बजट 2012-13

रेल मंत्री

दिनेश त्रिवेदी

का भाषण

14 मार्च, 2012

अध्यक्ष महोदया,

1. मैं 2012-13 के लिए रेल बजट प्रस्तुत कर रहा हूँ।

2. मेरे लिए यह अत्यन्त गर्व की बात है कि मैं सशक्त और सक्रिय रेल परिवार का मुखिया हूँ और बारहवीं पंचवर्षीय योजना के प्रथम वर्ष में अपना पहला रेल बजट पेश कर रहा हूँ। मैं प्रेरणात्मक मार्ग दर्शन देने और बजट को तैयार करने में सहायता प्रदान करने के लिए माननीय प्रधानमंत्री का आभारी हूँ।

3. मैं, माननीय वित्त मंत्री और यूपीए अध्यक्षा, श्रीमती सोनिया गांधी से मिलने वाले समर्थन के लिए उनका भी आभारी हूँ। यदि मुझे मेरी पार्टी, ऑल इंडिया तृणमूल कांग्रेस और इसकी अध्यक्षा सुश्री ममता बैनर्जी, जिनके प्रति मैं सदैव आभारी रहूँगा, का समर्थन और विश्वास न मिला होता तो यह बजट प्रस्तुत करना मेरे लिए संभव न होता। सबसे अधिक, मैं माँ, माटी, मानुष का आभारी हूँ जिनके आशीर्वाद से ही मैं इस संसद तक पहुँचा हूँ।

आमि माँ माटी मानुष के आमार श्रद्धा, ओ आमार प्रोनाम जानाई।

4. अध्यक्ष महोदया, जब मैं, श्री आसफ अली से श्री लालबहादुर शास्त्री, श्री जगजीवन रामजी, श्री गुलजारी लाल नंदा, श्री कमलापति त्रिपाठी, श्री मधु दंडवते, सुश्री ममता बैनर्जी तक, इस देश के प्रख्यात नेताओं, जिन्होंने भारतीय रेलवे की बागडोर अपने हाथों में संभाली, की सूची को देखता हूं, तो मैं उनके कद के सामने अपने आप को कहीं भी नहीं पाता। लेकिन, मैंने इतिहास और इस महान संस्थान को उनके द्वारा दिए गए योगदान से सबक लेने का प्रयास किया है। मैं, सुश्री ममता बैनर्जी का आभारी हूं, जिन्होंने रेलवे को विजन 2020 दस्तावेज देकर एक नई दिशा प्रदान की है, जिससे मुझे इस कार्य को आगे बढ़ाने के लिए रोड मैप तैयार करने में काफी मार्गदर्शन मिला है।

5. मैं 14 लाख सदस्यों वाले इस विशाल रेल परिवार के प्रत्येक सदस्य के प्रति आभारी हूँ जिन्होंने न केवल मेरा विश्वास बढ़ाया है अपितु मुझे दिशा भी दिखाई है। उनके समर्पण, परिश्रम, निष्ठा और त्याग के जरिए ही रेलवे ने महान ऊंचाइयाँ हासिल की हैं। संभवत: कोई भी अन्य संगठन भारतीय रेल का मुकाबला नहीं कर सकता। बोर्ड मेम्बर से लेकर गैंगमैन

तक की एकता की बदौलत विभिन्न चुनौतियों का सामना किया गया है और इससे देश का गौरव बढ़ा है। अतः रेलवे द्वारा अभी तक हासिल की गई सभी उपलब्धियाँ मैं उन्हें समर्पित करता हूँ।

अब तक की कामयाबियाँ, तुम्हारे नाम करता हूँ,
हर एक की लगन को, झुक कर सलाम करता हूँ।

6. महोदया, जब मैंने 12 जुलाई, 2011 को रेल मंत्री के रूप में शपथ ग्रहण की, रेलवे उस समय 10 जुलाई, 2011 को कानपुर के निकट फतेहपुर मालवा में हुई एक दुर्भाग्यपूर्ण घटना से शोक संतप्त थी। मैं रेल मंत्रालय जाने के बजाय सीधा दुर्घटना स्थल के लिए रवाना हो गया। यात्रियों और उनके संबंधियों की पीड़ा और कष्ट अभी तक मुझे परेशान करते हैं और कई रातों तक मुझे नींद नहीं आई। उसी क्षण मैंने, इस प्रकार की दर्दनाक दुर्घटनाओं की पुनरावृत्ति को रोकने का प्रण किया और यह निश्चय किया कि मैं **संरक्षा, संरक्षा और संरक्षा को सुदृढ़ बनाने** में अपना पूरा जोर लगा दूंगा। रेलवे लाइनों पर मौत स्वीकार्य नहीं है और इसे कदापि बर्दाश्त नहीं किया जाएगा।

"जान है तो जहान है।"

7. मैं "संरक्षा कभी सोती नहीं," पर अपने दृढ़ विश्वास को दोहराना चाहूँगा। माननीया ममता बैनर्जी द्वारा भी सदैव इस बात पर बल दिया गया था। मेरा मानना है कि भारतीय रेल पर संरक्षा का बेंचमार्क विश्व की अन्य आधुनिक रेल प्रणालियों, चाहे यूरोप हो या जापान, के समान होनी चाहिए। इन रेल प्रणालियों में संरक्षा का स्तर बहुत सराहनीय रहा है और उच्च रफ्तार वाले मार्गों पर दशकों से रेल दुर्घटना में कोई मौत नहीं हुई है।

8. यद्यपि मैं वर्तमान संरक्षा मानकों से कतई संतुष्ट नहीं हूँ, फिर भी मैं इस माननीय सदन को बताना चाहता हूँ कि सम्पूर्ण रेल परिवार इससे चिन्तित है और इसमें सुधार करने के लिए संगठित प्रयास किए जा रहे हैं। वर्ष 2001 में की गई यह प्रतिबद्धता कि प्रति मिलियन गाड़ी किलोमीटर दुर्घटनाओं की संख्या 0.55 से घटाकर 0.17 की जाएगी, पूरा कर लिया गया है। बहरहाल, हमारा लक्ष्य होना चाहिए कि रेल दुर्घटनाओं में कोई जान न जाए।

9. मैं, माननीय सदन को यह बताना चाहूँगा कि 40 प्रतिशत से अधिक परिणामी गाड़ी दुर्घटनाएं, जिनमें हताहतों की संख्या पूरे वर्ष की संख्या का 60 प्रतिशत से 70 प्रतिशत होती है, बिना चौकीदार वाले समपार फाटकों पर होती हैं। बहरहाल, वित्तपोषण की समस्या है, जिसका समाधान मिलकर निकालना होगा। अगले पांच वर्षों में लेवल क्रासिंगों को तीव्र गति से समाप्त करने के लिए मैंने **रेल-रोड ग्रेड सैपरेशन कार्पोरेशन ऑफ इण्डिया** नामक एक विशेष प्रयोजन निगम का गठन करने का निर्णय लिया है।

10. भारतीय रेल पर संरक्षा के मौजूदा मानकों की जांच करने, और भी अधिक ऊंचे संरक्षा मानक हासिल करने और उपयुक्त बैंचमार्क तथा संरक्षा प्रोटोकोल का सुझाव देने के लिए मैंने एक समिति का गठन करने का विनिश्चय किया। न्यूक्लीयर साइंस और एरोस्पेस के क्षेत्रों में जीरो टॉलरैंस की एप्रोच को ध्यान में रखते हुए मैं यह महसूस करता हूँ कि उपयुक्त संरक्षा प्रोटोकोल का निर्धारण करने में रेलवे का मार्गदर्शन करने के लिए सर्वोत्तम व्यक्ति इन्हीं दो क्षेत्रों से होने चाहिए। मेरे प्रिय मित्र, डॉ. कस्तूरी रंगन जो स्वयं एक विख्यात अंतरिक्ष वैज्ञानिक हैं और जिनका मैं आभारी हूँ, ने 'इस उच्च स्तरीय रेलवे संरक्षा समिति' के अध्यक्ष पद के लिए डॉ. अनिल काकोडकर के नाम का सुझाव दिया। मैं डॉ. काकोडकर और उनकी टीम का भी आभारी हूँ जिन्होंने अपनी अत्यन्त व्यस्तता के बावजूद मेरा अनुरोध तत्काल स्वीकर कर लिया। उनकी इस भावना से पता चलता है कि जनता और राष्ट्र का हित उनके लिए कितना महत्वपूर्ण है। समिति ने 17 फरवरी, 2012 को अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है और इसमें दीर्घकालिक उपायों और संरक्षा प्रोटोकोल की सिफारिश की है।

11. अध्यक्ष महोदया, मैं माननीय सदन को यह आश्वासन दिलाना चाहता हूँ कि समिति की सिफारिशों पर यथा अपेक्षित ध्यान दिया जाएगा। संरक्षा संबंधी एक दीर्घकालिक कार्यक्रम आरंभ करके और इस समिति की सिफारिशों के अनुरूप मैं एक सांविधिक नियामक निकाय के रूप में एक स्वतंत्र **रेलवे संरक्षा प्राधिकरण** की स्थापना करने का प्रस्ताव करता हूँ। यात्रियों की सर्वोत्तम संरक्षा को ध्यान में रखते हुए अंतर्राष्ट्रीय पद्धतियों के अनुसार इस प्राधिकरण के कार्यों का विस्तार से निर्धारण किया जाएगा। चूंकि संरक्षा संवर्धन के क्षेत्र में किसी सुनिश्चित परिणाम का केन्द्र अनुसंधान और विकास संबंधी कार्य होते हैं इसलिए इस प्रकार के प्रयासों में तेजी लाने के लिए मैं सर्वोच्च स्तर पर एक **रेलवे अनुसंधान एवं विकास परिषद्** की स्थापना करने का प्रस्ताव करता हूँ। यह काकोडकर समिति की सिफारिशों के अनुरूप भी होगा।

12. आज की दुनिया में, संरक्षा बेहतर टेक्नोलॉजी पर आधारित होती है। इसलिए आधुनिकीकरण के बिना संरक्षा के मानक हासिल नहीं किए जा सकते क्योंकि संरक्षा और आधुनिकीकरण एक ही सिक्के के दो पहलू हैं। इसी तरह वित्तीय संसाधनों और मैनपॉवर का व्यवसायीकरण के बिना भी आधुनिकीकरण नहीं किया जा सकता। अतः मैंने **आधुनिकीकरण एवं संसाधन जुटाने के विषय में श्री सैम पित्रोदा के अध्यक्षता में एक और एक्सपर्ट ग्रुप** बनाया था। इस ग्रुप ने 27 फरवरी, 2012 को अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत कर दी है जिसमें इसने अगले पांच सालों में भारतीय रेलवे के आधुनिकीकरण का एक ब्लूप्रिंट दिया है। **इस ग्रुप की सिफारिशों को कार्यान्वित करने के लिए 5.60 लाख करोड़ रुपये के अनुमानित निवेश की आवश्यकता होगी।**

13. भारतीय रेलवे की इस बात को लेकर काफी आलोचना की गई है कि उसने विगत में बनाई गई विभिन्न समितियों की सिफारिशों को आंशिक रूप से ही कार्यान्वित किया है। इस संबंध में संरक्षा समिति ने भी कहा है कि भारतीय रेलवे **'इम्पलीमैंटेशन बग'** से पीड़ित है।

14. भारतीय रेलवे के आधुनिकीकरण के लिए बने एक्सपर्ट ग्रुप ने स्पष्ट उद्देश्यों, मापयोग्य माइलस्टोन, वास्तविक परिणाम और सुपरिभाषित समय-सीमा वाले **'मिशन मोड'** की सोच के साथ आधुनिकीकरण कार्यक्रमों को कार्यान्वित करने की सिफारिश की है। मैंने तीन वर्ष के लिए प्रत्येक चिह्नित क्षेत्र में मिशन डायरेक्टरों की अध्यक्षता में मिशन बनाने का फैसला किया है। ये डायरेक्टर सीधे रेलवे बोर्ड को रिपोर्ट करेंगे। प्रत्येक मिशन को समुचित बजट और परिचालनिक स्वायत्तता दी जाएगी। इसके अलावा, इन मिशनों के बीच तालमेल बनाने, तेजी से कार्यान्वयन और मार्ग में आने वाली अड़चनों को दूर करने के लिए एक उच्च स्तरीय कमेटी का गठन किया जाएगा। इस प्रकार मुझे आशा है कि इन दोनों समितियों की सिफारिशों को आवश्यकता के आधार पर और समयबद्ध तरीके से कार्यान्वित कर लिया जाएगा।

15. 12वीं योजना के लिए योजना आयोग का दृष्टिकोण पत्र, जिसे अभी अनुमोदित किया जाना है, में इन्फ्रास्ट्रक्चर सेक्टर में एक ट्रिलियन अमेरिकी डॉलर के निवेश की योजना है जिसमें से आधा निवेश यानी 25 लाख करोड़ रुपए निजी सेक्टर द्वारा किए जाने की संभावना है और शेष 25 लाख करोड़ रुपए का निवेश सरकार द्वारा अपने संसाधनों से किए जाने की योजना है। मेरा मानना है कि राष्ट्र के लिए परिवहन का एक महत्वपूर्ण साधन और विशाल इन्फ्रास्ट्रक्चर क्षेत्र होने के नाते रेलवे को सरकार द्वारा किए गए निवेश का कम-से-कम 10 प्रतिशत हिस्सा अर्थात् 12वीं योजना अवधि के दौरान लगभग 2.50 लाख करोड़ रुपए मिलना चाहिए।

16. महोदया, मैं इन दो समितियों, जिनका मैंने गठन किया है, की सिफारिशों को ध्यान में रखकर 12वीं योजना के दौरान भारतीय रेलवे के निवेश को भी संतुलित करना चाहता हूं । मुझे माननीय सदस्यों को यह बताते हुए खुशी हो रही है कि रेलवे द्वारा प्रस्तावित 12वीं योजना का निवेश **7.35 लाख करोड़ रुपये का** है जो 11वीं योजना की 1.92 लाख करोड़ रुपये की निवेश राशि से कहीं ज्यादा है। योजना के लिए अपेक्षित संसाधनों को निम्नलिखित के द्वारा पूरा करने का प्रस्ताव है:-

(i) 2.5 लाख करोड़ रुपये की सकल बजटीय सहायता

(ii) राष्ट्रीय परियोजनाओं के लिए 30,000 करोड़ रुपये की सरकारी सहायता

(iii) 20,000 करोड़ रुपये के लाभांश का पुनर्निवेश

(iv) 1,99,805 करोड़ रुपये के आंतरिक संसाधन

(v) 2,18,775 करोड़ रुपये के बजटेतर संसाधन

(vi) 16,842 करोड़ रुपये की रेल संरक्षा निधि

17. हमारी सीमाओं की रक्षा से जुड़ी राष्ट्रीय चिंता का भी पूरा ध्यान रखने की आवश्यकता है। पड़ोसी देशों द्वारा सीमाओं पर अत्याधुनिक सड़कों और रेल मार्गों का निर्माण किए जाने के कारण उत्पन्न भौगोलिक-राजनैतिक स्थिति को देखते हुए हमें भी कुछ इसी तरह की व्यवस्था करनी होगी। रेलवे को आदमियों और मशीनों को सीमा क्षेत्रों तक पहुंचाने के लिए अपनी तैयारी पूरी रखनी चाहिए। इसलिए, यह आवश्यक है कि ऐसी परियोजनाओं को प्राथमिकता के आधार पर पूरा किया जाए और उनके लिए पर्याप्त सरकारी वित्त पोषण सुनिश्चित किया जाए। दूरवर्ती ओर पिछड़े क्षेत्रों को सामाजिक दृष्टि से वांछनीय रेल संपर्क योजनाओं के जरिये जोड़ने की भी तत्काल आवश्यकता है ताकि उनका विकास हो सके। इसके अलावा, पूर्वोत्तर क्षेत्र और कश्मीर में राष्ट्रीय महत्व की कई ऐसी परियोजनाएं चल रही हैं जो समावेशी विकास के लिए महत्पूर्ण हैं। **प्रधानमंत्री रेल विकास योजना** की परिकल्पना मेरी नेता सुश्री ममता बैनर्जी ने की थी, जिसे माननीय प्रधानमंत्री के आशीर्वाद से तैयार किया जा रहा है। प्रधानमंत्री रेल विकास योजना के लिए सरकार से लगभग 5 लाख करोड़ रुपये की अतिरिक्त वित्तीय सहायता की दरकार रहेगी।

18. रेलवे के पास **बहुत-सी लंबित परियोजनाएं** हैं। विगत में इस माननीय सदन ने एक लाख करोड़ रुपये से अधिक के थ्रो-फॉरवर्ड देयता वाली नई लाइन, आमान परिवर्तन, दोहरीकरण और रेलवे विद्युतीकरण की कुल 487 परियोजनाओं को पहले ही अपनी स्वीकृति प्रदान कर दी है और ये परियोजनाएं निष्पादन के विभिन्न चरणों में हैं। अपर्याप्त बजटीय सहायता के दृष्टिगत, मैं खुलकर और ईमानदारी से स्वीकार करता हूं कि इनमें से अधिकांश परियोजनाओं को समय-सीमा के भीतर पूरा नहीं किया जा सकता। हमारे सामने यह चुनौती है कि इन परियोजनाओं, जिनसे लोगों की उम्मीदें जुड़ी हैं, के लिए एक विश्वसनीय फंडिंग मैकेनिज्म बनाएं।

19. अध्यक्ष महोदया, बजट आमदनी और खर्च के अनुमानों का लेखा-जोखा मात्र नहीं है। ज्यादा महत्वपूर्ण यह है कि बजट, लक्ष्यों को हासिल करने के लिए विश्वसनीय रोडमैप के साथ नीतियों को दर्शाने वाला दस्तावेज हो। हमारे पास विकल्प यह था कि या तो हम पुरानी पद्धति पर ही काम करते रहें या हम एक नए, सुरक्षित, आधुनिक, पैसेंजर और फ्रेट ट्रांसपोर्ट सिस्टम का निर्माण करें **जो राष्ट्र के सकल घरेलू उत्पाद में मौजूदा 1 प्रतिशत से कम योगदान की तुलना में कम से कम 2 से 2.5% का योगदान कर सके** और जनता को रोजगार प्रदान कर सके। महोदया, मुझे आपके माध्यम से इस माननीय सदन को यह बताते हुए हर्ष हो रहा है कि मैंने दूसरे विकल्प को चुना है। इससे, भारतीय रेलवे राष्ट्रीय अर्थव्यवस्था के विकास का और अधिक शक्तिशाली माध्यम बन जाएगी। इसके लिए बहु-आयामी सोच की जरूरत होगी। इसलिए, इस बजट में मैंने निम्नलिखित क्षेत्रों पर ध्यान केन्द्रित किया है:

(i) संरक्षा;

(ii) सुदृढ़ीकरण;

(iii) रेल मार्ग पर संतृप्तता कम करना और क्षमता में वृद्धि करना;

(iv) आधुनिकीकरण;

(v) 2012-13 में परिचालनिक अनुपात को 95% से कम करके 84.9% करना तथा 12वीं योजना के अंतिम वर्ष में इसे और कम करके 74% करना, जो भारतीय रेलवे द्वारा अभी तक हासिल की गई सर्वोत्तम उपलब्धि से बेहतर होगा।

