और लोगों को पसंद आया तो बड़े पैमाने पर देश भर में लागू करेंगे। इस तरह हर तरीके से ट्रैक की सेफ्टी पर ध्यान दिया गया है।

सभापति जी, वर्ष 2013-14 में करीब 9000 ऐसी लेवल क्रॉसिंग्स थीं, जिन पर कोई गेट मैन नहीं रहता था। इस वजह से कई दुर्घटनाएं होती थीं। मैं आज बहुत खुशी से आपको बताना चाहूंगा कि 9000 की 9000 अनमैंड रेलवे क्रॉसिंग्स अब जीरो हो गई हैं और जहां भी अब लेवल क्रॉसिंग यानी गेट है, वहां या तो अंडर पास या फिर गेट के पास गेट मैन नियुक्त होता है। कहीं पर भी बिना गेट मैन के कोई लेवल क्रॉसिंग देश भर में नहीं रह गई है। यूपीए के दस वर्षों में जहां मात्र चार हजार फ्लाई ओवर्स या अंडर पासेज थे, आज इन दस वर्षों में 12 हजार यानी चार गुना फ्लाई ओवर्स या अंडर पासेज बने हैं।? (व्यवधान)

SHRI D. M. KATHIR ANAND (VELLORE): Hon. Minister, you are misleading the House. ? (Interruptions)

SHRI ASHWINI VAISHNAW: In case there is any doubt, I will repeat it. unmanned level crossings, which means a crossing which is authorized by Railways - I am not talking about the unauthorized Railway crossings, I am talking of the authorized Railway crossings, which had a gate - are today hundred per cent manned or eliminated by constructing a flyover or underpass. I hope I am clear about it. ? (Interruptions)

I would like to repeat it again that 12000 flyovers and underpasses have been constructed in these 10 years, that is three times more than the flyovers and underpasses constructed during the UPA period. ? (Interruptions) यह बहुत स्पष्ट है।

सभापति जी, सेफ्टी में ट्रेन्स का और ट्रेन की टेक्नोलॉजी का बहुत महत्वपूर्ण रोल है। वर्ष 1950 और 1960 की टेक्नोलॉजी के जो आई.सी.एफ. कोचेज़ थे, उनकी मैन्यूफैक्चरिंग पूरी तरह से बंद की गयी। एल.एच.बी. कोचेज़ की मैन्यूफैक्चरिंग को रैम्प-अप किया गया। जहां यूपीए के समय में मात्र 2,300 एल.एच.बी. कोचेज़ बने थे, वहीं आज इन दस वर्षों में 37,000 एल.एच.बी. कोचेज़ बने हैं। हमने यह संकल्प लिया है कि पुराने युग के जितने आई.सी.एफ. कोचेज़ हैं, उन्हें हम आने वाले पाँच वर्षों में एल.एच.बी. कोचेज़ के साथ 100 प्रतिशत रिप्लेस कर देंगे।

सभापति जी, लोको की मेनटेनेंस, वैगन्स की मेनटेनेंस, कोचेज़ की मेनटेनेंस, ट्रेन सेट्स में नयी टेक्नोलॉजी, नए कप्लर की टेक्नोलॉजी लाना, इन सबका उपयोग करके ट्रेन्स की सेफ्टी में भी बहुत बड़ा परिवर्तन आया है।

सभापति जी, टेक्नोलॉजी पर बहुत फोकस किया गया। जहां यूपीए के शासनकाल में मात्र 800 स्टेशन्स को डिजिटल यानी जिसे इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग कहते हैं, वे किए गए थे। पर, मोदी जी के इन दस वर्षों के कार्यकाल में 3,000 स्टेशन्स को डिजिटल स्टेशन्स बनाया गया है, जिसमें एन्टायर इलेक्ट्रॉनिक इंटरलॉकिंग की गयी है, जिसका ऑटोमैटिक कंट्रोल है।

सभापति जी, वर्ष 2013-14 में फॉग सेफ्टी डिवाइस मात्र 90 थे। आज 20,000 फॉग सेफ्टी डिवाइसेज़ हैं। किसी भी पैमाने पर देखें तो हमारी सरकार में बहुत ध्यान से, बहुत गम्भीरता के साथ काम किया गया है।