इनके लिए व्यावहारिक वित्तीय मॉडल की आवश्यकता होगी।

20. दीर्घकालीन योजना बनाने का इससे ज्यादा बेहतर समय नहीं हो सकता है क्योंकि इस समय हम 12वीं पंचवर्षीय योजना को अंतिम रूप देने की दहलीज पर खड़े हैं। अत: मेरा बजट केवल एक वर्ष को ध्यान में रखकर तैयार नहीं किया गया है, क्योंकि मैं विज़न 2020 के समग्र परिप्रेक्ष्य में कम से कम पांच वर्षों के लिए ध्यानपूर्वक तैयार की गई योजना का अनुसरण करना चाहता हूं। 2012-13 का बजट इस श्रृंखला की एक कड़ी होगी और यह 12वीं योजना और ममता बैनर्जी के विज़न-2020 दस्तावेज के साथ आसानी से समाहित हो जाएगा।

21. अध्यक्ष महोदया, विशेषज्ञों और रेलवे को समझने वाले लोगों के विचारों और लेखों, काकोडकर एवं पित्रोदा समितियों की रिपोर्टों और विजन 2020 दस्तावेज में निर्धारित समग्र पैरामीटरों को देखते हुए मुझे लगता है कि अगले 10 वर्षों में 14 लाख करोड़ रुपये की विशाल राशि की आवश्यकता होगी। रोजमर्रे के परिचालनिक खर्च को पूरा करने के लिए भी उपलब्ध धन की कमी की गंभीरता को देखते हुए भारतीय रेलवे को सुरक्षित ढंग से चलाना मेरे लिए एक गुरूतर कार्य है। मेरे पास दो स्पष्ट परन्तु परस्पर विरोधी विकल्प थे- या तो मैं भारतीय रेलवे में वार्षिक थोड़ा-बहुत समायोजन करके यथास्थिति बनाए रखता या **'बाइट द बुलैट'** वाली कहावत का अनुसरण करता। दूसरे विकल्प के लिए हमें अपने पुराने दृष्टिकोण में भारी बदलाव लाना होगा जिससे संरक्षा तथा समावेशी विकास के साथ हम अगले दशक में इस महान देश की आकांक्षाओं को पूरा कर सकें। मैंने दीर्घकालीन परिवर्तनों को चुना है।

हाथ की लकीरों से
ज़िन्दगी नहीं बनती अज़्म,
हमारा भी कुछ हिस्सा है
ज़िन्दगी बनाने में।

22. अध्यक्ष महोदया, लोगों की वास्तविक आकांक्षाओं को समझने की दृष्टि से मैंने अपने बोर्ड के सदस्यों के साथ कई राज्यों का दौरा किया। इस दौरे की शुरुआत पूर्वोतर क्षेत्र में सुदूर राज्य नागालैंड से की गई। मैंने दक्षिण में केरल, पश्चिम में महाराष्ट्र, मध्य में छत्तीसगढ़ के अलावा मध्य प्रदेश, आन्ध्र प्रदेश, कर्नाटक आदि राज्यों का भी दौरा किया। मैंने इन राज्यों के मुख्यमंत्रियों और तथा संसद के दोनों सदनों के सभी पार्टियों के सदस्यों

से बातचीत की। मुझे लगता है कि शायद ही ऐसा कोई संसद सदस्य होगा जिसके साथ मैंने चर्चा न की हो। मैं उन सभी मुख्यमंत्रियों और संसद सदस्यों का शुक्रिया अदा करना चाहता हूं जिनसे मैं सामूहिक रूप से मिला और अलग-अलग भी मिला और जिनके माध्यम से मुझे आम आदमी की आकांक्षाओं को सही अर्थों में समझने का अवसर मिला।

23. अध्यक्ष महोदया, पिछले आठ महीनों में रेल मंत्री के रूप में काम करते हुए मुझे 5741 से अधिक अनुरोध प्राप्त हुए हैं। इनमें (i) 476 अनुरोध, नई लाइन, दोहरीकरण और आमान परिवर्तन परियोजनाओं के लिए या उन्हें शीघ्रता से पूरा करने के लिए हैं, (ii) 273 अनुरोध, आरओबी/आरयूबी के निर्माण के लिए हैं, (iii) 41 विद्युतीकरण के लिए, (iv) 48 निर्माण सुविधाएं स्थापित करने के लिए (v)646 अनुरोध, नई रेल गाड़ियों के लिए, (vi) 303 अनुरोध रेल गाड़ियों का विस्तार करने के लिए, (vii) 214 अनुरोध गाड़ियों के फेरे बढ़ाने के लिए, (viii) 811 अनुरोध, गाड़ियों को ठहराव देने और (ix) लगभग 3000 अनुरोध यात्री सुविधाओं और रेल कर्मचारियों के ट्रांसफर एवं पोस्टिंग जैसे विविध क्षेत्रों से हैं। मैं, एक संसद सदस्य होने के नाते यह भली-भांति समझता और महसूस करता हूँ कि प्रत्येक सांसद से उसके चुनाव क्षेत्र के निवासियों की क्या अपेक्षाएं होती हैं। उनकी सभी मांग उचित आकांक्षाएं हैं।

24. मुझे यह कहते हुए हर्ष हो रहा है कि इस बजट में मैंने देश के सभी भागों के लोगों की आकांक्षाओं को पूरा करने के लिए कुछ न कुछ किया है और उपलब्ध संसाधनों के भीतर उनकी मांगों को पूरा करने का प्रयास किया है। मुझे पूरा विश्वास है कि जब माननीय सदस्य इस बजट भाषण के अंत में लगाए गए अनुलग्नकों को देखेंगे तो वे इस बात से सहमत होंगे कि मैंने उनकी अधिकतर मांगों को पूरा करने के लिए ईमानदारी से प्रयास किया है।

25. मैं इस बात से भली-भांति परिचित हूँ कि एक आम आदमी के लिए रेलवे का क्या अर्थ है तथा रेलवे एकीकरण में किस प्रकार सच्चे अर्थों में उत्प्रेरक की भूमिका निभाता रहा है। जैसे हम भारत की कल्पना हिमालय अथवा पवित्र गंगा नदी के बिना नहीं कर सकते, उसी प्रकार हम भारतीय रेलवे के बिना भी भारत की कल्पना नहीं कर सकते।

देश की रगों में दौड़ती है रेल,
देश के हर अंग को जोड़ती है रेल,
धर्म, जाति-पाति नहीं जानती है रेल,
छोटे-बड़े सभी को अपना मानती है रेल।

रेलें, भारत की एकता और शक्ति का प्रतीक है। रेल, आसमान या केवल शहर से नहीं बल्कि धरती से जुड़ी है। इसलिए यदि हम भारतीय रेल को सुदृढ़ नहीं करते हैं तो हम देश को कमजोर करेंगे। इसीलिए मैं मानता हूं कि भारतीय रेल को एक आकर्षक सेवा अर्थात दुनिया की एक सबसे बेहतरीन सेवा बनाना संसद की सामूहिक जिम्मेदारी है। इसका आशय है राष्ट्रीय निवेश करना। अत: अब समय आ गया है कि रेलवे के लिए एक राष्ट्रीय नीति सोची जाए जैसे हम रक्षा और विदेश मामलों के लिए करते हैं।

26. इसमें कोई संदेह नहीं है कि अवसंरचना सृजन से गरीबी को दूर करने में सहायता मिलती है। रेलें अवसंरचना का अति महत्वपूर्ण सेगमेन्ट है। इस नाते सरकार के लिए भारतीय रेलवे के लिए वित्तीय समर्थन में अधिक वृद्धि करने का ठोस आधार है जिससे अल्पविकसित क्षेत्रों में विकास प्रक्रिया आसान हो जाए। इससे इन क्षेत्रों के लोग मुख्य धारा में शामिल हो जाएंगे और वे आर्थिक विकास का लाभ भी उठा सकेंगे।

27. महोदया, यह बजट कई मायनों में विशिष्ट है। मैं पहले ही मुख्यमंत्रियों और संसद सदस्यों के साथ हुई अपनी चर्चा का पहले ही उल्लेख कर चुका हूँ। इसके अलावा, मैंने परामर्श समिति, स्थायी समिति सहित संसद की विभिन्न समितियों, रेलवे स्टाफ फेडरेशनों, चैम्बर्स ऑफ कॉमर्स एवं इण्डस्ट्री और कई अन्य स्टेकहोल्डरों के साथ विस्तृत विचार विमर्श किया है। मैंने एक लम्बी चर्चा प्रकिया के माध्यम से मीडिया और आम जनता के दृष्टिकोण को समझने का भी प्रयास किया है।

28. मैंने पूरी तरह यह समझने के बाद बजट को तैयार किया है कि भारतीय रेल एक चौराहे पर खड़ी है और मौजूदा समय इस संगठन को एक नया मौका दे रहा है। जहाँ पूरा विश्व एक फ्लैट अर्थव्यवस्था से निपटने की समस्या से ग्रसित है, वहीं भारत आर्थिक मंदी के दौर में भी सभी आर्थिक समस्याओं से परे स्वस्थ विकास की स्थिति में है। आज पूरा विश्व भारत की ओर देख रहा है और भारत के पास असीमित उपलब्ध संसाधन विश्व के विकास में सहायक हो सकते हैं। यदि हम छोटे पैमाने पर देखें तो विश्व अर्थव्यवस्था में भारत की स्थिति वही है, जो भारतीय रेल की स्थिति भारतीय अर्थव्यवस्था में है। इसलिए यदि मुझे कुछ धृष्टता करने की अनुमति दी जाए, तो मैं कहना चाहूँगा कि विश्व की अर्थव्यवस्था के विकास में भारतीय रेल की एक उत्प्रेरक के रूप में महत्वपूर्ण भूमिका है। मैं इस बात को जानता हूँ कि भारत अपनी मौजूदा जीडीपी वृद्धि को तब तक बरकरार नहीं रख सकता जब तक इसके बुनियादी इन्फ्रास्ट्रक्चर अर्थात् भारतीय रेल में आधुनिकीकरण न हो तथा विकास की वार्षिक दर कम-से-कम 10% हो।

29. काकोडकर और पित्रोदा समितियों की सिफारिशों में से मैंने 5 मुख्य क्षेत्रों का चयन किया है। इससे भारतीय रेल का बुनियादी ढांचा सुदृढ़ होगा जिसके परिणामस्वरूप भारतीय रेल संरक्षा बढ़ेगी, रेलों में भीड़-भाड़ कम होगी, क्षमता में वृद्धि होगी और सिस्टम का आधुनिकीकरण होगा जिससे एक अधिक कुशल और सुरिक्षत रेलवे का निर्माण होगा। ये क्षेत्र

हैं:

क. रेलपथ;

ख. पुल;

ग. सिगनल तथा दूरसंचार व्यवस्था;

घ. चल स्टॉक, और

ड़. स्टेशन और फ्रेट टर्मिनल

वार्षिक योजना, 2012-13

30. अध्यक्ष महोदया, मैं इन क्षेत्रों के संबंध में प्रत्येक के बारे में और वार्षिक योजना 2012-13 में प्रस्तावित निवेश पर संक्षेप में चर्चा करना चाहूँगा। निधियों की तंगी होने को देखते हुए वर्ष 2012-13 में 60,100 करोड़ रुपए का वार्षिक योजना परिव्यय का लक्ष्य रखा गया है जो अब तक की सर्वाधिक निवेश योजना है। यह योजना निम्नलिखित से वित्तपोषित की जाएगी:

i. 24,000 करोड़ रुपए की बजटीय सहायता;

ii. 2,000 करोड़ रुपए की रेल संरक्षा निधि;

iii. 18,050 करोड़ रुपए की आंतरिक संसाधनों और

iv. 16,050 करोड़ रुपए की अतिरिक्त बजटीय संसाधनों, जिसमें भारतीय रेल वित्त निगम (आईआरएफसी) के माध्यम से 15,000 करोड़ रुपए का बाजार ऋण शामिल है।

रेलपथ और पुल

31. 40 प्रतिशत रेलवे नेटवर्क पर लगभग 80 प्रतिशत यातायात को ढोया जाता है और इसके हाई डेन्सिटी नेटवर्क (एचडीएन) वाले मार्ग अति संतृप्त हो चुके हैं और इन पर भीड़-भाड़ कम करने, अनुरक्षण के लिए समय दिए जाने और बेहतर उत्पादकता एवं संरक्षा के लिए इन्हें अपग्रेड किए जाने और इनकी क्षमता का विस्तार किए जाने की अत्यन्त आवश्यकता है। इसमें पटरियों को जोड़ने के लिए फ्लेश बट टैक्नोलोजी का बढ़ता प्रयोग, 52 किग्रा. के बदले 60 किग्रा. पटरियों का उत्तरोत्तर प्रयोग, पाइंटों एवं क्रासिंगों पर थिक वेब स्विचों तथा वेल्डेबल सीएमएस क्रॉसिंगों का प्रावधान, अद्यतन ट्रैक मशीनों से यांत्रिकीकृत अनुरक्षण और ट्रेकों की अल्ट्रासोनिक जांच की बढ़ती फ्रीक्वेंसी शामिल होगा। अगले 5 वर्षों के दौरान 63,212 करोड़ रुपए के अनुमानित व्यय से लगभग 19,000 किमी ट्रैक का नवीकरण करके आधुनिक बनाने, रेलपथ को अपग्रेड करने, 25 टन एक्सल लोड वाली भारी मालगाड़ियों को चलाने के लिए 11,250 पुलों को बदलना और सुदृढ़ करने तथा 160 किमी प्रति घंटा तथा अधिक की गति से यात्री रेल गाड़ियों को चलाने की योजना है। वार्षिक योजना 2012-13 में 6,467 करोड़ रुपए का आबंटन किया गया है जो कि कुल योजना परिव्यय का लगभग 11 प्रतिशत है।

सिगनल व्यवस्था

32. उन्नत प्रौद्योगिकीय विशेषताओं के साथ भारतीय रेलवे की सिगनल प्रणाली का आधुनिकीकरण किया जाएगा। इनमें वर्ष 2014 तक 700 से अधिक स्टेशनों पर पैनल/रूट रिले इंटरलॉकिंग प्रणाली मुहैया कराना, जिससे अपेक्षित 6200 स्टेशनों में से 5500 में यह कार्य पूरा हो जाएगा; पहले से इंटरलॉकिंग प्रणाली से सज्जित किए गए 10000 समपार गेटों के अलावा 1500 और समपार गेटों को इंटरलॉकिंग प्रणाली से सज्जित करना, इसके साथ ही बिना इंटरलॉकिंग वाले समपार गेटो की संख्या केवल 350 रह जाएगी; पहचाने गए 6200 स्टेशनों में से 1250 स्टेशनों का पूर्ण रेलपथ परिपथन करना; 3000 और स्टेशनों पर धुरा काउंटरों की व्यवस्था करना और शेष 625 स्टेशनों पर आइसोलेशन की व्यवस्था करना शामिल है। गाड़ी सुरक्षा चेतावनी प्रणाली (टीपीडब्ल्यूएस) की व्यवस्था इस क्षेत्र में एक महत्वपूर्ण प्रगति साबित होगी। यह प्रणाली ड्राइवर द्वारा खतरे के सिगनल को अनदेखी करने की स्थिति में स्वत: ब्रेक लगाना सुनिश्चित करती है जिससे गाड़ियों के टकराने की संभावना समाप्त हो जाती है। शुरू में टीपीडब्ल्यूएस को 3000 से अधिक मार्ग किलोमीटर पर लगाने का प्रस्ताव है, जिससे भारतीय रेलवे का संपूर्ण ऑटोमैटिक सिगनलिंग वाला क्षेत्र इसके अंतर्गत आ जाएगा। हम यह सुनिश्चित करने के लिए भी कदम उठा रहे हैं कि टीपीडब्ल्यूएस प्रौद्योगिकी को भारतीय दशाओं के अनुरूप अपनाया जाए। इसके अलावा, आरडीएसओ द्वारा विभिन्न प्रौद्योगिकियों की खूबियों को मिलाकर टीसीएएस (ट्रेन कोलिज़न अवोइडेंस सिस्टम) का विकास करने के प्रयास जारी रखे जाएंगे। यात्री गाड़ियों की गति को बढ़कर 160 किमी प्रति घंटा करने के लिए यह एक पूर्वापेक्षित शर्त होगी। आगामी 5 वर्षों में सिगनल एवं दूरसंचार संबंधी विभिन्न कार्यों की कुल लागत 39,110 करोड़ रुपये आंकी गई है। इसके लिए मैं 2012-13 में 2,002 करोड़ रुपये का प्रस्ताव करता हूं, जो अब तक सबसे अधिक आबंटन है और मौजूदा वर्ष के आवंटन से दो गुना से अधिक है।

रोलिंग स्टॉक का आधुनिकीकरण

33. संरक्षा में सुधार करने और यात्रियों की सुविधा एवं आराम के लिए अगले 5 वर्षों के दौरान ईएमयू सवारी डिब्बों सहित सवारी डिब्बों, रेल इंजनों और माल डिब्बों का उच्चीकरण आधुनिकीकरण के मुख्य क्षेत्रों में से एक होगा। इसके लिए निम्नलिखित उपायों का प्रस्ताव किया गया है:-

i. दुर्घटनाओं के दौरान न उलटने वाले एंटी क्लाइम्बिंग विशेषता युक्त क्रेशवर्दी एलएचबी सवारी डिब्बों के निर्माण में वृद्धि करना;

ii. उच्च गति पर भारी और लंबी दूरी वाली मालगाड़ियों को सुगमता से चलाने के लिए नई तकनीक वाले 9000 एवं 12000 एचपी के बिजली रेल इंजन और 5500 एचपी और 6000 एचपी के डीज़ल रेल इंजनों की खरीद;

iii. उत्पादकता में सुधार करने के लिए 25 टन एक्सल लोड और टेयर के अनुपात में उच्चतर पे लोड की क्षमता वाले नए माल डिब्बों की शुरूआत;

iv. 318 कार प्रति रेक की वहन क्षमता वाले नए ऑटो कार वैगन चलाना, जिनका फिलहाल दोलन परीक्षण किया जा रहा है; और

v. डबल स्टैक कंटेनर गाड़ियों को चलाने के सफल प्रमाणन के बाद ऐसी गाड़ियों में और वृद्धि करने की भी योजना है।

34. अगले 5 वर्षों में रौलिंग स्टॉक में 1,70,751 करोड़ रुपए का निवेश किए जाने का अनुमान है। अगले वर्ष के लिए मैं अब तक के सबसे अधिक आबंटन 18,193 करोड़ रुपए का प्रस्ताव रखता हूँ जो कि वार्षिक योजना परिव्यय के 30 प्रतिशत से भी अधिक है।

35. रेलगाड़ियों को 160 किमी प्रति घंटा और इससे अधिक की गति से चलाए जाने के लिए ट्रैक एवं पुलों, सिगनलों, दोहरीकरण और ट्रेन सैट के क्षेत्रों में विवेकपूर्ण निवेश संबंधी निर्णय लेना प्रस्तावित है। इससे न केवल यात्री गाड़ियों के यात्रा समय में 20 से 25 प्रतिशत तक महत्वपूर्ण रूप से कमी आएगी अपितु मालगाड़ियां कार्गो की बढ़ी हुई मात्रा को ढो सकेंगी जिससे राजस्व में वृद्धि होगी। ऐसे इन्फ्रास्ट्रक्चर से भारतीय रेल लंबी दूरी के ट्रंक मार्गों और महानगरों के बीच शताब्दी रेलगाड़ियां चलाने में भी समर्थ हो जाएगी। वास्तव में, नई दिल्ली और कोलकाता के बीच यात्रा का समय मौजूदा लगभग 17 घंटों से घटकर 14 घंटे का रह जाएगा।

स्टेशन और फ्रेट टर्मिनल

36. स्टेशन और फ्रेट टर्मिनल हमारे बिजनेस सेंटर हैं। भारतीय रेलवे की प्राय: इन बिजनेस सेंटरों, जिनका ग्राहकों द्वारा इस्तेमाल किया जाता है, को अनुकूल वातावरण न दिए जाने के लिए आलोचना भी होती है। चूंकि इनक्रीमेंटल इम्प्रूवमेंट और अनुरक्षण के लिए सामान्य रूप से जो व्यय किया जाता है, उससे स्टेशनों के बाहरी साज-सज्जा तथा वातावरण में सुधार नहीं हो पाएगा, अत: मैंने इसके लिए **भारतीय रेल स्टेशन विकास निगम** नामक एक अलग संगठन की स्थापना की है, जो एयरपोर्ट की तर्ज़ पर स्टेशनों को पुन: विकसित करेगा और उनका अनुरक्षण करेगा। यह एसपीवी पूरे विश्व की इस क्षेत्र में सफलताओं का लाभ उठाएगा तथा उपयुक्त राजस्व मॉडल अपनाएगा तथा अगले पांच वर्षों में 100 स्टेशनों को पुन: विकसित करने का लक्ष्य बनाएगा। पीपीपी के जरिए वित्तपोषित किए जाने के कारण भारतीय रेलवे पर इन प्रयासों की लागतों का प्रभाव नहीं पड़ेगा। मैट्रो शहरों में प्रमुख स्टेशनों का विकास कर दिए जाने से लगभग 50,000 लोगों को रोजगार मिलने का अनुमान लगाया गया है।

37. इसी प्रकार, हमारे गुड्स शैडों का अपग्रेडेशन किए जाने और माल यातायात के लिए लास्ट माइल सर्विसिंग मुहैया कराने के लिए मौजूदा रेल गुड्स शैडों और मल्टी मॉडल लाजिस्टिक पार्कों के विकास एवं प्रबंधन के लिए **लॉजिस्टिक कारपोरेशन** गठित किए जाने का प्रस्ताव रखता हूँ। इस कारपोरेशन का लक्ष्य रेल उपयोगकर्ताओं को पूर्ण लॉजिस्टिक उपाय मुहैया कराना है जिसके परिणामस्वरूप उनकी परिचालनिक लागतें कम होंगी।

38. पिछले वर्ष के बजट भाषण में, केरल में नेमाम और कोट्टायम, उत्तर प्रदेश में मऊ और पश्चिम बंगाल में दानकुनी में 4 नए कोचिंग टर्मिनलों का विकास करके यात्री सुविधाओं में सुधार करने का प्रस्ताव किया गया था। मैं, वर्ष 2012-13 के दौरान इन चारों स्टेशनों पर सर्वेक्षण व्यावहारिकता अध्ययन कराने तथा तमिलनाडु में रोयापुरम स्टेशन के विकास करने, जिसके लिए अभ्यावेदन प्राप्त हुए है, के लिए पूर्व-व्यवहार्यता अध्ययन कराने का प्रस्ताव करता हूँ।

39 नवी मुंबई में पनवेल में एक नए कोचिंग काम्पलेक्स और सिडको के माध्यम से महाराष्ट्र सरकार के साथ भागीदारी करके कालाम्बोली में सवारी डिब्बा अनुरक्षण परिसर के विकास की भी योजना है। इससे नवी मुंबई को देश के अन्य भागों से सीधे जोड़ने में सहायता मिलेगी।

40. अगले वर्ष भारत के महानतम देशभक्त पुत्रों में से एक ऋषि बंकिम चंद्र चट्टोपध्याय, जिन्होंने देश को बंदे मातरम् दिया था, के जन्म की 175वीं वर्षगांठ है। मैं उनकी स्मृति में नैहाटी, जो उनकी जन्म स्थली है, में उनके नाम से एक कोचिंग टर्मिनल और एक संग्रहालय खोलने की घोषणा करता हूँ। युवा पीढ़ी में उनकी विरासत का प्रचार करने के लिए हम देश भर में एक विशेष गाड़ी चलाएंगे।

41. उपलब्ध सीमित संसाधनों से ही क्षमता संवर्धन कार्यों पर भी जोर दिया जा रहा है। परिचालनिक दृष्टि से दोहरीकरण और यातायात सुविधाओं से संबंधित परियोजनाएं अत्यंत महत्वपूर्ण हैं। क्षमता संवर्धन कार्यों के लिए मैं लगभग 4,410 करोड़ रुपए का प्रस्ताव रखता हूँ। यात्री सुविधाओं में सुधार किए जाने की दिशा में भारतीय रेल के अभियान को जारी रखते हुए 2011-12 में 762 करोड़ रुपए की तुलना में 1102 करोड़ रुपए का आबंटन किया गया है। मैं तहे दिल से महसूस करता हूँ **कि भारतीय रेलवे की समर्पित कार्यबल द्वारा दी जा रही अमूल्य सेवाओं को उन्हें उन्नत सुविधाएं देकर सम्मानित किए जाने की आवश्यकता है।** ये सुविधाएं कार्य स्थलों में सुधार, बेहतर आवास सुविधाओं, अस्पतालों में बेहतर सेवा और अन्य सुविधाओं के रूप में हो सकती है। तदनुसार चालू वर्ष में ***717* करोड़ रुपए के आबंटन** को **लगभग दुगना करके 2012-13 में 1,388 करोड़ रुपए** कर दिया गया है।

क्षमता संवर्धन

42. भारतीय रेल के लिए बजटीय सहायता को 24,000 करोड़ रुपए पर निर्धारित किया गया है, जबकि अनुमानित आवश्यकता 45,000 करोड़ की है। कश्मीर तथा पूर्वोत्तर क्षेत्र की राष्ट्रीय परियोजनाओं का वित्तपोषण भी इस निधि से किया जाना है। इन परियोजनाओं के लिए ही वर्तमान वर्ष में 4,000 करोड़ रुपए से ज्यादा की आवश्यकता है और पर्याप्त

वित्तपोषण की कमी से इनमें विलंब हो सकता है। मैंने माननीय सदन को पहले ही 12वीं योजना के दौरान संरक्षा आधुनिकीकरण तथा क्षमता संवर्धन संबंधी कार्यों पर निवेश की अपनी विस्तृत योजना के बारे में सूचित कर दिया है। कम बजटीय सहायता से उसी अनुपात में कम पूंजी का निवेश होगा। मुझे विश्वास है कि संरक्षा तथा आधुनिकीकरण से प्राप्त होने वाले लाभों से सरकार अगले वर्ष रेलों को दी जाने वाली सकल बजटीय सहायता के आवंटन में वृद्धि करेगी।

43 मुझे विश्वास है कि मेरे साथ सदन भी **पीर पंजाल के पहाड़ों के बीच 11 किमी लंबी सुरंग, जो कश्मीर घाटी तक संपर्क प्रदान करेगी,** का कार्य पूरा करने की बड़ी उपलब्धि के लिए भारतीय रेल को बधाई देगा। यातायात के लिए खोले जाने पर यह परिवहन के लिए सबसे लंबी सुरंग होगी।

फौलादी हैं सीने अपने,
फौलादी है बाहें।
हम चाहें तो पैदा कर दें,
चट्टानों में राहें।

नई लाइनें

44. महोदया, रेलवे ने देश के अविकसित भागों में **नई लाइन के निर्माण कार्य** को प्राथमिकता देना जारी रखा है। निर्माण की गति उल्लेखनीय रही है और हमें विश्वास है कि वर्तमान वर्ष में 725 किमी. नई लाइनों का निर्माण कार्य पूरा कर लिया जाएगा (परियोजनाओं की सूची **अनुलग्नक-1** पर दी गई है) यह लगभग 709 किमी के पिछले वर्ष की उपलब्धि के बराबर है और आजादी के बाद से लगभग 200 किमी प्रतिवर्ष के औसत से बहुत अधिक है। मैं 2012-13 के दौरान कुल 700 किमी लंबाई की 45 नई लाइन के निर्माण कार्यों को पूरा करने का प्रस्ताव करता हूँ। इन परियोजनाओं की सूची **अनुलग्नक-2** में दी गई है।

45. नई लाइन परियोजनाओं को शुरू करने के लिए मुझे बहुत से अनुरोध प्राप्त हुए हैं। इस प्रकार के सभी अनुरोधों पर विधिवत रूप से विचार किया गया है और जहां कहीं सर्वेक्षण का कार्य पूरा हो गया है उन मामलों के **प्रस्तावों को मूल्यांकन और सैद्धांतिक सहमति के लिए योजना आयोग को भेज दिया गया है।** इस प्रकार की 85 नई लाइन परियोजनाओं की सूची **अनुलग्नक-3** में दी गई है। मैं 2012-13 के दौरान 111 नई लाइन सर्वेक्षणों का भी प्रस्ताव करता हूँ (**अनुलग्नक-4** में सूचीबद्ध)। राज्य सरकारों से भी अनुरोध किया गया है कि वे संबंधित परियोजनाओं की लागत में भागीदारी करें तथा भूमि नि:शुल्क प्रदान करें ताकि उन परियोजनाओं को जल्दी पूरा किया जा सके। कठिनाइयों के बावजूद मैंने **योजना आयोग द्वारा 2012-13 में निर्माण के लिए सिद्धांतत: अनुमोदित की गई सभी 11 नई लाइन**

परियोजनाओं को शामिल किया है। इन परियोजनाओं की सूची **अनुलग्नक-5** में दी गई है। नई लाइन योजना शीर्ष के अंतर्गत 6,872 करोड़ रुपए आवंटित किए हैं।

आमान परिवर्तन

46. वित्तीय कमी के कारण **2011-12 के लिए आमान परिवर्तन** के 1017 किमी. लक्ष्य को प्राप्त करना कठिन हो सकता है। ऐसी संभावना है कि 825 किमी. आमान परिवर्तन परियोजनाओं को पूरा कर लिया जाएगा (सूची **अनुलग्नक-6** के रूप में है)। 1,950 करोड़ रुपए के आवंटन के साथ अगले वर्ष के लिए 800 किमी. का लक्ष्य तय किया गया है। 2012-13 के दौरान सत्रह आमान परिवर्तन परियोजनाओं को पूरा करने का प्रस्ताव है, जिनकी सूची **अनुलग्नक-7** पर दी गई है। चूंकि मैंने चालू आमान परिवर्तन कार्यों को पूरा करने पर जोर दिया है इसलिए मैंने बजट, 2012-13 में केवल 2 ही नई परियोजनाएं शामिल की हैं और इन परियोजनाओं की सूची **अनुलग्नक-8** में दी गई है। मैंने आमान परिवर्तन की चार परियोजनाओं को भी **मूल्यांकन और 'सैद्धांतिक' अनुमोदन के लिए योजना आयोग** को भेजा है। इन 4 आमान परिवर्तन परियोजनाओं की सूची **अनुलग्नक-9** पर है। 2012-13 के दौरान सात छोटी लाइनों का बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन करने के लिए नए सर्वेक्षणों को किए जाने का भी प्रस्ताव किया गया है। (**अनुलग्नक-10**)

47. भारतीय रेलवे द्वारा 1992 में "एक आमान" नीति अपनाई गई थी। तब से, प्रमुख मार्गों को कवर करते हुए लगभग 19,000 किमी को पहले ही बड़ी लाइन में परिवर्तित कर दिया गया है और अब केवल मीटर लाइन/छोटी लाइन के कुछ एक खण्डों, जो लगभग 7500 किमी. है, को बड़ी लाइन में परिवर्तन किया जाना है। मुझे इस माननीय सदन को यह सूचित करते हुए हर्ष हो रहा है कि प्रति वर्ष लगभग 800 से 900 किमी. के आमान परिवर्तन की वर्तमान गति से हम 12 वीं योजना के दौरान, विश्व धरोहर लाइनों को छोड़कर, अधिकांश मीटर लाइन/छोटी लाइनों का बड़ी लाइन में आमान परिवर्तन कर लेंगे।

दोहरीकरण

48. 2011-12 के 867 किमी. के लक्ष्य की तुलना में 750 किलोमीटर दोहरीकरण परियोजनाओं को पूरा करने की संभावना है (सूची **अनुलग्नक-11** में दी गई है) 2011-12 के 2,640 करोड़ रुपए के संशोधित अनुमान की तुलना में 3,393 करोड़ रुपए के बजट आवंटन के साथ 2012-13 के लिए 700 किमी. जिसमें की 67 परियोजना शामिल है, का लक्ष्य रखा गया है (सूची **अनुलग्नक-12** में दी गई है)। मैं 2012-13 में दोहरी लाइन/तीसरी लाइन की ऐसी और 23 नई परियोजनाओं को शुरू करने का प्रस्ताव करता हूँ, जिनके लिए योजना आयोग का अनुमोदन प्राप्त हो गया है। इन परियोजनाओं की सूची **अनुलग्नक-13** में दी गई है। मैंने **योजना आयोग के मूल्यांकन और सैद्धांतिक अनुमोदन** के लिए दोहरीकरण की चार परियोजनाओं को भी भेजा है। इस तरह की 4 परियोजनाओं की सूची **अनुलग्नक-14** पर दी गई है। 2012-13 के दौरान दोहरीकरण के कुल 21 सर्वेक्षण भी शुरू किए जा रहे हैं। सूची

अनुलग्नक 15 में दी गई है।

रेलवे विद्युतीकरण

49. महोदया, मुझे सदन को यह सूचित करते हुए गर्व हो रहा है कि 11वीं योजना के दौरान हम 4,500 मार्ग किमी. का विद्युतीकरण पूरा करने वाले हैं। इस सफलता से उत्साहित होकर मैं 12वीं योजना अवधि के दौरान 6,500 मार्ग किमी. के विद्युतीकरण करने का प्रस्ताव करता हूँ। इसमें उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला लाइन का विद्युतीकरण शामिल है और इस प्रकार कश्मीर घाटी में प्रदूषण रहित कर्षण मुहैया हो जाएगा। 2012-13 में विद्युतीकरण के लिए 828 करोड़ रुपए का आवंटन किया गया है जिससे 1100 किमी. का विद्युतीकरण पूरा कर लिया जाएगा। (सूची **अनुलग्नक-16** में दी गई है)। इस वर्ष के बजट में शामिल की जा रही 10 नए खण्डों के विद्युतीकरण तथा अन्य खण्डों के विद्युतीकरण के लिए 20 सर्वेक्षणों का ब्यौरा **अनुलग्नक-17** में दिया गया है।

50. भारतीय रेलों पर विद्युतीकरण का आरंभ उपनगरीय गाड़ियों को चलाने के लिए 1925 से 1929 के दौरान मुंबई क्षेत्र में 1500 वोल्ट के डीसी कर्षण प्रणाली से हुआ। इस सिस्टम ने अपनी उपयोगी अवधि पूरी कर ली है और इसे आधुनिक 25000 वोल्ट एसी सिस्टम में बदला जाना अपेक्षित है। मुझे इस माननीय सदन को यह सूचित करते हुए गर्व हो रहा है कि समूचे पश्चिम रेलवे के उपनगरीय क्षेत्र में डीसी से एसी कन्वर्जन का कार्य सफलतापूर्वक पूरा कर लिया गया है। इसी प्रकार का कन्वर्जन कार्य मध्य रेलवे के भाग, जो पुणे तक फैला हुआ है, पर 2012-13 के दौरान पूरा किया जाएगा। इससे उच्चतर गति प्राप्त होने, यात्रा समय तथा परिचालनिक लागत में कमी होने से काफी लाभ प्राप्त होगा।

महानगर परिवहन परियोजनाएं

51. भारतीय रेलवे के अंतर्गत कोलकाता मैट्रो रेलवे ही एकमात्र मैट्रो प्रणाली है। मुझे माननीय सदस्यों को यह बताते हुए हर्ष हो रहा है कि सुश्री ममता बैनर्जी द्वारा पिछले बजटों में घोषित किए गए निम्नलिखित स्वीकृत निर्माण कार्यों की संतोषजनक प्रगति हो रही है:

i. दमदम से बारानगर तक विस्तार
ii. नौपाड़ा से एयरपोर्ट तक विस्तार (नौपाड़ा से एयरपोर्ट के बीच शटल मैट्रो सेवा चलाने के लिए)
iii. बिमानबन्दर के रास्ते नौपाड़ा से बारासात तक
iv बारानगर से बैरकपुर और दक्षिणेश्वर
v राजरहाट के रास्ते एयरपोर्ट से न्यू गरिया
vi मजेरहाट के रास्ते जोका से बीबीडी बाग

52. जोका-महानायक उत्तम कुमार मेट्रो लिंक के पहले चरण के रूप में जोका-आई आई एम -डायमण्ड पार्क मेट्रो का विस्तार शुरू किए जाने का प्रस्ताव है। बैरकपुर से कल्याणी तक मेट्रो रेल के विस्तार के लिए सर्वेक्षण रिपोर्ट को अंतिम रूप दिया जा रहा है और यथा समय इसका कार्य शुरू कर दिया जाएगा। इसके अलावा, गार्डन रीच, मेटियाब्रुज के रास्ते रीमाउण्ट रोड से संतोषपुर तक सर्कुलर रेलवे का विस्तार करने का कार्य भी शुरू किया गया है। मुझे विश्वास है कि इन सभी मेट्रो परियोजनाओं का कार्य पूरा हो जाने से कोलकाता के निवासियों की मेट्रो यातायात संबंधी आवश्यकताएं काफी हद तक पूरी हो जाएंगी।

53. एमएमटीएस का चरण-I पहले ही चालू कर दिया गया है और यह हैदराबाद एवं सिकंदराबाद के निवासियों को उत्कृष्ट सेवाएं प्रदान कर रहा है। इस जुड़वा शहरों में रेल यातायात सेवाओं में और वृद्धि करने के लिए पिछले वर्ष के बजट में घोषित की गई एमएमटीएस चरण II परियोजना को अपेक्षित क्लीयरेंस प्राप्त करने के पश्चात् अब स्वीकृत कर दिया गया है। एमएमटीएस के वाणिज्यिक प्रबंधन के लिए रेलवे का आंध्र प्रदेश राज्य सरकार के साथ एक एसपीवी स्थापित करने का भी प्रस्ताव है। गाड़ियों का परिचालन रेलवे के पास रखते हुए यह संगठन अवसंरचनात्मक तथा बिजनेस आवश्यकताओं को पूरा करने पर अपेक्षित ध्यान केंद्रित करेगा और इसमें लचीलापन (फ्लेक्जिबिलिटी) भी रहेगी और साथ ही जनता की आकांक्षाओं के पूरा करने के लिए तेजी से उन्नति और विकास के लिए आवश्यक प्लेटफार्म भी उपलब्ध होगा। अन्य उपनगरीय प्रणालियों के लिए भी इसी प्रकार के एसपीवी स्थापित करने की संभावनाओं का पता लगाया जाएगा।

54. चेन्नै में वेलाचेरी से सैंट थामस माउंट तक एमआरटीएस के विस्तार का कार्य प्रगति पर है और मुझे आशा है कि 2013 के दौरान इस परियोजना को पूरा करके चालू कर दिया जाएगा।