सभापति जी, एंटी कोलीज़न डिवाइस की भी चर्चा हुई। मुझे टेक्नोलॉजी की थोड़ी समझ है। मैं कहना चाहूंगा कि एंटी कोलीज़न डिवाइस जब लगाया गया, तो उसके पीछे सेफ्टी का एक भी सर्टिफिकेशन नहीं लिया गया।

सभापति जी, इंडस्ट्री में सेफ्टी का स्टैंडर्ड होता है? एस.आई.एल. (सेफ्टी इंटीग्रिटी लेवल)। SIL 1, SIL 2, SIL 3, SIL 4 होता है। SIL4 is the highest level of safety and integrity. एंटी कोलीज़न डिवाइस में कहीं भी कोई सेफ्टी इंटीग्रिटी लेवल का सर्टिफिकेशन नहीं लिया गया था।

सभापति जी, तब के एक बड़े कद्दावर रेल मंत्री जी थे। मैं उनका नाम नहीं लेना चाहूंगा, लेकिन उन लोगों ने बहुत फैनफेयर के साथ एंटी कोलीज़न डिवाइस लगाने की घोषणाएं कीं। कई जगह लगाया भी, लेकिन उनके ही कार्यकाल में, उन्हीं रेल मंत्रियों के कार्यकाल में एंटी कोलीज़न डिवाइस को ?फेल्योर? डिक्लेयर करके बंद भी किया गया। ? (व्यवधान) मैं यह बहुत जिम्मेदारी के साथ कह रहा हूं। इसमें हम कोई राजनीति न करें। यह हमारे यात्रियों के जीवन की सुरक्षा से संबंधित विषय है।

सभापति जी, मोदी जी ने एक बहुत ही सिस्टेमैटिक तरीके से ?कवच? का डेवलपमेंट चालू किया। वर्ष 2016 में इसके पहले ट्रायल्स हुए, वर्ष 2019 में सेफ्टी इंटीग्रिटी का जो उच्चतम स्तर ?SIL 4? होता है, उसका सर्टिफिकेशन वर्ष 2019 में मिला। वर्ष 2019 के बाद उसको करीब 1400 किलोमीटर पर लगाए गए। देश के अलग-अलग क्षेत्रों में रेलवे की अलग-अलग परिस्थितियां होती हैं। कहीं पहाड़ हैं, कहीं पर नदियां हैं, कहीं पर कोस्टल एरिया है, कहीं पर रेगिस्तान है। अलग-अलग जगह से, अलग-अलग परिस्थितियों में कवच में और क्या फीचर्स एड किए जाएं, वह सारा काम 16 जुलाई, 2024 को कम्पलीट हुआ। कवच का वर्ज़न 4.0 आरडीएसओ ने अप्रूव किया और अब करीब 15 हजार किलोमीटर। ? (व्यवधान) दादा, बैठो सीरियस डिस्कशन हो रहा है। ? (व्यवधान) दादा, सीरियस डिस्कशन हो रहा है। ? (व्यवधान)

माननीय सभापति : मंत्री जी आप बोलते रहिए।

? (व्यवधान)

श्री अश्विनी वैष्णव : सभापति जी, अभी दस हजार लोकोमोटिव्स और 15 हजार किलोमीटर रेलवे ट्रैक पर ऑलरेडी कवच का काम चालू हुआ है। सभापति जी, with all humility at my command, I would like to say that समृद्ध देशों ने, रिच कंट्रीज़ ने जो काम 20 सालों में किया है, भारत ने वह काम पांच साल में किया है। ? (व्यवधान)

सभापति जी, कई माननीय सांसदों ने पूछा है, इसलिए मैं कवच का एक और फीचर बताना चाहूंगा कि कवच बेसिकली सिग्नल को कैबिन के अंदर, लोकोपायलट का जो डैशबोर्ड है, उस डैशबोर्ड के ऊपर सिग्नल को ले कर आता है। मान लीजिए कि सिग्नल दस किलोमीटर दूर है। वहां रेड है, येल्लो है या ग्रीन है, दस किलोमीटर दूर का सिग्नल तो आँखों से नहीं दिखेगा। कवच लगने से ड्राइवर के कैबिन पर दस किलोमीटर दूर का सिग्नल भी दिखाई दे जाएगा। मान लो कि बाहर फॉग है। उसके कारण विज़िबिलिटी एकदम कम हो गई हो तो भी कवच से सिग्नल ड्राइवर को कैबिन के अंदर डैशबोर्ड पर दिखाई दे जाता है, उसको बाहर देखने की जरूरत नहीं है।