55. मुझे माननीय सदन को यह सूचित करते हुए अपार हर्ष हो रहा है कि मुंबई रेल विकास निगम ने महाराष्ट्र सरकार और अन्य स्टेकहोल्डरों के सहयोग से 4500 करोड़ रुपए की लागत वाली एमयूटीपी **चरण I** की फलैगशिप परियोजना को सफलतापूर्वक पूरा कर लिया है। 1500 ईएमयू सवारी डिब्बों की वृद्धि से मुंबई में रेल उपयोगकर्ताओं को अत्यधिक लाभ पहुंचा है तथा इससे वहन क्षमता में 35 प्रतिशत तक वृद्धि हुई है और जिसके कारण व्यस्त अवधि के दौरान गाड़ियों में भीड़-भाड़ कम हुई है। 5300 करोड़ रुपए की लागत पर एमयूटीपी **चरण II** का कार्य भी संतोषजनक ढंग से चल रहा है और इसके पूरा हो जाने से मुंबई में उपनगरीय परिवहन सेवाओं को और बढ़ावा मिलेगा। रेल अवसंरचना को अधिक सुदृढ़ बनाने एवं इनमें संवर्धन करने के लिए एमयूटीपी III का रोड मैप तैयार कर लिया गया है और एमआरवीसी नवीनतम वित्त पोषण मैकेनिज्मों के माध्यम से सीएसटीएम-पनवेल तथा विरार-वसई -दिवा-पनवेल खडों के बीच तीव्रतर कोरिडोर के निर्माण के लिए व्यवाहरिकता अध्ययन करेगा। पीपीपी मोड पर विरार-पनवेल के बीच तीसरी लाइन के

प्रस्तावित 72 किमी लिंक से मुंबई के उत्तरी भाग के विकास के लिए नए आयाम खुलेंगे और शहर के पूर्वी एव पश्चिमी भागों के बीच आने जाने में दैनिक यात्रियों को सुविधा होगी। पनवेल से नवी मुंबई एयरपोर्ट तक एक स्पर लाइन की व्यवहार्यता की भी जांच की जाएगी।

56. महोदया, नवीं मुंबई क्षेत्र में परिवहन संबंधी आवश्यकताओं को पूरा करने के उद्देश्य से मुझे यह घोषणा करते हुए खुशी हो रही है कि हार्बर लाइन पर 12 कार वाली रेक चलाने का कार्य शुरू किया जाएगा। बेलापुर-सीवुड-उरन नई दोहरी लाइन का कार्य प्रगति पर है, जिससे जेएनपीटी तक सीधी पैसेंजर कनेक्टिविटी मुहैया हो जाएगी।

मुंबई में ऐलिवेटिड सबअर्बन कोरिडोर

57. महाराष्ट्र सरकार के सहयोग से पीपीपी के माध्यम से चर्चगेट से विरार तक ऐलिवेटिड रेल कोरिडोर का वित्तीय मॉडल तैयार किया जा रहा है। प्रस्तावित परियोजना से प्रीमियम एसी उपनगरीय रेल सेवाएं लागू हो सकेंगी। सीएसटी और कल्याण (55 किमी) के बीच इसी प्रकार के कोरिडोर के लिए एक पूर्व-व्यवहार्यता सर्वेक्षण का कार्य भी यथा समय शुरू करने का प्रस्ताव है।

58. मैं यह बताना चाहूंगा कि बड़ी संख्या में बकाया परियोजनाओं को देखते हुए क्षमता संवर्धन के लिए ऊपर उल्लिखित निवेश बहुत कम होगा। इसलिए उपलब्ध संसाधनों का इष्टतम उपयोग करने और शीघ्र प्रतिफल प्राप्त करने के लिए 12वीं योजना के दौरान अंतिम चरण पर चल रही परियोजनाओं को पूरा करने के लिए वित्त की व्यवस्था करने को प्राथमिकता देने और निरंतर आवंटन सुनिश्चित करने का प्रस्ताव है।

59. वित्तीय व्यवहार्यता का ध्यान रखे बिना रेलवे दूरवर्ती, पिछड़े और जनजातीय क्षेत्रों को रेल संपर्क मुहैया कराते हुए देश के सामाजिक विकास में महत्वपूर्ण भूमिका निभा रही है। मैं समझता हूँ कि भारतीय रेल का यह मजबूत तर्क है कि लाभांश भुगतान को सामाजिक दृष्टि से आवश्यक परियोजनाओं का वित्तपोषण बढ़ाने के लिए पुन: रेलवे को वापस देने पर सरकार को विचार करना चाहिए। इस संबंध में 12वीं योजना की रेलवे सेक्टर की रिपोर्ट में सिफारिश भी की गई है।

राज्य सरकारों के साथ सहयोग

60. मुझे माननीय सदन को सूचित करते हुए हर्ष हो रहा है कि रेलवे एक नए पीपीपी पहल कार्य के रूप में छत्तीसगढ़ सरकार और उस क्षेत्र के उपयोगकर्ता उद्योगों के साथ साझेदारी करके यात्रियों और माल यातायात के संचलन के लिए राज्य के उत्तरी भाग में तीन रेल कोरिडोर विकसित करेगी इसमें सभी स्टेकहोल्डरों की सक्रिय भागीदारी होगी। अभी हाल में एक समझौता ज्ञापन पर हस्ताक्षर किए गए है और राज्य सरकार के परामर्श से इस संबंध में अब आगे कार्रवाई की जाएगी।

61. काकीनाडा-विशाखापटनम तटीय गलियारे में भारी मात्रा में तेल और गैस के भंडार मिलने के परिणामस्वरूप इस क्षेत्र को पीसीपीआई रीज़न के रूप में घोषित किए जाने और काकीनाडा में डीप वाटर पोर्ट और एसईजेड के विकास को ध्यान में रखते हुए आंध्र प्रदेश सरकार के साथ लागत में भागीदारी के आधार पर पीठापुरम से काकीनाडा तक रेल संपर्क मुहैया कराया जा रहा है। अन्य इच्छुक राज्यों के साथ भी अत्यावश्यक रेल अवसंरचना के विकास के लिए इसी प्रकार की भागीदारी करने का हमारा प्रयास रहेगा।

62. परियोजनाओं के निष्पादन हेतु संसाधन जुटाने के लिए रेलवे ने राज्य सरकारों से ऐसी नई लाइन, आमान परिवर्तन और दोहरीकरण परियोजनाओं, जिन्हें वे राज्य के विकास के लिए महत्वपूर्ण समझते हों परंतु जिन्हें शुरू नहीं किया जा सका है अथवा जिनकी वांछित गति पर प्रगति नहीं हो पायी है, में लागत में भागीदारी करने के लिए आगे आने के लिए अनुरोध किया है। मुझे यह घोषणा करते हुए खुशी हो रही है कि राज्य सरकारों से प्राप्त प्रतिक्रिया काफी उत्साहवर्धक है। अभी तक 10 राज्यों में 5000 किमी से अधिक लंबाई वाली 31 परियोजनाएं राज्य सरकारों के अंशदान से निष्पादित की जा रही है। (सूची **अनुलग्नक-18** में दी गई है) इस नीति को जारी रखते हुए, मैं राज्य सरकारों के साथ लागत में भागीदारी के आधार पर निम्नलिखित चार परियोजनाएं शुरू करने का प्रस्ताव करता हूं:

(क) मेहम से होकर रोहतक-हांसी (हरियाणा सरकार द्वारा लागत में भागीदारी)
(ख) अक्कनपेट-मेडक (आंध्र प्रदेश सरकार द्वारा लागत में भागीदारी)
(ग) भद्राचलम-कोव्वूर (आंध्र प्रदेश सरकार द्वारा लागत में भागीदारी)
(घ) राजमनधोवा-जैतनी (पश्चिम बंगाल सरकार द्वारा लागत में भागीदारी)

63. राज्य सरकार अपने राज्यों में कुछ और परियोजनाओं की लागत में भागीदारी करने के लिए आगे आए हैं। इनमें कर्नाटक, आंध्रप्रदेश, मध्य प्रदेश, राजस्थान, झारखण्ड तथा महाराष्ट्र सरकार शामिल हैं। इन परियोजनाओं पर विशेष ध्यान दिया जाएगा तथा अपेक्षित स्वीकृति प्राप्त करने के लिए प्राथमिकता के आधार पर कार्रवाई की जाएगी। राज्य सरकार द्वारा लागत में भागीदारी वाली निम्नलिखित नई लाइन परियोजनाओं को मूल्यांकन और सैद्धांतिक अनुमोदन के लिए योजना आयोग को भेजा गया है:

(क) गदग-हावेरी
(ख) गदग-वाडी
(ग) कांद्रा -नामकोम (रांची)
(घ) कोंडापल्ली- कथागुडेम
(ड़) मालेगांव और धुले से होकर मनमाड़-इंदौर
(च) मनुगुर-रामागुंडम स्टेशन
(छ) पीरपैंती - जसीडीह

(ज) पुणे-नासिक
(झ) थियाट-हमीरा-सानू
(अ) कादिरी-पुट्टापर्ती
(ट) चिकबल्लापुर-पुट्टापर्त्ती
(ठ) श्रीनिवासपुरा-मदनपल्ली

सार्वजनिक निजी भागीदारी

64. माननीय सदस्यों को यह जानकारी है कि रेलवे सार्वजनिक-निजी भागीदारी के जरिए रेल परियोजनाओं में वित्तपोषण को आकर्षित करने के लिए प्रयास कर रही है। सरकार से प्राप्त होने वाले वित्तीय सहायता की सीमा और संसाधनों का आंतरिक सृजन करने तथा बाजार से उधार लेने में तंगी को देखते हुए भारतीय रेलवे ने 12वीं योजना के अनुमानों में सार्वजनिक-निजी भागीदारी में काफी भरोसा रखा है। यह 12वीं योजना के लिए योजना आयोग के दृष्टिकोण पत्र के अनुरूप होगा।

65. बहरहाल, रेलवे के सार्वजनिक निजी भागीदारी के प्रयासों के परिणाम उत्साहवर्धक नहीं हैं। इसलिए मैंने मौजूदा मार्केटिंग योजनाओं की पूरी समीक्षा करवाई है ताकि उन्हें मार्केट पर ज्यादा ध्यान देने वाला बनाए जा सके, रेल उपयोगकर्ता को स्टेक होल्डर बनाकर उसे अधिक नियंत्रण मुहैया कराये जा सके तथा संपूर्ण लॉजिस्टिक समाधान के लिए उसे योजना की प्रक्रिया में शामिल किया जा सके। माल डिब्बे लीज पर देने, साइडिंग, प्राइवेट फ्रेट टर्मिनल, कंटेनर ट्रेन ऑपरेशन, रेल संपर्क परियोजनाओं (आर3-i और आर2सी- i) की मौजूदा योजनाओं को सार्वजनिक निजी भागीदारी के पार्टनरों के लिए और अधिक आकर्षक बनाया जा रहा है।

66. पहली और अंतिम माइल कनेक्टिविटी को सक्रिय रूप से सुगम बनाने की आवश्यकता को स्वीकार करते हुए कोयला, पॉवर, जहाजरानी और इस्पात मंत्रालयों से उपयुक्त रेल क्नेक्टिविटी परियोजनाओं की पहचान करने के लिए संपर्क किया गया था। ऐसी कुल 17 परियोजनाओं को स्वीकृति दे दी गई है और अन्य 28 परियोजनाओं की पहचान की गई है। रेलवे पहली और अंतिम माइल कनेक्टिविटी की प्रक्रिया को आगे बढ़ाने के लिए संबंधित उपयोगकर्ता स्टैकहोल्डरों के साथ संपर्क करेगी और यह कार्य अधिकांशत: सार्वजनिक निजी भागीदारी के माध्यम से किया जाएगा।

67. इंफ्रास्ट्रक्चर के विकास के लिए धन की व्यवस्था करने के लिए मुंबई सब अर्बन रेलवे प्रणाली में भूमि तथा एयर स्पेस के वाणिज्यिक उपयोग से अतिरिक्त संसाधन जुटाने की भरपूर क्षमता है। मैने, मुंबई रेल विकास निगम को वाणिज्यिक विकास के लिए एक पॉयलट परियोजना तैयार करने के लिए कहा है।

डेडिकेटिड फ्रेट कोरिडोर

68. अध्यक्ष महोदया, हमने पोर्टों से और पोर्टो तक तथा कुशलतापूर्वक माल यातायात परिवहन की सुविधा मुहैया कराने तथा एचडीएन मार्गों पर भीड़-भाड़ को कम करने के लिए लुधियाना से दानकुनी और दादरी से जवाहर लाल नेहरू पोर्ट तक डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर के निर्माण की महत्वपूर्ण परियोजना शुरू की है। यह निष्पादित की जा रही सबसे बड़ी परियोजनाओं में से एक है जो 3,300 किमी से अधिक क्षेत्र में फैली हुई है जिसमें देश के पूर्वी, उत्तरी और पश्चिमी भाग शामिल हैं। वित्तपोषण के लिए विश्व बैंक और जेआईसीए से समझौता किया गया है। इस कार्य के लिए अपेक्षित कुल 10,700 हैक्टेयर भूमि में से अब तक कुल 6,500 हैक्टेयर भूमि अधिगृहीत की गई है। सिविल और ट्रैक कार्यों के लिए टैंडर प्रक्रिया शुरू कर दी गई है। आशा की जाती है कि पूर्वी और पश्चिमी डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर पर लगभग 1,000 मार्ग किलोमीटर के लिए सिविल और ट्रैक कार्यों के लिए ठेका 2012-13 के दौरान दे दिया जाएगा।

रेल आधारित उद्योगों की प्रगति

69. हाल में रेल आधारित उद्योगों की स्थापना के लिए अनेक पहल की गई हैं। महोदया, मुझे माननीय सदस्यों को सूचित करते हुए हर्ष हो रहा है कि छपरा स्थित रेल पहिया संयंत्र ने 2011-12 के दौरान 78 पहियों का सफलतापूर्वक उत्पादन किया है और यह संयंत्र 2012-13 में पूरी तरह चालू होने के लिए तैयार हो जाएगा।

70. इसी प्रकार अब रायबरेली कोच फैक्टरी सवारी डिब्बों के उत्पादन के लिए तैयार है और यहां 10 सवारी डिब्बों का निर्माण किया जा चुका है।

71. दानकुनी स्थित डीजल पुर्जा कारखाने में अच्छी प्रगति हुई है। इसमें निर्मित किए जा रहे हाई हार्स पॉवर के इंजनों के अन्डर फ्रेमों का परीक्षण उत्पादन शुरू हो गया है। इस फैक्टरी को 2012-13 के दौरान पूरी तरह चालू कर दिया जाएगा।

72. कुल्टी स्थित मालडिब्बा निर्माण काराखाने तथा बजबज स्थित फिएट बोगी फ्रेम यूनिट में 2012-13 के दौरान उत्पादन शुरू होने की संभावना है।

73. ममता जी द्वारा पूर्व में बजट में की गई घोषणा के अनुसार ओडिशा में उपयुक्त स्थान पर एक माल डिब्बा कारखाना स्थापित किया जाना था। ओडिशा राज्य सरकार से प्राप्त अनुरोध के मद्देनजर सीतापली (गंजम जिला) में माल डिब्बा कारखाना स्थापित किया जा रहा है।

74. सवारी डिब्बों की बढ़ती हुई आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए, केरल सरकार के सहयोग से पालक्काड में एक रेल सवारी डिब्बा कारखाना स्थापित करने का प्रस्ताव है। इसी

प्रकार गुजरात के कच्छ क्षेत्र में तथा कर्नाटक में राज्य सरकार की सक्रिय भागीदारी से कोलार में सवारी डिब्बों के निर्माण के लिए दो अतिरिक्त नई यूनिटें स्थापित करने का भी प्रस्ताव है।

75. इसके अलावा, मध्य प्रदेश के विदिशा में हाई हार्स पॉवर के डीजल इंजनों के लिए ट्रैक्शन अल्टरनेटर्स के निर्माण के लिए एक प्लांट स्थापित करने का प्रस्ताव है।

76. मुझे यह सूचित करते हुए गर्व हो रहा है कि माल डिब्बा निर्माण की सिक यूनिट - "ब्रेथवेट" को, रेलवे द्वारा अधिग्रहण किए जाने के बाद, बोर्ड ऑफ रीकंस्ट्रक्शन ऑफ पब्लिक सेक्टर एंटरप्राइजेस द्वारा 'टर्न अराऊंड अवार्ड' प्रदान किया गया है। बर्न स्टैंडर्ड नामक अधिगृहीत की गई एक दूसरी यूनिट को भी सक्रिय किया जा रहा है।

77. इसके अतिरिक्त, मैं उच्च शक्ति वाले बिजली इंजनों में प्रयोग के लिए अगली पीढ़ी की प्रौद्योगिकी के प्रोपल्शन सिस्टम के निर्माण के लिए पीपीपी के आधार पर पश्चिम बंगाल के श्यामनगर में एक फैक्टरी की स्थापना करने का प्रस्ताव करता हूँ जिससे चितरंजन रेल इंजन कारखाना की उत्पादन क्षमता बढ़ेगी।

78. मैं, नई पीढ़ी के 9000 एचपी रेल इंजनों के विनिर्माण के लिए रेल इंजनों के शेलों के फेब्रीकेशन और तीन फेज वाले रेल इंजनों को असेम्बल करने के लिए जापान से प्रौद्योगिकी का अंतरण करके दानकुनी में स्थापित की जा रही सीएलडब्ल्यू की विद्युत रेल इंजन सहायक इकाई का इस्तेमाल करने और उसका विस्तार करने का प्रस्ताव करता हूँ। यह प्रतिवर्ष 100 बिजली रेल इंजनों को असेम्बल करने की क्षमता वाली एक आधुनिक इकाई होगी।

पड़ोसी देशों तक संपर्क

79. पड़ोसी देशों के साथ मधुर और बेहतर संबंध रखने के हमारे प्रयास के रूप में भारतीय रेल इन देशों को रेल संपर्क मुहैया कराने की परियोजनाएं शुरू कर रही है। 2011-12 में हमने नेपाल से संपर्क मुहैया कराने के लिए दो परियोजनाओं यथा जोगबनी-बिराटनगर नई लाइन और जयनगर-बिजालपुरा-बारडीबस को शुरू किया है। इसी दृष्टिकोण को जारी रखते हुए, मैं अगरतला को बांग्लादेश में अखौरा के साथ जोड़ने के लिए एक परियोजना का प्रस्ताव करता हूँ। इस रेल संपर्क से न केवल द्विपक्षीय संबंध बेहतर होंगे बल्कि इनसे पूर्वोत्तर क्षेत्र में दुर्गम क्षेत्रों से संपर्क मुहैया करने में भी सहायता प्राप्त होगी, क्योंकि कोलकाता से त्रिपुरा तक बांग्लादेश से होकर यात्रा में समय और तय की जाने वाली दूरी में काफी कमी होगी।

यात्री सुविधाएं

80. महोदया, मैं अगले पांच वर्षों में 100 स्टेशनों के पुन:विकास करने के लिए इंडियन रेलवे स्टेशन डेवलेपमेंट कॉरपोरेशन को स्थापित करने के बारे में पहले ही बता चुका हूँ ।

बहरहाल, भारतीय रेल पर 8,000 से अधिक स्टेशन हैं और यह आवश्यक है कि वेटिंग हॉल, बेंचों, पर्याप्त प्रकाश व्यवस्था, पीने का पानी, शौचालय, उचित प्लेटफार्म सेवाएं आदि उपलब्ध कराने के लिए सुनियोजित ढंग से प्रयास किए जाएं। इसी बात को ध्यान में रखते हुए मैं यात्री सुविधाओं के अंतर्गत आबंटन को 2011-12 के 762 करोड़ रुपए से बढ़ाते हुए 2012-13 में 1,102 करोड़ रुपए करने का प्रस्ताव करता हूँ।

81. यात्री तथा अन्य उपयोगकर्ताओं के अनुकूल ऐसे उपाय, जिन्हें 2012-13 के दौरान शुरू किया गया है अथवा जिन्हें शुरू करने का प्रस्ताव किया जा रहा है, इस प्रकार हैं:

i. यात्रियों की आवाजाही को सुविधाजनक बनाने के लिए, महत्वपूर्ण स्टेशनों पर 321 एस्केलेटरों को लगाना जिसमें से 50 को 2012-13 के दौरान चालू किया जाएगा;

ii. 12 आधुनिक यांत्रिकीकृत लांड्रियों को पहले ही स्थापित कर दिया गया है और 2012-13 के दौरान 6 और को चालू किया जाएगा;

iii. ई-टिकट के मामले में एक आईडी प्रूफ के साथ यात्री के मोबाइल फोन पर एसएमएस को वैध आरक्षण के सबूत के रूप में स्वीकार किया जाएगा;

iv. स्थानीय स्वाद को समाहित करने के लिए खानपान सेवाओं के माध्यम से किफायती मूल्यों पर क्षेत्रीय व्यंजनों को शामिल करना;

v. बदलते समय और ग्राहकों की मांग को पूरा करने के लिए एसएमएस या ईमेल के माध्यम से सस्ता भोजन, डायबेटिक भोजन आदि जैसे भोजन के बहुत से विकल्प मुहैया कराने के लिए "बुक-ए-मील" की शुरूआत करना;

vi. वाई-फाई इंटरनेट, बफेट सेवाएं, स्नान करना तथा कपड़े बदलना, यात्रियों को प्रस्थान पूर्व और आगमन पश्चात् सहायता के लिए द्वारपाल सेवाएं जैसी सुविधाओं की पेशकश करते हुए प्रभार पर मूल्य संवर्धित सेवाओं को मुहैया कराने के लिए महत्वपूर्ण स्टेशनों पर एसी एक्जीक्यूटिव लाउंजों की स्थापना करना;

vii. स्टेशनों पर बोतल में पानी की निर्बाध आपूर्ति के लिए तमिलनाडु में पालूर और महाराष्ट्र में अंबरनाथ में नए रेल नीर संयंत्रों की स्थापना करना;

viii. गाड़ियों के लिए क्लीन ट्रेन स्टेशन, मार्ग में सफाई के लिए ऑन बोर्ड हाऊसकीपिंग सेवाएं और ओरिजिनेटिंग/टर्मिनेटिंग स्टेशनों पर यांत्रिकीकृत सफाई जैसी हाऊसकीपिंग योजनाओं का विस्तार करना;

ix. राजधानी, शताब्दी और दूरांतो गाड़ियों में 'रेल बंधु' ऑनबोर्ड पत्रिका की शुरूआत;

x. एक पायलट परियोजना के रूप में सिक्कों/मुद्रा से चलने वाली टिकट वेंडिंग मशीन की शुरूआत;

xi. प्रतीक्षाबद्ध यात्रियों को वैकल्पिक गाड़ियों में समाहित करने के लिए एक पायलट परियोजना के रूप में अल्टरनेट ट्रेन अकॉमेडेशन सिस्टम (एटीएएस) की शुरूआत;

xii. विश्व स्तर के इंटीरियरों वाले प्रथम मॉडल रेक की शुरूआत;

xiii. 2012-13 में प्रस्तावित 84 स्टेशनों सहित आदर्श स्टेशनों के रूप में 929 स्टेशनों को अपग्रेड करना **(अनुलग्नक 19)**। अब तक 490 स्टेशनों को अपग्रेड किया जा चुका है।

xiv. 24 स्थानों पर मल्टी-फंक्शनल कॉम्पलेक्सों का निर्माण कार्य पूरा करना;

xv. 151 डाकघरों से पीआरएस टिकटों की बिक्री;

xvi. ग्राहकों को माल यातायात के लिए रेल रसीदों के सीधे इलैक्ट्रोनिक ट्रांसमिशन का क्रियान्वयन।

82. महोदया, इस माननीय सदन को सूचित करके मुझे प्रसन्नता हो रही है कि रेलवे ने एसएमएस, इंटरनेट आदि के माध्यम से यात्रियों को गाड़ी चालन की सटीक सूचना मुहैया कराने के लिए सैटेलाइट आधारित रीयल टाइम ट्रेन इन्फार्मेशन सिस्टम (आरटीआईएस), जिसे **सिमरन** भी कहा जाता है, को हाल ही में शुरू किया है। इस सिस्टम को 36 गाड़ियों में पहले ही चालू किया जा चुका है जिसमें राजधानी, शताब्दी और दूरांतो गाड़ियों को कवर किया गया है और अगले 18 महीनों में इसे सभी मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों में शुरू किया जाएगा। आरटीआईएस से इनपुटों को प्राप्त कर चलती गाड़ी में ऑनबोर्ड पैसेंजर डिस्पले को धीरे-धीरे सभी मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों में शुरू किया जाएगा। जिसके जरिए यात्रियों को अगले ठहराव और संभावित आगमन समय की सूचना दी जाएगी।

यात्रियों की सुरक्षा

83. अध्यक्ष महोदया, यात्रियों की सुरक्षा हमारे लिए चिंता का प्रमुख विषय है। मुझे यह सूचित करते हुए प्रसन्नता हो रही है कि मैं चिह्नित किए गए सभी 202 स्टेशनों पर एकीकृत सुरक्षा प्रणाली को लगाने के अधूरे कार्य को 2012-13 के दौरान पूरा करना चाहता हूँ। इसके अतिरिक्त, रेल सुरक्षा बल/राजकीय रेलवे पुलिस द्वारा लगभग 3,500 गाड़ियों में मार्गरक्षण किया जा रहा है। अब यात्रियों की सुरक्षा की आवश्यकताओं को अधिक तीव्रता से पूरा करने के लिए रेल सुरक्षा बल हेल्पलाइन को ऑल इंडिया पैसेंजर हेल्पलाइन के साथ एकीकृत करने का भी प्रस्ताव है।

आपदा प्रबंधन

84. महोदया, रेलवे के पास आधुनिक, सु-प्रशिक्षित और सुसज्जित आपदा प्रबंधन तंत्र होना चाहिए। दुर्घटना स्थल पर जाने वाले राहत एवं बचाव दल को विशिष्ट प्रशिक्षण, जिनमें उन्हें व्यावहारिक प्रशिक्षण दिलाया जा सकता है, की आवश्यकता होती है। **मेरी बेंगलूरू,**

खड़गपुर और लखनऊ में "संरक्षा विलेज" नाम के तीन प्रशिक्षण केन्द्र स्थापित करने की योजना है।

एनआईडी के साथ सहयोग

85. अहमदाबाद स्थित नेशनल इंस्टीट्यूट ऑफ डिजाइन (एनआईडी) डिजाइन, शिक्षा और अनुसंधान के क्षेत्र में एक अग्रणी बहु-कार्यात्मक संस्थान के रूप में अंतर्राष्ट्रीय रूप से प्रसिद्ध है। मैंने डिजाइन में उनकी विशेषज्ञता की जानकारी प्राप्त करने के लिए एक बार इस संस्थान का दौरा किया था ताकि यात्रियों और अन्य रेल उपयोगकर्ताओं को उपलब्ध सुविधाओं में डिजाइन संबंधी सुधार करने के लिए इसका फायदा उठाया जा सके। एनआईडी कैंपस में 10 करोड़ रुपए के एक एंडोमेंट फंड से एक समर्पित रेल डिजाइन सेंटर को स्थापित करने का प्रस्ताव है, जिसका उपयोग स्टेशन आर्कीटेक्चर, कोच लेआउट, शौचालय, टिकटिंग कियोस्क और ऑन-लाइन सेवाएं, फ्रेट सेवा प्रणालियों जैसे विभिन्न क्षेत्रों में अवधारणा का विकास करने में किया जाएगा।

स्पैशलाइज़्ड हाऊस-कीपिंग बॉडी

86. स्वच्छता और साफ-सफाई के मानकों में पर्याप्त सुधार करने की आवश्यकता है, ऐसा मैं मानता हूं और पूरा देश भी इसे मानता है, यह चिंता का विषय भी है। मैं मौजूदा स्थिति को स्वीकार करने के लिए बिल्कुल भी तैयार नहीं हूं और अगले छः महीनों के भीतर रेलगाडियों और स्टेशनों पर साफ-सफाई और स्वच्छता के मानकों में सुधार किए जाने के लिए हर संभव प्रयास किए जाएंगे। यह एक बहुत ही स्पैशलाइज़्ड कार्य है जो हाऊस-कीपिंग का एक बहुत ही महत्वपूर्ण कार्यक्षेत्र का भाग है। भारतीय रेल दोनों में उच्च मानदंड मुहैया कराने के लिए कटिबद्ध है क्योंकि इससे एक अत्यंत कुशल रेल प्रणाली की छवि खराब होती है। मैं स्टेशनों और रेलगाडियों दोनों के लिए एक **स्पैशलाइज़्ड हाऊस-कीपिंग बॉडी** की स्थापना करने का प्रस्ताव करता हूं।

अलग तरह से सक्षम व्यक्तियों के लिए पहल

87. भारतीय रेल, शारीरिक रूप से नि:शक्त व्यक्तियों के लिए आरामदायक यात्रा की सुविधा मुहैया करने के अपने सामाजिक दायित्व के प्रति सदैव सचेत है। इस तरह के व्यक्तियों को विभिन्न रियायतें उपलब्ध कराने के अतिरिक्त, भारतीय रेल ने व्हील चेयर वाले यात्रियों/विकलांग व्यक्तियों की आवश्यकताओं के अनुकूल कंपार्टमेंट और शौचालय वाले सवारी डिब्बों का विनिर्माण शुरू करने की पहल की है जिनमें विकलांग व्यक्तियों के लिए निर्धारित स्थान होगा। विशेष सवारी डिब्बों में मुहैया कराए गए विकलांग के अनुकूल प्रत्येक कंपार्टमेंट में शौचालय और अन्य सुविधाओं के साथ दो अटेंडेन्टों सहित 4 यात्रियों के लिए बैठने की व्यवस्था है। भारतीय रेल ने अभी तक 2100 विशेष रूप से डिजाइन किए गए सवारी डिब्बों

का विनिर्माण किया है। हमारा प्रयास है कि प्रत्येक मेल/एक्सप्रेस गाड़ी में इस तरह का एक सवारी डिब्बा उपलब्ध हो। इसके अतिरिक्त, सभी गरीब रथ रेकों के पॉवर कारों में नि:शक्त व्यक्तियों के लिए एक एसी कंपार्टमेंट मुहैया कराया गया है। शारीरिक रूप से विकलांग व्यक्तियों की प्लेटफार्मों और स्टेशनों में अन्य क्षेत्रों पर आसान पहुँच सुनिश्चित करने के प्रयास किए जा रहे हैं।

खान-पान नीति

88. यह ध्यान रखते हुए कि खानपान एक यात्री सेवा है, इसके प्रति रेलवे के दृष्टिकोण को पुन:परिभाषित करने और सभी यात्रियों की मांग को पूरा करने की तत्काल आवश्यकता है। पेंट्री कारों और बेस किचनों के माध्यमों से सेवाओं में प्रत्यक्ष सुधार करना हमारी प्राथमिकता है क्योंकि युवा भारत की उम्मीदें ऊंची है और वे विशेषकर प्रीमियम गाड़ियों में अन्तर्राष्ट्रीय मानकों के अनुसार सेवाओं की आशा करते हैं।

89. अत: मैं, प्रस्ताव करता हूँ कि ऐसी प्रतिष्ठित विशेषज्ञ एजेंसियाँ, जो इस प्रकार की सेवाओं को अन्तर्राष्ट्रीय स्तर पर देने के कार्य में लगी हैं, की सेवाएं वैश्विक निविदाओं के माध्यम से विभागीय पर्यवेक्षण और प्रबंधन के अंतर्गत पेंट्री कारों और बेस किचनों के लिए की जाए। विशेषज्ञ अंतर्राष्ट्रीय व्यवसायियों को काम पर लगाकर आधुनिकीकरण और अपग्रेडेशन का बेंचमार्क स्थापित किया जाएगा। खानपान सेवाओं के लिए भारतीय रेल पर अंतर्राष्ट्रीय विशेषज्ञता को शुरू करने के लिए कुछ प्रीमियम गाड़ियों में एक पायलट परियोजना को शुरू किया जाएगा।

उच्च गति के संबंध में पहल कार्य

90. महोदया, हमने 250-300 किमी प्रति घंटा की गति पर गाड़ियों को चलाने के लिए देश में हाई स्पीड पैसेंजर रेल कॉरिडोरों का निर्माण करने का निर्णय लिया है। जैसाकि पहले निर्णय लिया गया था, छ: कॉरिडोरों के लिए पूर्व-व्यवहार्यता अध्ययन पहले ही शुरू कर दिया गया है। इस वर्ष दिल्ली-जयपुर-अजमेर-जोधपुर के एक और कॉरिडोर के संबंध में अध्ययन किया जाएगा। मुंबई-अहमदाबाद कॉरिडोर का अध्ययन पूरा हो चुका है और हम इस परियोजना के वित्तपोषण को अंतिम रूप देने पर कार्य कर रहे हैं। केरल सरकार भी तिरूवनंतपुरम से कसरगोड के बीच एक हाई स्पीड कोरिडोर के बारे में विचार कर रही है। **नेशनल हाई स्पीड रेल आथॉरिटी** बनाई जा रही है। बहरहाल, हाई स्पीड कॉरिडोरों के लिए बहुत अधिक पूंजी अपेक्षित होती है और इसे साकार रूप देने के लिए संसाधनों के मामलों के समाधान के लिए एक अभिनव वित्तपोषण मैकेनिज्म बनाने और पर्याप्त सरकारी सहायता मुहैया कराए जाने की आवश्यकता है। हाई स्पीड रेल संबंधी शुरू किए गए कार्यों की सफलता के लिए राज्य सरकार का सहयोग पूर्वापेक्षित शर्त है।

हरित पहल कार्य

91. महोदया, यह सर्वविदित है कि रेलें अत्यधिक पर्यावरण अनुकूल है और हम अपने पर्यावरण की रक्षा के लिए प्रतिबद्ध हैं। वर्ष 2011-12 को रेलवे द्वारा ''हरित ऊर्जा वर्ष'' के रूप में घोषित गया था और स्वच्छ पर्यावरण को बढ़ावा देने के लिए विभिन्न उपाय शुरू किए गए है अथवा अपनाए जाने का प्रस्ताव है:

i. आंध्र प्रदेश, कर्नाटक, केरल, तमिलनाडु और पश्चिम बंगाल के हवाओं से भरपूर क्षेत्रों में 72 मैगावॉट क्षमता की पवनचक्कियों के संयंत्र को स्थापित करना;
ii. दूर दराज के 200 रेलवे स्टेशनों को पूरी तरह से सौर ऊर्जा वाले 'ग्रीन एनर्जी स्टेशनों' के रूप में स्थापित करना;
iii. प्रकाश व्यवस्था को बेहतर करने और सड़क उपयोगकर्ताओं की संरक्षा को बढ़ाने के लिए गैर-विद्युतीकृत क्षेत्रों में 1000 चौकीदार वाले समपारों पर सौर प्रकाश व्यवस्था मुहैया कराना;
iv. डीजल इंजनों के प्रदूषण स्तर को मापने के लिए मोबाइल उत्सर्जन जांच कार की शुरूआत करना;
v. 2012-13 में रायपुर और टोंडियारपेट में दो बॉयो-डीजल संयंत्रों को चालू करना;
vi. वैध आरक्षण के सबूत के रूप में मोबाइल फोन पर एसएमएस को स्वीकार कर कागज़ की बचत करना; तथा
vii. उत्तरी बंगाल के सुंदर जंगलों के लिए "**ग्रीन ट्रेन**" (कम डीजल उत्सर्जन वाले रेल इंजन और बॉयो शौचालय युक्त सवारी डिब्बों वाली) की शुरूआत करना

ग्रीन शौचालय

92. महोदया, मल के कारण पर्यावरण की हानि और पटरियों की जंग की समस्या लंबे समय से रेलवे की चिंता का कारण रही है। पटरियों में जंग लगने से रेलवे को प्रति वर्ष 350 करोड़ रुपए से अधिक की हानि होती है। काकोडकर और पित्रोदा समिति दोनों द्वारा भी कहा गया है कि साफ, स्वच्छ और सुरक्षित रेल पर्यावरण प्रणाली के दृष्टिकोण से पारंपरिक ओपन-डिस्चार्ज शौचालयों को 'ग्रीन शौचालयों' में बदलने की तत्काल आवश्यकता है। डीआरडीओ द्वारा विकसित बॉयो-टॉयलेटों का उनकी कुशलता और औचित्य के संबंध में विस्तृत परीक्षण किया जा रहा है। अगले वर्ष 2500 सवारी डिब्बों को इन बॉयो-टायलेटों से लैस किया जाएगा। कुछ प्रीमियम गाड़ियों में वैक्यूम शौचालयों जैसे रिटेनशन-एवेक्यूशन टाइप के शौचालयों का परीक्षण किए जाने की भी योजना है। प्राप्त अनुभव के आधार पर और अधिक सवारी डिब्बों को इसी तरह के पर्यावरण अनुकूल शौचालयों से लैस किया जाएगा।

खेल-कूद

93. महोदया, भारतीय रेल देश में खेल-कूद का एक अग्रणी संरक्षक है। यह प्रत्येक वर्ष एक हजार से अधिक प्रतिष्ठित खिलाड़ियों को रोजगार मुहैया कराती है। यह 55 राष्ट्रीय चैम्पियनशिपों में भाग लेती है और वर्तमान में 29 राष्ट्रीय खिताब इसके पास हैं। 2011 में हमारे 7 खिलाड़ियों को अर्जुन पुरस्कार और मेजर ध्यानचंद पुरस्कार दिए गए। मुझे माननीय सदस्यों को यह सूचित करते हुए प्रसंन्नता हो रही है कि 5 रेलवे खिलाड़ियों ने ओलंपिक 2012 के लिए क्वालिफाई किया है। अब खेलों ने मुख्य गतिविधि की स्थिति प्राप्त कर ली है। इसकी ताकत को विश्व भर में स्वीकारा जा रहा है कि राष्ट्रीय भावनाएं इससे जुड़ी हुई होती हैं और देश के सम्मान और प्रतिष्ठा में इसका योगदान रहता है और खेलों की उपलब्धियों से देश का सम्मान और भी बढ़ता है। मैं, रेलवे खेल-कूद के लिए एक कार्य योजना तैयार करने का प्रस्ताव करता हूँ जो एक ऐसा वातावरण तैयार करेगा जिसमें उत्कृष्टता को बढ़ावा दिया जाएगा और खिलाड़ियों को उत्कृष्ट प्रदर्शन करने के लिए सही अवसर प्राप्त होने और सफलता प्राप्त करने के लिए उन्हें आवश्यक उपकरण प्रदान किए जाएंगे। रेलवे के खिलाड़ियों द्वारा और बेहतर प्रदर्शन किया जाना सुनिश्चित करने के लिए अत्यंत प्रोफेशनल तरीके से खेलों के प्रोत्साहन का प्रबंधन कार्य करने के लिए रेलवे खेल-कूद संवर्धन बोर्ड आवश्यक साधन मुहैया कराएगा। मैं, खेलों से संबंधित संपूर्ण प्रणालियों, प्रबंधन संरचना और नीतियों की समीक्षा भी करना चाहता हूँ ताकि रेलवे की मजबूत स्थिति को और सुदृढ़ किया जा सके। इस दिशा में, मैं **रेल खेल रत्न** पुरस्कार शुरू करना चाहता हूँ जो प्रत्येक वर्ष 10 खिलाड़ियों को उनके वर्तमान प्रदर्शन के आधार पर दिया जाएगा। पुरस्कार विजेताओं को अपने कौशल को और अधिक निखारने के लिए विश्वस्तरीय प्रशिक्षण दिया जाएगा।