सभापति जी, कवच वर्जन 4.0 जो कि देश की सारी परिस्थितियों को ले कर बना है, जब उसकी टेस्टिंग कोटा से सवाई माधोपुर तक हुई, मैं बताना चाहूंगा कि जो लोकोपायलट थे, उनको जब कहा गया कि 130 किलोमीटर से ज्यादा की स्पीड बढ़ाओ, क्योंकि कवच में फीचर है कि ओवरस्पीड होते ही वह ऑटोमैटिकली ब्रेक लगा देता है और रेड लाइट आती है, ड्राइवर ब्रेक लगाए या न लगाए, कवच अपने आप ब्रेक लगा देता है। तो लोकोपायलट बहुत घबराए हुए थे कि नहीं, मैं स्पीड को ज्यादा नहीं बढ़ाऊंगा, वह 130 किलोमीटर स्पीड का सैक्शन था। लेकिन जब उन्होंने कवच को ध्यान में रखते हुए स्पीड बढ़ाई और कवच ने ऑटोमैटिकली ब्रेक लगाया, आप विश्वास नहीं करेंगे कि लोकोपायलट के चेहरे पर इतनी खुशी थी। ? (व्यवधान) सभापति जी, उन लोकोपायलट ने कहा कि यह कवच केवल रेलवे का कवच नहीं है। यह कवच मेरे परिवार का कवच है। ? (व्यवधान)

सभापति जी, एक मान्यवर सांसद ने कहा कि डीरेलमेंट रुक नहीं रहे हैं, डीरेलमेंट्स का क्या है? सभापति जी, मैं फिर बताना चाहूंगा और अगर आप परमिशन दें तो मैं नाम लूंगा वर्ना मैं नाम नहीं लूंगा। ? (व्यवधान)

माननीय सभापति : नाम मत लीजिए।

श्री अश्विनी वैष्णव : सभापति जी, नाम नहीं लेता हूँ।

यूपीए के समय में प्रति वर्ष औसतन 171 कॉन्सिक्वेंशियल एक्सिडेंट्स होते थे। महोदय, वह संख्या 75 पर्सेंट कम हो कर 40 पर आ गयी है। जो डीरेलमेंट्स और एक्सिडेंट्स का टोटल आंकड़ा था, यूपीए के समय में 443 थे। 365 दिनों में 443 डीरेलमेंट्स होते थे। That number has come down to 95. यानि 78 पर्सेंट रिडक्शन हुआ है। सभापति जी, लेकिन हम इतने पर सैटिसफाइड नहीं हैं। हम इसमें भी अथक प्रयास कर के हरेक इंसिडेंट के रूट कॉज़ में जा कर स्ट्रक्चरल चेंज ला कर, जहां प्रोसेस में चेंज करना है, वहां प्रोसेस में चेंज कर के, जहां टेक्नोलॉजी में चेंज करना है, वहां टेक्नोलॉजी में चेंज कर के, जहां पर भी जो भी चेंज करना है, वह चेंज कर के हम एक्सिडेंट्स और डीरेलमेंट्स की संख्या को और भी कम करेंगे।

सेफ्टी को हम इससे भी अधिक बढ़ाएंगे। इसके लिए मोदी जी की सरकार प्रतिबद्ध है। हम लोग इसके लिए अथक प्रयास करने के लिए कटिबद्ध हैं।

सभापति जी, अब मैं सिक्स्थ प्वाइंट पर आऊंगा। कई मान्यवर सांसदों ने कहा कि रेलवे में वैकेंसी की क्या स्थिति है। मैं आपके सामने स्पष्ट तौर पर रखना चाहूंगा कि यूपीए के समय जहां 4,11,000 लोगों को रेलवे में नौकरी मिली थी, वहीं मोदी जी ने 5,02,000 लोगों को नौकरी दी है।

सभापति जी, एग्जाम कराने में भी पूरा ध्यान रखा गया है। हाल ही में आरआरबी के एग्जाम्स कंप्लीट हुए हैं। मैं एक परीक्षा का एग्जाम्पल देना चाहूंगा। उसमें 1,26,00,000 एप्लीकेंट्स शामिल हुए थे। 68 दिनों तक रेलवे की परीक्षा चली। 211 शहरों में परीक्षा हुई। 15 भाषाओं में एग्जाम्स हुए थे, लेकिन कहीं पर कोई पेपर लीक