कर्मचारी सुविधाएं

94. कर्मचारी कल्याण से संबंधित गतिविधियों के लिए उच्चतर आबंटन के बारे में मैंने माननीय सदन को पहले ही सूचित कर दिया है। रेल उपयोगकर्ताओं के लिए रेलवे की सेवाएं चौबीस घंटे सातों दिन उपलब्ध रहती हैं। इस स्तर पर सेवाएं चलाने के लिए कर्मचारियों को लंबे समय तक कार्य करना पड़ता है और इन कार्यों की अनिवार्यता के कारण स्थिति काफी तनावपूर्ण रहती है। इसलिए मैं उनके लिए उनके कार्यस्थल पर जोखिम संबंधी कारकों हाई ब्लड प्रैशर और शुगर स्तर के कारण होने वाली बीमारियों की रोकथाम और उनका शीघ्र उपचार, मोटापे और रहन-सहन से संबंधित अन्य रोगों का शीघ्र पता लगाने के लिए एक "वैलनेस प्रोग्राम" शुरू करना चाहता हूँ।

95. हमें सभी स्तरों पर कर्मचारियों के समर्पण, कड़ी मेहनत और त्याग को पहचानने की आवश्यकता है। लोको पायलटों, केबिन मैन और गैंगमैन सहित विशेष रूप से कुशल और तकनीकी स्टाफ के बीच मानवीय चूक की घटनाओं को कम किए जाने के लिए यह महत्वपूर्ण है कि उनके लिए समुचित विश्राम अवधि सुनिश्चित की जाए। मैं उन्हें गरिमा प्रदान करने के लिए आवधिक प्रशिक्षण और उचित माहौल बनाने की महत्ता के प्रति भी सचेत हूँ। मैंने विभिन्न कोटियों के कर्मचारियों के लिए समुचित वर्दी डिजाइन करने के लिए एनआईडी से भी अनुरोध किया है।

औद्योगिक संबंध

96. महोदया, मेरी निर्णय लेने की लोकतांत्रिक प्रक्रिया में पूर्ण निष्ठा है और मैंने कई संगठनात्मक मुद्दों पर स्टाफ फेडरेशनों के साथ नियमित रूप से विचार-विमर्श किया है। रेलवे फेडरेशन पूरी तरह से उत्तरदायी हैं और रेलवे के सर्वोत्तम हित में काम करती हैं। मैं पूरे भारतीय रेल के औद्योगिक संबंधों की स्वास्थ्यकर और सुव्यवस्थित परंपरा को जारी रखने को सर्वोपरि महत्व देता हूँ। कर्मचारियों की संगठन के प्रति वचनबद्धता और उत्पादकता बढ़ाने में उनके योगदान को सम्मान देने के लिए भारतीय रेल ने वर्ष 2010-11 के लिए उन्हें 78 दिन के वेतन के समतुल्य उत्पादकता संबद्ध बोनस का भुगतान किया।

भर्ती

97. अध्यक्ष महोदया, पिछले कुछ वर्षों में रेलवे में स्टाफ की विभिन्न कोटियों में बड़ी संख्या में पद रिक्त हुए हैं जिनमें तकनीकी और संरक्षा क्षेत्र से संबंधित कोटियां शामिल हैं। इनका संगठन की परिचालनिक और संरक्षा निष्पादन पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है। मुझे यह सूचित करते हुए हर्ष हो रहा है कि वर्ष 2011-12 के दौरान हमने इन रिक्त पदों को भरने के लिए 80,000 से अधिक व्यक्तियों की भर्ती की है। 2012-13 के दौरान, एक लाख से भी अधिक व्यक्तियों के भर्ती किए जाने का प्रस्ताव है। इन भर्तियों से भारतीय रेलों से एससी/एसटी/ओबीसी और शारीरिक रूप से विकलांग व्यक्तियों की बैकलॉग रिक्तियां भी समाप्त हो जाएंगी और डीओपीटी के अनुदेशों का अनुपालन भी हो जाएगा।

रेलवे के सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम

98. महोदया, मुझे माननीय सदन को यह सूचित करते हुए अत्यधिक हर्ष का अनुभव हो रहा है कि रेलवे के सभी 11 सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों ने बेहतरीन निष्पादन किया है और उनके द्वारा भुगतान किए गए कुल लाभांश में अच्छी वृद्धि हुई है। पड़ोसी देशों में रेल लाइनों के निर्माण/पुनर्स्थापन और रोलिंग स्टॉक की सप्लाई के लिए रेलवे के सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों ने विभिन्न महत्वपूर्ण ठेके प्राप्त किए हैं। 2010-11 में 429 करोड़ रुपए के लाभांश का भुगतान किया गया जो कि पिछले वित्तीय वर्ष की तुलना में 31% से भी अधिक था।

उत्पादन इकाइयां

99. महोदया, रेलों की उत्पादन इकाइयां इस संगठन को रोलिंग स्टॉक की निर्बाध सप्लाई मुहैया कराती हैं। मैं आधुनिक प्रौद्योगिकी के साथ उत्पादन इकाइयों का आधुनिकीकरण करने का प्रस्ताव करता हूँ। सतत् अभिनवीनताओं और तात्कालिकताओं के माध्यम से रेल इंजनों के लिए आईजीबीटी आधारित 3 फेज वाले इंजन, स्टेनलेस स्टील के सवारी डिब्बे, वातानुकूलित मेट्रो कार आदि जैसी नवीनतम प्रौद्योगिकियों को शामिल किया जाना संभव हो

पाया है। डीज़ल रेलइंजन कारखाना देशी डिजाइन प्रयासों से 5500 हाई हॉर्सपावर पावर पैक वाले अगली पीढ़ी के डब्ल्यूडीजी 5 रेलइंजन के प्रोटोटाइप का निर्माण करने में सक्षम हो पाया है।

100. रेल कोच फैक्टरी, कपूरथला ने अपने अथक प्रयासों से आम आदमी की आरामदायक यात्रा के लिए ऐसे सवारी डिब्बों के बिना एसी वाले सवारी डिब्बे तैयार किए हैं जिनमें उनके लिए बेहतर साज-सज्जा, उन्नत यात्रा सुविधा और महत्वपूर्ण रूप से संवर्द्धित संरक्षा विशेषताएं मुहैया कराई गई हैं। एलएचबी सवारी डिब्बों वाले दो एसी डबल डैकर रेकों के निर्माण का भी प्रस्ताव है। मैं दीर्घकालिक उत्पादन योजना के माध्यम से उत्पादन प्रक्रिया को सरल एवं कारगर बनाना चाहता हूँ जिससे बेहतर इन्वेन्टरी प्रबंधन का निर्माण होगा और एक चरणबद्ध आधार पर अधिक ऊर्जा कुशल एवं नई प्रौद्योगिकी को शामिल किया जा सकेगा।

ई-खरीद और ई-नीलामी

101. भारतीय रेलवे के पास उचित दामों पर अपेक्षित उत्पादों को खरीदने का निर्णय लेने का अत्यंत व्यावसायिक खरीद प्रोटोकॉल और सुव्यवस्थित और पारदर्शी प्रणाली है। हालांकि इसमें अभी और सुधार की गुंजाइश है। खरीद प्रक्रियाओं में ज्यादा पारदर्शिता और कुशलता लाने के उद्देश्य से जोनल रेलवे के मुख्यालयों और उत्पादन इकाइयों में सामग्रियों की खरीद के लिए ई-खरीद प्रणाली लागू कर दी गई है। ज्यादा से ज्यादा फील्ड यूनिटों को इस प्रक्रिया के अधीन लाकर इन कदमों का और विस्तार किया जा रहा है। ई-खरीद के अंतर्गत वर्क्स टेंडरों को लाने की संभावनाओं को भी तलाशा जा रहा है। इसके अलावा, उत्तर रेलवे में स्क्रैप की बिक्री की ई-नीलामी की एक पायलट परियोजना सफलतापूर्वक कार्यान्वित की गई है और 2012-13 के दौरान इसका अन्य यूनिटों में विस्तार और कार्यान्वयन किया जाएगा, जिससे इस महत्वपूर्ण कार्य के लिए बेहतर पारदर्शिता, कुशलता और व्यापक पहुंच उपलब्ध हो पाएगी।

रेलवे बोर्ड की रिस्ट्रक्चरिंग

102. महोदया, माननीय सदन को यह बताते हुए बेहद गर्व हो रहा है कि मेरा समूचा रेल परिवार वांछित परिणाम देने के लिए पूरी तरह से प्रतिबद्ध, प्रोफेशनल और पूर्णतया समर्थ है।

इस संगठन में काम करना युवा पीढ़ी के लिए सपनों को साकार करने जैसा है और यह उत्कृष्ट कार्य संतुष्टि प्रदान करता है। लगभग 14 लाख कर्मचारियों के इस प्रतिभासंपन्न संगठन में आईआईटी, आईआईएम, मेडिकल कॉलेज और अन्य व्यवसायिक संस्थानों के बेहद प्रतिभाशाली लोग शामिल हैं। हालांकि राष्ट्र निर्माण में इसने उल्लेखनीय योगदान दिया है, पर मुझे लगता है कि बदलते समय की चुनौतियों से निपटने के लिए हमें इसके मौजूदा ढांचे में कुछ परिवर्तन करने होंगे। यह विशाल संगठन उत्कृष्टता और पुराने तत्वों का बेजोड़ मिश्रण रहा है। बोर्ड को कार्पोरेट उद्देश्यों के अनुरूप बिज़नेस लाइनों के ढांचे पर गठित करना चाहिए।

103. मैं भारतीय रेलवे को बदलते आर्थिक परिदृश्य के प्रति जवाबदेह बनाने के लिए मजबूत बनाना चाहता हूं और इसे नए अवसरों का लाभ उठाने के लिए सुसज्जित करना चाहता हूं। इसके लिए जवाबदेही सुनिश्चित करने और इसके ढांचे को संगठनात्मक उद्देश्यों के अनुरूप बनाने की आवश्यकता होगी। हमें ऐसा सिस्टम चाहिए जो उत्कृष्ट सेवा प्रदान करे। इस मामले पर बोर्ड और रेल परिवार के साथ गहन चर्चा कराए जाने की आवश्यकता है।

104. मेरे सामने रेलवे को ऐसा सिस्टम बनाने की चुनौती है जो सुरक्षित, आधुनिक और कुशल हो। महोदया, रेल इन्फ्रास्ट्रक्चर के लिए आवश्यक संसाधनों की सूची काफी लंबी है और अतिरिक्त राजस्व जुटाने के लिए रेलवे के प्रयासों को बल प्रदान करने के लिए मैंने **2 और नए रेलवे बोर्ड सदस्य यथा पीपीपी/मार्केटिंग और संरक्षा/रिसर्च** बनाने का निश्चय किया है। इन नए सदस्यों को संसाधन बढ़ाने के तौर-तरीकों का पता लगाने और संरक्षा पर और ज्यादा जोर देने की जिम्मेदारी सौंपी जाएगी।

नई यात्री सेवाएं

105. अधिक संख्या में नई लाइनों, दोहरीकरण, आमान परिवर्तन परियोजनाओं के पूरा होने के रूप में इनफ्रास्ट्रक्चर में वृद्धि होने से तथा अधिक संख्या में रेल इंजनों तथा सवारी डिब्बों की उपलब्धता से लोगों की आवश्यकताओं तथा अपेक्षाओं को ध्यान में रखते हुए मुझे कई नई यात्री सेवाओं की घोषणा करने में खुशी हो रही है। मैं 75 नई एक्सप्रेस गाड़ियों, 21 पैसेंजर गाड़ियों, 8 नई मेमू तथा 9 डेमू सेवाओं की शुरूआत करने का प्रस्ताव रखता हूँ। इसके अलावा मैं 40 गाड़ियों के चालन में विस्तार तथा 23 गाड़ियों के फेरों में वृद्धि करने का भी प्रस्ताव करता हूँ। इनकी सूची **अनुलग्नक 20** पर है।

106. सिख तीर्थस्थानों के महत्वपूर्ण स्थलों तक रेल यात्राओं के सुसाध्य बनाने के प्रयास के रूप में अमृतसर-पटना-नांदेड़ मार्गों, जहां सभी धर्मों के काफी लोग भी बड़ी संख्या में जाते हैं, पर अतिरिक्त रूप से **"गुरू परिक्रमा"** स्पेशल गाड़ियां चलाने का प्रस्ताव है।

107. मुंबई क्षेत्र में सबअर्बन सेवाओं की वहन क्षमताओं में और वृद्धि किए जाने के उद्देश्य से चर्चगेट-विरार, विरार-दहाणु रोड, छत्रपति शिवाजी टर्मिनस-कल्याण-कसारा और छत्रपति शिवाजी टर्मिनस-कल्याण-करजत खंडों, हार्बर और ट्रांस-हार्बर लाइनों पर 75 नई गाड़ियां चलाई जाएंगी।

108. चेन्नै क्षेत्र में चेन्नै बीच-ताम्बरम, चेन्नै बीच-चेंगलपट्टू, चेन्नै बीच-आवडी, चेन्नै बीच-तिरुत्तानी, चेन्नै बीच-गुम्मीदीपुंडी/सुल्लुरपेट्टा और चेन्नै बीच-वेलाचेरी खंडों पर 18 अतिरिक्त गाड़ियां चलाए जाने का प्रस्ताव है।

109. कोलकाता क्षेत्र में सबअर्बन सेवाओं को सुदृढ़ किए जाने के लिए सियालदह-राणाघाट, राणाघाट-नैहाटी, राणाघाट-शांतिपुर, राणाघाट-कृष्णानगर, राणाघाट-गेडे, राणाघाट-बनगांव, बनगांव-बारासात, बारासात-हसनाबाद, बंदेल-बर्द्धमान, बंदेल-हावड़ा, बंदेल-नैहाटी, शिवराफुली-तारकेश्वर, संतरागाछी-बगनान, संतरागाछी-आमता, संतरागाछी-माचेदा, संतरागाछी-पांसकुडा, हावड़ा-हल्दिया, हावड़ा-खड़गपुर और माचेदा-दीघा सहित 44 नई गाड़ियां चलाई जाएंगी।

110. आगामी वर्ष में कोलकाता मेट्रो में 50 नई गाड़ियां चलाए जाने का भी प्रस्ताव है।

रेलगाड़ियों को ठहराव दिया जाना

111. रेलगाड़ियों को ठहराव दिए जाने के संबंध में माननीय सदस्यों से काफी मात्रा में अनुरोध प्राप्त हुए हैं। यद्यपि जनता की सुविधा के लिए मैं माननीय सदस्यों की चिंता से सहमत हूँ तथापि मैं सदन को सूचित करना चाहूँगा कि रेलगाड़ियों को अतिरिक्त ठहराव दिए जाने से गाड़ियों की गति कम होती है और उनके धीरे चलने के कारण मार्ग में भीड़ बढ़ जाती है। कुछ मामलों में अनुरोध किए गए स्टेशनों पर परिचालनिक कारणों से ठहराव देना संभव नहीं होता है। मुझे विश्वास है कि माननीय सदस्य अपने अनुरोधों पर पुनः विचार करेंगे अन्यथा शताब्दी/राजधानी जैसी रेलगाड़ियों का औचित्य समाप्त हो जाएगा।

वित्तीय निष्पादन

112. महोदया, अब मैं रेलवे की वित्तीय स्थिति पर आता हूँ और मुझे माननीय सदन को यह सूचित करने में कोई झिझक नहीं है कि भारतीय रेलें एक बहुत ही कठिन दौर से गुजर रही हैं। यद्यपि इस वर्ष वेतन आयोग के किसी बकायों का भुगतान नहीं करना था तथापि

भत्तों और विभिन्न बजट उपरांत कारकों के प्रभाव के कारण रेलों के वित्त पोषण के लिए यह वर्ष भी तनावपूर्ण ही रहा है।

113. लदान पक्ष की ओर कर्नाटक और ओडिशा राज्य सरकारों द्वारा लौह अयस्क के निर्यात पर **प्रतिबंध जारी** होने के परिणामस्वरूप संशोधित अनुमानों में 993 एमटी लक्ष्य की तुलना में 970 एमटी तक लदान का लक्ष्य रखा गया है। बहरहाल, 6 मार्च, 2012 से कार्यान्वित किए गए फ्रेट के यौक्तिकरण को देखते हुए माल के आमदनी लक्ष्य प्राप्त कर लिए गए हैं। इस यौक्तिकरण से सेवाएं प्रदान किए जाने की लागत से फ्रेट दर सूची में बेहतर तालमेल होगा और इससे रेलों के वित्त पर दबाव कम होगा।

114. यात्रियों की संख्या में कम वृद्धि अर्थात् बजटीय लक्ष्य 5.9% की तुलना में जनवरी, 2012 के अंत तक 5.1% के कारण संशोधित अनुमानों में 28,800 करोड़ रुपए की आय के साथ 1656 करोड़ रुपए की आमदनी के लक्ष्य में कमी आई है। अन्य कोचिंग और विविध आमदनियों में कम वृद्धि को ध्यान में रखते हुए संशोधित अनुमान में सकल यातायात प्राप्तियां 1,03,917 करोड़ रुपए पर रखी गई हैं जो कि बजट लक्ष्य से 2,322 करोड़ रुपए कम हैं। दूसरी ओर बजट उपरांत आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए साधारण संचलन व्यय और पेंशन के लिए 3,000 करोड़ रुपए के उच्चतर प्रावधान की आवश्यकता होगी। इस प्रकार संशोधित अनुमानों में साधारण संचलन व्यय के लिए 75,650 करोड़ रुपए और पेंशन निधि के विनियोजन के लिए 16,800 करोड़ रुपए तक के प्रावधान में वृद्धि की गई है।

115. मैं 2011-12 के लिए लाभांश की दर को 6% से 5% तक घटाने के लिए रेल अभिसमय समिति का अत्यंत आभारी हूँ जिससे 650 करोड़ रुपए की राहत मिलेगी। बहरहाल, मैं गर्व के साथ बताना चाहता हूँ कि पिछले दो वर्षों में वित्तीय तंगियां होने के बावजूद लाभांश के भुगतान में कोई चूक नहीं की है।