नहीं हुई। कहीं पर कोई भी इंसीडेंट नहीं, एकदम स्मूथली एग्जाम्स हुए। मैं श्री प्रेमचन्द्रन जी को धन्यवाद देना चाहूंगा। इन्होंने भी एक बार इसको मेंशन किया था कि कितना स्मूथली एग्जाम हुआ है।

सभापति जी, 1,30,581 युवक और युवतियों को रेलवे में नौकरी दी गई। यह बिना किसी कंप्लेंट या पेपर लीक के संभव हुई। वर्षों से हमारे नौजवान कैडिडेट्स की जो डिमांड थी, जो रेलवे में भर्ती होने के लिए इच्छुक हैं, वह यह थी कि इसके लिए एक एनुअल कैलेंडर बनाया जाए।

सभापति जी, रेलवे में भर्ती का एनुअल कैलेंडर बना और उसके हिसाब से आज रेलवे में रिक्रूटमेंट चल रही है। आज 58,642 वैकेंसीज की रिक्रूटमेंट की प्रोसेस चल रही है। अभी हाल ही में लोको पायलट का रिक्रूटमेंट कंप्लीट हुआ। 11 लाख से ज्यादा लोगों ने एग्जाम दिया। कहीं पर कोई कंप्लेंट नहीं, कहीं पर कोई दिक्कत नहीं हुई। आराम से स्मूथली परीक्षा और रिक्रूटमेंट प्रोसेस चल रही है। यह विषय भी सबके सामने स्पष्ट है। रेलवे नौजवानों को ज्यादा से ज्यादा अवसर देने के लिए पूरी तरह से कमिटेड है।

सभापति जी, मैं सातवें विषय पर आऊंगा। कई मान्यवर सदस्यों ने नॉर्थ-ईस्ट के बारे में विषय रखा। मैं स्पष्ट तौर पर कहना चाहूंगा कि नॉर्थ-ईस्ट में माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी ने रेलवे का एक बिलकुल अद्भुत विकास किया, जो अनप्रेसिडेन्टेड है, वैसा डेवलपमेंट किया। मिजोरम में भैरवी तक रेलवे लाइन पहुंच रही है। अगरतल्ला ब्रॉडगेज से कनेक्ट हुआ। नागालैंड में 100 साल के बाद दूसरा ब्रॉडगेज रेलवे स्टेशन मोदी जी के कार्यकाल में बना।

सभापति जी, मणिपुर में खोंगसान्क तक रेलवे लाइन ऑलरेडी पहुंच चुकी है। अरुणाचल प्रदेश में नाहरलागून तक रेलवे लाइन पहुंच चुकी है। सिक्किम में रांगपो तक का काम तेजी से चल रहा है। इसी तरह पहाड़ी क्षेत्र हिमाचल प्रदेश में दौलतपुर चौक तक रेल लाइन पहुंची है और मुकेरिया तक का काम चल रहा है। उत्तराखंड में ऋषिकेश-कर्णप्रयाग तक का काम तेजी से चल रहा है।

सभापति जी, वर्षों से जिस ड्रीम प्रोजेक्ट की देश को आकांक्षा, इच्छा और प्रतीक्षा थी कि कश्मीर का प्रोजेक्ट पूरा हो। कश्मीर से कन्याकुमारी तक भारत एक है, श्रेष्ठ है, इसको जोड़ने वाला यह प्रोजेक्ट है। यह आज रेडी हो गया है। इसकी टेस्टिंग और सारे सेफ्ट सर्टिफिकेशन के काम चल रहे हैं। आगामी चार महीने के अंदर इस पर गाड़ी चलने लगेगी। यह भारत की एक बहुत बड़ी उपलब्धि होगी।

सभापति जी, मैं विपक्ष के मान्यवर सदस्यों से भी निवेदन करूंगा कि आप भी एक बार पीठ थपथपा कर कश्मीर के निवासियों को आशीर्वाद दें। उनको भी आप बताएं कि आप भी उनके साथ खड़े हैं।? (व्यवधान)

सभापति जी, मैं बताना चाहूंगा, क्योंकि एक बहुत अच्छा फैक्ट है। माननीय सदस्य, आप बैठिए। मैं आपको फैक्ट बता देता हूं।