116. 5,652 करोड़ रुपए की पूर्ण लाभांश दायिता को पूरा करने के बाद 5,258 करोड़ रुपए की बजटीय राशि की तुलना में केवल 1,492 करोड़ रुपए का "आधिक्य" हुआ है। यह आधिक्य विकास निधि द्वारा वित्तपोषित संरक्षा संबंधी कार्यों की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए अपर्याप्त है, अत: वित्त मंत्रालय द्वारा 3,000 करोड़ रुपए का ऋण प्रदान किया गया है। रेलों का परिचालन अनुपात का भी बजट के 91.1% की तुलना में 95.0% होने का अनुमान है।

मंजिल अभी दूर है,

और रास्ता जटिल है।

कन्धा मिला के साथ चलें,

तो कुछ नहीं मुश्किल है।

साथ मिल कर जो हम पटरियाँ बिछाएंगें,

तो देखते ही देखते सब रास्ते खुल जाएंगें।

लेखांकन प्रणाली में सुधार

117. रेलवे ने एक लेखांकन सुधार परियोजना की शुरूआत की है, जिससे लेखांकन प्रणाली धीरे-धीरे एक्रूअल बेस्ड एकाउण्टिंग सिस्टम पर कार्य करने लगेगी, जैसा की विजन 2020 में विचार किया गया है। जीएएसएबी (गवरमैंट अकाउटिंग स्टैंडर्ड एडवाइजरी बोर्ड) द्वारा विचारित ब्रॉड फ्रेम के भीतर कार्य को पूरा करने के लिए एक कार्य योजना तैयार की गयी है।

बजट अनुमान 2012-13

118. महोदया, अब मैं वर्ष 2012-13 के लिए बजट अनुमान पर आता हूँ।

119. वर्ष 2012-13 के दौरान 1025 एम.टी. राजस्व उपार्जन आंरभिक यातायात की ढुलाई करने का लक्ष्य है जो 970 एम.टी. के संशोधित अनुमान लक्ष्य से 55 एमटी अधिक है। माल यातायात से आमदनी का लक्ष्य 89,339 करोड़ रुपए रखा गया है जिसमें मौजूदा वर्ष के संशोधित लक्ष्य से 30.2% की वृद्धि अनुमानित है। गाड़ियों की संख्या में वृद्धि और गाड़ियों में हायर आक्यूपैंसी से वर्ष 2012-13 में यात्रियों की संख्या में 5.4% की वृद्धि होने की संभावना है। यात्री यातायात से आमदनी 36,073 करोड़ रुपए रखी गई है जो मौजूदा वर्ष के संशोधित अनुमानों से 7,273 करोड़ रुपए अधिक है। वर्ष 2012-13 में कोचिंग तथा फुटकर आमदनियों में 8.9% और 10.7% की वृद्धि से क्रमशः 2,994 करोड़ रुपए और 4,096 करोड़ रुपए होने की संभावना है और सकल यातायात प्राप्तियां 1,32,552 करोड़ रुपए होने की संभावना है अर्थात् इसमें वर्ष 2011-12 के संशोधित अनुमानों की तुलना में 28,635 करोड़ रुपए की वृद्धि होने की संभावना है।

120. साधारण संचालन व्यय 84,400 करोड़ रुपए अर्थात् मौजूदा वर्ष से 11.6% अधिक होने का अनुमान है, जिससे 18,500 करोड़ रुपए पेंशन निधि के विनियोजन सहित अतिरिक्त दायिताएं पूरी की जाएगी। संरक्षा में निवेश में वृद्धि करने के प्रयोजन से, मूल्यह्रास आरक्षित निधि में विनियोजन को बढ़ाकर 9,500 करोड़ रुपए कर दिया गया है जो मौजूदा वर्ष के संशोधित अनुमान से लगभग 54% अधिक है।

121. रेलवे ने वर्ष 2012-13 के लिए सामान्य राजस्व को 6,676 करोड़ रुपए की पूर्ण लाभांश दायिता, जिसकी गणना मौजूदा वर्ष के लिए लागू दर के आधार पर की गई है, का भुगतान करने का बजट बनाया है।

122. महोदया, सभी संगठनों को अपने जीवन काल में उतार चढ़ाव का सामना करना पड़ता है और भारतीय रेल को भी समृद्धि और अभाव की स्थिति से गुजरना पड़ा है। वर्ष 2011-12 में संरक्षा संबंधी निवेश की तात्कालिक आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए 3000 करोड़ रुपए का ऋण प्रदान करने के लिए मैं माननीय वित्त मंत्री का आभारी हूँ। इस ऋण को दो बराबर किश्तों में अदा किया जाएगा और इस पर ब्याज की दर 8.55% होगी। **मुझे माननीय सदन को यह बताते हुए प्रसन्नता हो रही है कि मैं वर्ष 2012-13 में ही ब्याज सहित 3,000 करोड़ रुपए का पूरा ऋण वापस करने का प्रस्ताव करता हूँ।**

123. भारतीय रेल का अब तक सर्वाधिक परिचालन अनुपात वर्ष 1963-64 में रहा, जब यह 74.7% था। रेलवे बोर्ड के परामर्श से, 12वीं योजना के अंत तक मैंने परिचालन अनुपात में सुधार करके इसे 95% से 80% से भी कम करने का लक्ष्य रखा है। रेलवे वित्त में इस उल्लेखनीय सुधार से भविष्य में आने वाली चुनौतियों का सामना करने और रेलवे में जनता का विश्वास लौटाने के लिए एक ठोस आधार तैयार करने में मदद मिलेगी और इस तरह से सारी आशंकाएं दूर हो जाएंगी कि भारतीय रेलवे अधोगामी रुख अपना रही है। **मुझे आशा है कि मौजूदा वर्ष के 95% की तुलना में वर्ष 2012-13 में 84.9% का परिचालन अनुपात हासिल कर लिया जाएगा। यदि यही रुझान बना रहता है तो बिल्कुल भी शंका नहीं है कि 12वीं योजना के अंतर्गत यह परिचालन अनुपात अभी तक के सर्वोत्तम 74.7% के आंकड़े को भी पार कर लेगा।**

124. महोदया, सभी माननीय सदस्य भारतीय रेल की वित्तीय कठिनाइयों से पूर्णतया अवगत हैं। इन स्थितियों को बल देने वाले कारकों से भी सभी परिचित हैं। अपनी मौजूदा वित्तीय हालत के लिए रेलवे बहुत अधिक आलोचना का सामना कर रही है, जो अधिकांशत: गैर-जरुरी है। सरकार से प्राप्त बजटीय सहायता रेलों की आवश्यकता के स्तर के अनुरूप नहीं रही है, फिर भी यह मेरा कर्त्तव्य है कि हम अपने आप मामलों को सुलझाएं तथा संगठन को आगे बढ़ाएं। इस वर्ष अपने बजट का संतुलन बनाते समय तथा अगले वित्त वर्ष के लिए रेल बजट की रूपरेखा तैयार करते समय मैने हमारे पास उपलब्ध राजस्व मॉडल पर बारीकी से गौर किया और इस सिद्धांत **"जो स्वयं की मदद नहीं कर सकता, उसकी कोई मदद नहीं करता"** के अर्थ के महत्व को वास्तविक रूप में जान पाया।

125. विगत कुछ महीनों से मुझ पर रेलवे द्वारा अपर्याप्त संसाधन जुटाने के मामलों का निवारण करने के लिए समाज के प्रत्येक क्षेत्र चाहे कर्मचारी फेडरेशन, लोक लेखा समिति,

परामर्शदात्री तथा स्थायी समितियों सहित विभिन्न संसदीय समितियाँ, नियंत्रक एवं महालेखा परीक्षक, विभिन्न पार्टियों के संसद सदस्य, मीडिया हो यहां तक कि रेल उपयोगकर्त्ताओं से अत्यन्त दबाव पड़ रहा था। उन्होंने सामूहिक रूप से तथा व्यक्तिगत रूप से बार-बार यही प्रश्न दोहराया कि किन कारणों से रेलवे आंतरिक संसाधनों, को जुटाने में असहाय महसूस कर रही है, जो न केवल यात्री सुविधाओं को बेहतर बनाने के लिए आवश्यक है, बल्कि संरक्षा और विकास के लिए भी आवश्यक है।

126. सामाजिक कल्याण के उपाय के रूप में भारतीय रेल यात्रियों की 50 से अधिक कोटियों को यात्रा में छूट प्रदान करता है, जिसमें विद्यार्थी, खिलाड़ी, स्काउट एवं गाइड, किसान, वरिष्ठ नागरिक, अध्यापक, लड़कियां, युवक, रोगी इत्यादि शामिल हैं। यात्रियों को मिली इस छूट का वार्षिक मूल्य 800 करोड़ रुपए से अधिक है। भारतीय रेलों के समाज के प्रति योगदान को जारी रखते हुए, **मैं "एप्लास्टिक एनेमिया" तथा "सिकल सैल एनेमिया" से पीडित रोगियों को एसी 2, एसी 3, चेयर कार तथा स्लीपर क्लास के किरायों में 50% छूट देने का प्रस्ताव करता हूँ।**

127. अर्जुन पुरस्कार विजेताओं, जिन्होंने अपने संबंधित खेलकूद में उत्कृष्ट प्रदर्शन करके देश को गौरवान्वित किया, के सम्मान में, मैं **उनको राजधानी एवं शताब्दी गाडियों में यात्रा करने की सुविधा प्रदान करने का प्रस्ताव करता हूँ।**

128. महोदया, मैंने विभिन्न स्टेक होल्डरों के साथ व्यापक विचार-विमर्श किया। रेलों की इनपुट लागतें बढ़ रही हैं। कर्मचारी लागतों पर छठे वेतन आयोग के प्रभाव से माननीय सदस्य परिचित हैं। पिछले दशक के दौरान ईंधन की कीमतों में 50% से अधिक वृद्धि हो गई है। थोक मूल्य सूचकांक तथा उपभोगता मूल्य सूचकांक में इसी रुझान के अनुरूप वृद्धि हुई है। इस अवधि के दौरान सड़क यातायात किरायों में कई गुना वृद्धि हुई है। परिणामत: कम दूरी के यात्री यातायात का एक बड़ा मार्ग सड़क से रेल पर आ गया है, जिससे रेल इंफ्रास्ट्रक्चर पर अतिरिक्त दबाव पड़ गया है।

कंधे झुक गए हैं,
कमर लचक गई है,
बोझा उठा-उठा कर,
बेचारी रेल थक गई है,

रेलगाड़ी को नई दवा, नया असर चाहिए,
इस सफर में मुझको आपका हमसफर चाहिए।

129. क्योंकि पिछले लगभग 8 वर्षों से यात्री किरायों में कोई वृद्धि नहीं हुई है, इसलिए मुझे यात्री किरायों में काफी वृद्धि करने का परामर्श दिया गया। बहरहाल, आम आदमी, माँ माटी मानुष की चिंता से मार्गदर्शन मिला। मैंने अतिशय वृद्धि करने से अपने आपको रोक लिया।

130. समाज के गरीब नागरिकों को सम्मानजनक यात्रा प्रदान करने के लिए ममता बैनर्जी द्वारा इज्जत स्कीम की शुरूआत की गई थी। कोई भी आदमी जिसकी मासिक आय 1500 रुपये से कम हो वह मात्र 25 रुपये के मासिक पास से इस स्कीम का लाभ उठा सकता है। गरीब से गरीब वर्ग को राहत प्रदान करने के लिए **मैं इज्जत स्कीम के तहत यात्रा की दूरी को 100 किमी से बढ़ाकर 150 किमी. करने का प्रस्ताव रखता हूँ,** इस प्रकार सभी नामित सब-अर्बन खण्डों को कवर करते हुए 25 रुपए की दर में कोई बदलाव नहीं हुआ है।

131. जैसा कि माननीय सदस्य जानते ही हैं कि माल यातायात की आय से यात्री यातायात को आर्थिक सहायता प्रदान की जाती रही है। एक मद से दूसरी मद में भारी आर्थिक सहायता देने के इस मॉडल को लंबे समय तक कायम नहीं रखा जा सकता। यदि इसे जारी रखा गया, तो मुझे डर है कि रेलवे सड़क के हाथों अपने माल यातायात को गंवा सकती है।

132. महोदया, कई क्षेत्रों से एक **स्वतंत्र रेलवे टैरिफ रेगुलेटरी अथॉरिटी** की स्थापना के लिए मांग की जा रही है, जो मालभाड़े और किराए, दोनों के लिए टैरिफ स्तरों के लिए सुझाव देगा। बहरहाल मुझे लगता है कि यह एक महत्वपूर्ण क्षेत्र है और इस पर गहन चर्चा किए जाने की आवश्यकता है। निर्णय के पक्ष तथा विपक्ष दोनों पर ध्यान से विचार किए जाने की आवश्यकता है। ऐसी कोई एक्सक्लूसिव बॉडी नहीं है जो बताए कि एक स्वतंत्र बॉडी वांछनीय है। इसलिए मैं इस महत्वपूर्ण मुद्दे की जांच के लिए ग्राहकों, यात्रियों, व्यापार/उद्योग के प्रतिनिधियों और जन प्रतिनिधियों आदि के साथ एक विशेषज्ञों के समूह को नियुक्त कर रहा हूं। रिपोर्ट प्राप्त होने तथा संसद में विचार-विमर्श के बाद एक उपयुक्त निर्णय लिया जाएगा।

133. मैं आम आदमी पर कम से कम भार डालने और इस भार को उनकी वहन क्षमता के अंदर रखने के उद्देश्य से किरायों को युक्तिसंगत बनाने का प्रस्ताव करता हूं। मैं सब-अर्बन और साधारण द्वितीय श्रेणी के किरायों में केवल 2 पैसे प्रति किलोमीटर किराया बढ़ाए जाने की मांग कर रहा हूं। इसी तरह, मेल/एक्सप्रेस द्वितीय श्रेणी के किरायों में 3 पैसे प्रति किलोमीटर; शयनयान श्रेणी के लिए 5 पैसे प्रति किलोमीटर; एसी कुर्सीयान, एसी 3 टियर और प्रथम श्रेणी के लिए 10 पैसे प्रति किलोमीटर; एसी 2 टियर में 15 पैसे प्रति किलोमीटर और एसी 1 के लिए 30 पैसे प्रति किलोमीटर की वृद्धि का प्रस्ताव है। इसके साथ, विभिन्न

श्रेणियों के लिए प्रभार्य किराये और न्यूनतम दूरी को भी युक्तिसंगत बनाए जाने का प्रस्ताव है।

134. मैं जानता हूं कि बड़ी संख्या में यात्रियों को टिकट खिड़कियों पर खुले पैसे न होने की समस्या से दो-चार होना पड़ता है। इसके कारण परेशानी तो होती ही है, इसके साथ लंबी लाइनों के कारण टिकट देने के कार्य में भी विलंब होता है। खुले पैसे न होने के कारण यात्रियों द्वारा अपने पैसे छोडकर जाना भी एक आम बात है। इस समस्या का समाधान करने के लिए मैंने किराया संरचना में राउंड ऑफ प्रक्रिया को शामिल करने का निर्णय लिया है। सभी साधारण और मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों की किराया संरचना में राउंड ऑफ प्रणाली लागू की जाएगी। बहरहाल, उपनगरीय यात्रियों के लिए मैं कुछ मामलों में डाउनवार्ड राउंडिंग ऑफ के रूप में सीमित छूट की अनुमति प्रदान करने का प्रस्ताव करता हूं। उदाहरण के लिए 11 रुपये राउंड ऑफ करने पर 10 रुपये, 6 रुपये राउंड ऑफ करने पर 5 रुपये हो जाएंगे। अब न्यूनतम किराया और प्लेटफार्म टिकट की कीमत 5 रुपये होगी।

135. किरायों में इन प्रस्तावित संशोधनों से मामूली प्रभाव पडेगा। सब-अर्बन द्वितीय श्रेणी में 35 किमी. की दूरी तय करने वाले यात्रियों पर केवल 2 रुपये का अतिरिक्त भार पड़ेगा। नॉन-सब-अर्बन द्वितीय श्रेणी में 135 किमी. की दूरी करने वाले यात्रियों पर केवल 4 रुपये का अतिरिक्त भार पड़ेगा। मेल/एक्सप्रेस की द्वितीय श्रेणी में 375 किमी. की दूरी तक की यात्रा करने वाले यात्रियों को केवल 12 रुपये का और मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों की शयनयान श्रेणी में 750 किमी. की यात्रा के लिए केवल 40 रूपये का अतिरिक्त भुगतान करना होगा। एसी-3 टियर में 530 किलोमीटर की यात्रा करने पर यात्री को 57 रुपये का अतिरिक्त रूप से भुगतान करना होगा। एसी-2 टियर तथा एसी-1 में समान दूरी के लिए क्रमश: 84 तथा 163 रुपये की वृद्धि होगी।

136. यह प्रस्तावित समायोजन पिछले आठ वर्षों के दौरान ईंधन के दामों में हुई वृद्धि के प्रभाव को पूर्णतया समाप्त करने में भी समर्थ नहीं है। मैने भारतीय रेलवे के बहुमूल्य यात्रियों को कर्मचारी लागतों में हुई वृद्धि के बोझ से सुरक्षित रखा है।

137. मैं माननीय सदन को बताना चाहता हूं कि मैं यात्री सेवाओं की लागत में फ्यूल कंपोनेंट को अलग करने की प्रणाली पर विचार कर रहा हूँ और उसे **एफएसी (फ्यूल एडजेस्टमेंट कंपोनेंट)** कहा जाएगा। एफएसी प्रकृति में डायनेमिक होगा और ईंधन लागत के बदलने के साथ घटेगी या बढ़ेगी। मैं सदन को विश्वास में लेकर स्पष्ट रूप से बताना चाहता हूं कि रेलवे की इनपुट लागतों में और वृद्धि होने के मामले में इस प्रकार की वृद्धियों के प्रभाव से यात्रियों को अछूता रखना संभव नहीं होगा।

138. उपरोक्त प्रस्तावों के माध्यम से, मैं अपने यात्रियों के साथ एक साझेदारी बनाना चाहता हूं और माननीय सदन को विश्वास दिलाता हूं कि अतिरिक्त आमदनी से रेलवे उन्हें बेहतर, स्वच्छ और सुरक्षित सेवाएं देने में सहायता देगा। मुझे विश्वास है कि सभी इसका स्वागत करेंगे।

139. महोदया मैं भाषण को समाप्त करने से पहले कुछ पंक्तियां कहना चाहूँगा कि:

रेलगाड़ी की छुक-छुक में ही,
आम आदमी की धक-धक है।
रेलगाड़ी की बरक्कत में ही,
देश की बरक्कत है।
रेलगाड़ी को कुछ दुलार की जरूरत है,
थोड़ी राहत, थोड़ी चाहत, थोड़े प्यार की जरूरत है।
रेलगाड़ी की छुक-छुक में ही,
आम आदमी की धक-धक है।

140. महोदया, इन शब्दों के साथ, मैं माननीय सदन के समक्ष 2012-13 का रेल बजट प्रस्तुत करता हूँ।

****

अनुलग्नक 1 (पैरा सं.44)