मैं आपको फैक्ट्स दे दूंगा। कैबिनेट नोट कब पास हुआ, मैं आपको बता दूंगा।? (व्यवधान)

महोदय, मैं एक अच्छा फैक्ट बताना चाहूंगा। चिनाब का जो ब्रिज है, यह ब्रिज 359 मीटर ऊंचा है। हम अगर एफिल टॉवर से कंपेयर करें, तो चिनाब का ब्रिज एफिल टॉवर से 35 मीटर टॉलर है। काश, आपके मन में कुछ खुशी होती, तो अच्छा लगता।? (व्यवधान)

महोदय, ऐसे ही डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर देश के लिए बहुत ही महत्वपूर्ण प्रोजेक्ट है। वर्ष 2014 तक जो जीरो था, वह आज 2,741 किलोमीटर बन चुका है और डेली 350 गाड़ियां डेडीकेटेड फ्रेट कोरीडोर पर जा रही हैं।

1,300 स्टेशन्स का पुनर्निर्माण भी चल रहा है। दुनिया के सबसे बड़े रेलवे स्टेशन के रीडेवलपमेंट का काम भी आज देश में चल रहा है।

महोदय, कई माननीय सदस्यों ने इंडीविजुअल विषय उठाए, चाहे बंगाल के हों, चाहे तेलंगाना के हों, चाहे मध्य प्रदेश के हों, चाहे उत्तर प्रदेश के हों, अगर आपकी अनुमति हो तो मैं सबको इंडीविजुअली लेटर के माध्यम से जवाब दूंगा।? (व्यवधान) विषय बहुत सारे हैं और समय की मर्यादा है। बाकी सब विषयों के बारे में, आपके हर एक विषय पर अगले 7 से 8 हफ्तों में जवाब दूंगा।?(व्यवधान)

महोदय, इन 10 वर्षों में मोदी जी का काम बोलता है। इन 10 वर्षों में मोदी जी ने इंकलूजिव ग्रोथ की एक नई मिसाल देश के सामने, दुनिया के सामने रखी है, समाज के हर वर्ग को सम्मान दिया है, देश के हर क्षेत्र का विकास किया है, इसीलिए 140 करोड़ देशवासियों ने ऐतिहासिक तीसरी बार मोदी जी को आशीर्वाद दिया है। इस आशीर्वाद को पूर्ण करने के लिए प्रधान मंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी ने हम सबको बहुत स्पष्ट भाव से कहा है कि तीसरी टर्म में तीन गुनी ज्यादा मेहनत करनी है। जिस समृद्ध भारत के सपने को लेकर हम निकले हैं, जिस विचार को लेकर आगे निकले हैं, जिस विकसित भारत की नींव रखने के लक्ष्य को लेकर आगे निकले हैं, उस लक्ष्य को पूरा करने के लिए अथक मेहनत करेंगे, अपनी जी-जान लगा देंगे। बहुत-बहुत धन्यवाद।?(व्यवधान)

माननीय सभापति : प्रश्न यह है:

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

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

माननीय सभापति : अब सभा विधेयक पर खंडवार विचार करेगी।

माननीय सभापति : प्रश्न यह है:

?कि खंड 2 विधेयक का अंग बने।?

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 2 विधेयक में जोड़ दिया गया।

Clause 3 Insertion of the new

Chapter IA

माननीय सभापति : श्री एन.के. प्रेमचन्द्रन जी क्या आप संशोधन संख्या 1 और 2 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Sir, I have two amendments to clause 3 of the Bill. In my speech also, I reiterated the issue. The Parliament is the right forum which should be given the powers to fix the number of Directors and

members of the Railway Board. This is a colonial legislation. You are simply adopting and doing the copy-pasting.

HON. CHAIRPERSON: Are you moving your amendments?

SHRI N. K. PREMACHANDRAN: Sir, my first amendment is regarding the members as may be prescribed. So, my first amendment is that it should be fixed as seven members.

The second amendment is, ?either absolutely or subject to any conditions?, powers may be devolved. My point is, that is also not necessary as far as good legislative drafting is concerned. So, I am moving these amendments. Sir, I beg to move:

Page 2, line 12,-

omit ?either absolutely or subject to any conditions,?. (1)

Page 2, line 18,-

for ?such number of Members as may be prescribed?

substitute ?seven Members?. (2)

माननीय सभापति: अब मैं श्री एन.के. प्रेमचन्द्रन जी द्वारा खंड 3 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 1 और 2 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूँ।

संशोधन मतदान के लिए रखे गए तथा अस्वीकृत हुए।

माननीय सभापति : श्री विशालदादा प्रकाशबापू पाटील जी, क्या आप संशोधन संख्या 3 से 5 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI VISHALDADA PRAKASHBAPU PATIL (SANGLI): Sir, I move my amendment nos. 3 to 5 to clause 3 of the Bill. I think the Government has missed an opportunity. बहुत सारे पोस्ट्स हैं, जो वैकेंट्स रह जाते हैं, गजटेड पोस्ट आप नहीं भर पाते हैं, आपको उनको अधिकार देना चाहिए कि गजटेड और नॉन- पोस्ट के बारे डिजीजन रेलवे बोर्ड ले सके, दो-तीन चीजें और हैं। Sir, I beg to move:

Page 2, *after* line 14,-

insert ?Provided that the Railway Board shall commit to sustainability measures and shall mandate the creation of sustainable energy plans, including but not limited to the implementation of energy-efficient technologies, procurement of renewable

energy, carbon offset initiatives, and adherence to the target of achieving net-zero carbon emissions of Railways by 2030.?. (3)

Page 2, *after* line 25,-

insert ?Provided that the Railway Board shall have the power to declare any post under its control as gazetted or non-gazetted, subject to such rules and regulations as may be prescribed.?. (4)

Page 2, *after* line 36,-

insert ?Provided further that the qualification and experience necessary for the appointment of the Chairman and the other Members of the Board shall be such as to ensure a diverse range of expertise, including but not limited to policy, financial management, railway safety, operational efficiency, regulatory compliance, public administration, and technology.?. (5)

माननीय सभापति: अब मैं श्री विशालदादा प्रकाशबापू पाटील जी द्वारा खंड 3 में प्रस्तुत संशोधन संख्या 3 से 5 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूँ ।

संशोधन मतदान के लिए रखे गए तथा अस्वीकृत हुए ।

माननीय सभापति: एडवोकेट डीन कुरियाकोस जी, क्या आप संशोधन संख्या 6 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

ADV. DEAN KURIAKOSE (IDUKKI): Sir, I beg to move:

Page 2, *after* line 25,-

insert ?Provided that the Railway Board shall ensure payment of full living wage and access to social security for all employees of the Indian Railways.?. (6)

माननीय सभापति: अब मैं एडवोकेट डीन कुरियाकोस जी द्वारा खंड 3 में प्रस्तुत संशोधन 6 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूँ ।

संशोधन मतदान के लिए रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ ।

माननीय सभापति : श्री विशालदादा प्रकाशबापू पाटील जी क्या आप संशोधन संख्या 7 प्रस्तुत करना चाहते हैं?

SHRI VISHALDADA PRAKASHBAPU PATIL: Sir, I urge the Government that Environmental Impact Assessments should be done before starting a project. So, I beg to move:

Page 2, *after* line 25,-

insert ?Provided that the Railway Board shall ensure that compensation for railway accidents is paid within a period not exceeding two months:

Provided further that the Railway Board shall ensure that Environmental Impact Assessments for all projects are conducted in accordance with the prescribed rules to mitigate environmental damage.?. (7)

माननीय सभापति: अब मैं विशालदादा प्रकाशबापू पाटील जी द्वारा खंड 3 में प्रस्तुत संशोधन 7 को सभा के समक्ष मतदान के लिए रखता हूँ।

संशोधन मतदान के लिए रखा गया तथा अस्वीकृत हुआ।

माननीय सभापति: प्रश्न यह है:

?कि खंड 3 विधेयक का अंग बने।?

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।

खंड 3 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 4 विधेयक में जोड़ दिया गया।

खंड 1, अधिनियमन सूत्र और विधेयक का पूरा नाम विधेयक में जोड़ दिए गए।

माननीय सभापति : माननीय मंत्री जी, अब प्रस्ताव करें कि विधेयक को पारित किया जाए।

श्री अश्विनी वैष्णव : महोदय, मैं प्रस्ताव करता हूँ:

?कि विधेयक पारित किया जाए।?

माननीय सभापति: प्रश्न यह है:

?कि विधेयक पारित किया जाए।?

प्रस्ताव स्वीकृत हुआ।