2011-12 में पूरी की जाने वाली प्रस्तावित 41 नई लाइनों की सूची

1. चांदुरबाज़ार-नारखेड (पार्ट)
2. गोकुलनगर-मयोनापुर
3. कुमारडोल-हंसडीह
4. तालपुर-आरामबाग
5. बांका-काकावाड़ा
6. दुमका-शिकारीपाड़ा
7. दानापुर-पाटलीपुत्र (पार्ट)
8. दनियावां-चण्डी
9. कोडरमा-उरवान
10. धानावाड़-जमुआ
11. रूनियासैदपुर-जुब्बासानी
12. लांजीगढ़ रोड-जूनागढ़ (पार्ट)
13. खोरदा रोड-बेगुनिया (पार्ट)
14. पांडु पिंडारा-भामबेवा
15. ललितपुर-उदयपुरा
16. उदयपुरा-मवाई (पार्ट)
17. फतेहाबाद-इटावा (पार्ट)
18. भिण्ड-इटावा (पार्ट)
19. इटावा-मैनपुरी (पार्ट)
20. बिष्णुपुर-सागर सुल्तानपुर (पार्ट)
21. पनियावा-छितौनी
22. महाराजगंज-बिष्णुपुर महुआरी
23. न्यू कूचबिहार-गोलकगंज (पार्ट)
24. न्यू चांगराबांधा-न्यू कूचबिहार (पार्ट)
25. हारमुती-नाहरलगुन
26. अगरतला-उदयपुर (पार्ट)
27. जीरीबाम-धोलाखल
28. दौसा-डीडवाना (पार्ट)
29. नामखल-मोहानुर
30. नीदमंगलम-मनारगुडी
31. मोहानुर-करूर
32. वालाजाह रोड-रानीपेट
33. जगयापेट-मेलाचेरूवु
34. मेटपल्ली-मोरताड
35. रायचूर-पाण्डुरंगस्वामी (पार्ट)
36. होमनाबाद-हल्लीखेड
37. नोसाम-बांगनपल्ली
38. देवरकादरा-कृष्णा (पार्ट)
39. सकरायापांटा-कानिवेहल्ली
40. कानिवेहल्ली-चिकमगलूर (पार्ट)
41. मवाई-खड़गपुर

*****

अनुलग्नक 2 (पैरा सं.44)

2012-13 में पूरी की जाने वाली लक्ष्य निर्धारित नई लाइन परियोजनाओं की सूची

1. अहमदनगर-नारायणडोह
2. बारमसिया-शिकारीपाड़ा
3. बड़ा पलासी-भटुरिया
4. पिनारगरिया-हरसिंघा
5. चंदन-कतूरिया
6. ककवाड़ा-कझौसा
7. आरामबाग-गोघाट
8. अजीमगंज-जियागंज
9. जमुआ-कावर
10. ऊरवान-कुजू
11. बरकाकाना-सिद्धवाड़
12. खगड़िया-अलौली
13. हारनगर-कुशेश्वरस्थान
14. चण्डी-बिहारशरीफ
15. कोसी पुल
16. बेगुनिया-नयागढ़
17. तालचेर-सुनाखानी
18. ऊधमपुर-कटरा
19. काजीगुण्ड-बनिहाल
20. भामबेवा-गोहाना
21. खमानो-साहनेवाल
22. भिण्ड-इटावा (पार्ट)
23. इटावा-मैनपुरी (पार्ट)
24. भटनी-चौरिया
25. बथुआ बाज़ार-पांचदेवरी
26. सागरसुल्तानपुर-मसरख
27. गौरीपुर-बिलासीपाड़ा
28. मैनागुडी रोड-न्यू मैनागुडी और न्यू दामोहिनी के बीच वाई-लिंक
29. बोगीबील पुल तक नॉर्थ बैंक रेल लिंक और साऊथ लिंक
30. दुधनोई-मेंदीपठार
31. दौसा-डीडवाना
32. अंगामाली-कालडी
33. बांगनपल्ली-नांदयाल
34. गुलबर्गा-सुल्तानपुर
35. मारिकेल-मखतल
36. रायचूर-गडवल
37. मोरताड-अरमूर
38. कुडप्पा-गंगनपल्ली
39. देशप्राण-नन्दीग्राम
40. मतनसीबपुर-मासाग्राम
41. कानिवेहल्ली-चिकमगलूर
42. हिरीसावे-श्रवणबेलगोला
43. रायदुर्ग-अवुलादत्ता
44. छोटा उदयपुर-अलीराजपुर
45. खड़गपुर-छतरपुर

*****

अनुलग्नक 3 (पैरा सं.45)

योजना आयोग के मूल्यांकन के लिए भेजी गई 78 नई लाइन परियोजनाओं की सूची

1. अजमेर-कोटा (नसीराबाद-जालिन्द्री)
2. टोंक के रास्ते अजमेर-सवाईमाधोपुर
3. तठवारी और सिंघाना के रास्ते अमरपुरा (जोरासी) से चिरावा
4. महाराजगंज के रास्ते आनंदनगर-घुगली
5. आनंदपुर साहिब-गढ़शंकर
6. निर्मल के रासते अरमूर-अदीलाबाद
7. बद्दी-कालका
8. बड़ी सादड़ी-नीमच
9. बल्लारशाह से सूरजगढ़ (ईटापल्ली)
10. बाराजमदा-तातीबा
11. बारपेटा रोड-तिहू
12. बरवाडीह-चिरीमिरी
13. भावनगर-तारापुर
14. बिलाड़ा-बाड़
15. बिलासपुर से लेह (कुल्लू एवं मनाली के रास्ते)
16. बुढवल-बहराइच
17. चापरमुख-डिब्रूगढ़
18. तारानगर के रास्ते चुरू-नोहार
19. डांगरी-ढोला
20. धारवाड-बेलगाम
21. धुले-अमलनेर
22. दीमापुर-तिजिट
23. दोनाकोण्डा-बितरागुंटा
24. दुल्लाबछेड़ा-चिरागी और बरईग्राम-दुल्लाबछेड़ा
25. एटा-कासगंज
26. अकबरगंज, महाराजगंज और रायबरेली के रास्ते फैज़ाबाद-लालगंज
27. फिरोज़पुर-पट्टी
28. गदग-हवेरी
29. गदग-वाड़ी
30. सम्भल, राजघाट, बदायूं, एटा के रास्ते गजरौला-मैनपुरी
31. घनौली-बद्दी
32. बद्दी, नालागढ़, जगाधरी, सूरजपुर, काला अम्ब, पौंटा साहिब के रास्ते घनौली-देहरादून
33. बरसाना और नंदगांव के रास्ते गोवर्धन-कोसीकलां
34. हसनाबाद-मछलंदपुर
35. हस्तिनापुर-मेरठ
36. अगरोहा और फतेहाबाद के रास्ते हिसार से सिरसा
37. हमीरा के रास्ते जैसलमेर से सानू
38. कृष्णगिरी के रास्ते जोलारपेट्टई-होसूर
39. कांदरा-नामकोम (रांची)
40. कान्हनगढ़-पनातूर
41. बांसी के रास्ते कपिलवस्तु-बस्ती

42. करईकल-पीरालाम
43. अतरौली के रास्ते कासगंज-खुर्जा
44. खारगौन, बदवानी के रास्ते खंडवा-धार
45. किनवट-महूर
46. कोण्डापल्ली-कोठागुडेम
47. कृष्णराजनगर-कुशाल नगर
48. लालाबाज़ार-वैरनगेटे
49. लोहारदगा-कोरबा
50. मालेगांव और धुले के रास्ते मनमाड-इंदौर
51. मानुगुरू-रामागुंडम स्टेशन
52. मरकापुर-श्रीसैलम
53. उरई-जालौन-कोंच
54. पांडुरंगापुरम-भद्राचलम
55. पारसनाथ-मधुबन
56. समाना के रास्ते पटियाला-जाखल/नरवाना
57. पटियाला-कुरूक्षेत्र
58. पेंडरा रोड-कोरबा/गेवरा रोड
59. पिदुगुरूल्ला से नैरूसाराओपेट
60. चंदेरी के रास्ते पिपरईगांव और ललितपुर
61. पिपरेंटी-जसीडीह
62. पुणे-नासिक
63. पुष्कर-मेड़ता
64. रायगढ-मान्ड कोलरी से भूपदेवपुर
65. रायपुर-झारसुगुडा
66. रायगडा-गोपालपुर
67. ऋषिकेश-डोईवाला
68. रोटेगांव-पुणताम्बा
69. महादेवपुर, नामसाई, चिंगखाम के रास्ते रूपई-परशुरामकुण्ड
70. सबरीमला-चेंगान्नूर
71. सिलीगुडी-सुकना
72. टनकपुर-बागेश्वर
73. टांडा-होशियारपुर
74. तुली लाइन से तुली टाऊन (तुली-तुली रोड)
75. ऊना-होशियारपुर
76. वीर-हरिहरेश्वर
77. थियाट हमीरा-सानू
78. कादिरी-पुट्टापर्ती
79. चिकबल्लापुर-पुट्टापर्ती
80. श्रीनिवासपुरा-मदनापल्ली
81. ऊधमपुर/कटरा-डोडा-भदरवाहा और डोडा-किश्तवाड़
82. सधौरा, नारायणगढ़ के रास्ते यमुना नगर-चण्डीगढ़
83. जहीराबाद-सिकंदराबाद
84. बछरावां-लालगंज
85. श्रीपेरूम्बदुर और ओरागडम के रास्ते आवडी-गडुवनचेरी

अनुलग्नक 4 (पैरा सं.45)

2012-13 के दौरान शुरू किए जाने वाले 111 नई लाइन सर्वेक्षणों की सूची

1. नांदेड-लातूर रोड
2. न्यू मुंबई और ठाणे पर प्रस्तावित एयरपोर्ट के बीच रेलवे लिंक
3. नासिक-सिन्नर
4. मालेगांव-सतना-साकी-चिंचपाड़ा
5. कुरूप्पम, पार्वतीपुरम, मक्कावा, सालूर, नरसीपटनम के रास्ते गुनुपुर-नरसीपटनम रोड
6. जयपुर, अराडी के रास्ते जाजपुर क्योंझर रोड-धमरा पोर्ट
7. पिलदा-पालावी-बालौदा बाज़ार-कासडोल-सारसिवान-ओडिसा
8. तालचेर-अंगुल
9. चाकुलिया तक रूपसा-बुढामारा लाइन का विस्तार
10. केन्दुरझार रोड-जाजपुर
11. भगवानपुर और चेरिया बरियारपुर के रास्ते बरौनी-हसनपुर
12. किंजर के रास्ते जेहानाबाद-अरवल
13. गिरीडीह रेलवे स्टेशन को पारसनाथ मधुबन रेल लाइन से जोड़ना
14. लाहर के रास्ते भिण्ड और कोंच
15. एटा जं.-भरथना-खिहोरा-औरैया-जालौन
16. पिलखानी-कलसी
17. पनकी-मंधना
18. दोहारीघाट-बरहालगंज-बासगांव-सहजनवां
19. सहजनवां-बखीरा-बांसी
20. हल्द्वानी-चोरगलिया
21. हल्द्वानी-रीठा साहिब
22. उन्नाव-पुरवा-मौरावां-लखनऊ
23. फुरकेटिंग से बाघटी वैली
24. सिपाझार, मंगलदोई, खारूपेटिया, दालगांव, सियालमारी, बासीमारी, रौटा और ओरांग के रास्ते चांगसारी-तेजपुर
25. अंबेडकर नगर-बसखारी-जहांगीरपुरी-आज़मगढ़
26. प्रतापगढ़-मंदसौर
27. सफीपुर (उन्नाव-पीलीभीत खंड पर) –बिठूर स्टेशन
28. जगाधरी-यमुनानगर के रास्ते पेहोवा से पौंटा साहिब
29. शंभू-लालडू के बीच अतिरिक्त कॉर्ड लाइन के साथ चण्डीगढ़ तक बढ़ाए गए राजपुर थर्मल प्लांट के लिए कोयले की सप्लाई के लिए रेल लिंक
30. यमुना नदी के किनारों के साथ-साथ देहरादून और पुरोला
31. सरदारशहर-सिरसा
32. नाथद्वारा-कांकरोली-गंगापुर-भीलवाड़ा
33. पाली, मारवाड़, लूनी, जयपुर के रास्ते बाडमेर-दिल्ली
34. सीकर, सालासर और उदयपुरवती के रास्ते नीम का थाना और सुजानगढ़
35. खाटू श्यामजी के रास्ते डिडवाना-रींगस
36. भाटगांव-प्रतापपुर-वदरोफनगर-रेणुकूट
37. चांपा-अंभनपुर बाई पास लाइन
38. लामता-पारसवाडा-बैहार-मलाजखण्ड
39. सिवनी-बारघाट-कटंगी

40. सिवनी-छपरा-लखनादौन
41. गुइंडी, पूनामल्ली के रास्ते चेन्नई से श्रीपेरूम्बदूर
42. कांचीपुरम-तिरूवनामलाई-काटपाडी
43. कुंभकोणम-अंडीमडम-जयनकंडम-वृद्धाचलम
44. कण्णूर-कण्णूर एयरपोर्ट रेल लिंक
45. विझीजंम पोर्ट के साथ बलरामपुरम स्टेशन
46. फंडारवाकोट्टई के रास्ते तंजावूर से पुदुकोट्टई
47. अट्टीपट्टू-एण्णोर सी पोर्ट
48. कोलिनगोडे-त्रिशूर
49. अंगदीपुरम-ओट्टापलम
50. हवेरी से सिरसी
51. दंडेली को हुबली-अकोला लाइन से जोड़ने के लिए रेल लिंक
52. बोदीनयाकुन्नूर के रास्ते दिंडीगुल-कुमुली
53. बेमेतरा के रास्ते जबलपुर-राजनंदगांव; कावरढा-मांडला
54. सतना-मिर्जापुर
55. सागर से बंडरी मालथोन-ललितपुर रेलवे लाइन
56. पिपलोद-देवगढ़ बारा-छोटा उदयपुर-राजपीपला
57. होशियारपुर-फगवाड़ा
58. राहों-समराला
59. निजामपटनम के रास्ते मछलीपटनम-रेपल्ली
60. तुमगांव, पटेवा, पिठौरा, सरायपाली के रास्ते महासमुंद से बारगढ़
61. दिपका-गटौरा आर एस
62. प्रस्तावित दल्ली राजहरा रेलवे लाइन का बालोद-धमतारी तक निर्माण करके विस्तार करना
63. बालूदाबाज़ार के रास्ते रायपुर-शिवनारायन
64. रायपुर-राजिम, गरियाबंध, मैनपुर, देवभोग से ओडिशा
65. अहिरवाड़ा-धमधा-बेमेतरा-नवागढ़-मुंगेली के रास्ते चारौदा और बिलासपुर
66. नागपुर हाल्ट (बोरीदंड-अंबिकापुर रेल लाइन पर) से पाराडोल (बोरीदंड चिरीमिरी रेल लाइन पर) तक
67. आरंग, तुमगांव, झालप, पटेवा, बसाना और सरायपाली के रास्ते रायपुर-बारगढ़
68. हासदेव-अरण्ड कोलफील्ड कोरीडोर के अंतर्गत अकलतारा-मोरगा और पारसा-सूरजपुर को मुंबई-हावड़ा लाइन और अनूपपुर-अंबिकापुर लाइन से जोड़ना
69. रायगढ़-मण्ड कोलफील्ड कोरीडोर परियोजना के अंतर्गत घारगोधा तक तलईपल्ली-रायगढ़
70. रायगढ़-मण्ड कोलफील्ड कोरीडोर परियोजना के अंतर्गत कोरबा-लोहारदगा लाइन को खारसिया-घारगोधा-धरमजयगढ़ से जोड़ना अथवा पठालगांव, जशपुर, लोहारदगा तक विस्तार
71. चांपा-कोरबा-धरमजयगढ़-पठालगांव-अंबिकापुर
72. पेन्दरा-गेवरा रोड से हरदीबाज़ार-पंटोरा-पहाड़िया-चांपा
73. बांसकोट, अमरावती, कोन्डागांव के रास्ते जगदलपुर तक रायपुर-धमतारी बीजी लाइन के बीच रेल लिंक
74. खैरागढ़, कावरधा, बोरला के रास्ते रायपुर-जबलपुर
75. राजनंदगांव चौकी, मोहला, मानपुर रेल लाइन
76. चिरीमिरी-नागपुर हाल्ट आर एस
77. अंबिकापुर से म्योरपुर-चोपान, ताकि इसे दिल्ली मेन लाइन से जोड़ा जा सके
78. अंबिकापुर से झारसुगुडा, ताकि इसे दिल्ली मेन लाइन से जोड़ा जा सके
79. बतौली, सीतापुर, पठालगांव, कोटबा के रास्ते अंबिकापुर से झारसुगुडा
80. कोरबा-रांची
81. खडगांव, भरी टोला और मानपुर गांव के रास्ते दल्लीराजहरा-चंद्रपुर (महाराष्ट्र)
82. मानपुर गांव के रास्ते चंद्रपुर (महाराष्ट्र) तक राजनंदगांव और डोंगरगांव
83. भानुप्रतापपुर लिंक को दल्लीराजहरा-रौघाट निर्माणाधीन रेल लाइन से जोड़ना और इसे जगदलपुर तक जोड़ना
84. अंबिकापुर के रास्ते रेणुकूट-कोरबा

85. बनारस, इलाहाबाद के रास्ते रायगढ़-गया
86. डोंगरगढ़-ऊसलपुर
87. सालावास और बानाद के बीच बाई पास लाइन
88. जालौर-फालना
89. भिलडी-पाटन
90. गोधरा-दाहोद-इंदौर-देवास
91. गुजरात के हजीरा, दाहेज, बेदी और पोरबंदर जैसे छोटे पोर्टों को जोड़ने के लिए ब्रॉड गेज़ संपर्क की व्यवस्था
92. सुगौर-ललितपुर
93. सिंगरेनी कोलरी से गांधीपुरम तक रेल लिंक
94. इंदौर-बेतूल
95. अरनेज-तारापुर
96. छिंदवाडा-गदरवाड़ा-उदयपुर-जयसिंहनगर-सुगौर-बांदा बडामल्हारा खजुराहो रेल लाइन
97. कोइरा के रास्ते रॉक्सी साइडिंग से बांसपानी तक तथा किरीबुरू से बारबील तक रेल लिंक का विस्तार
98. नासिक-सूरत
99. बांग्लादेश के साथ रेल लिंक के लिए चिटगांव और बेलोनिया को जोड़ने के लिए लिंक की व्यवस्था
100. उज्जैन-राजगंजमंडी
101. जबलपुर-इंदौर
102. बूंदी-कांकेर
103. पुणे-मुंबई-अहमदाबाद के बीच हाई स्पीड रेल कॉरीडोर (एचएसआरसी)
104. लूनी जं., समदडी, भिलडी जं., पालनपुर, मारवाड़ और पोखरन जं. स्टेशनों पर बाई पास लाइन
105. ईदापल्ली-गुरूवायूर
106. चेंगान्नूर-तिरूवनंतपुरम
107. चांपापुकुर-देबीपुर
108. बशीरहाट-मसलंदपुर
109. मलांचा के रास्ते घाटकपुकुर-हसनाबाद
110. इम्फाल-मोरेह
111. एग्रा-बेलदा
112. शिमोगा - शिकारीपुरा - रानेबेनूर
113. मधुगिरी - गौरीबिदनूर
114. शिरडी - शाहपुर - घोटी

*****

अनुलग्नक 5 (पैरा सं.45)

2012-13 के लिए स्वीकृत की गई 11 नई लाइन परियोजनाओं की सूची

1. भद्राचलम-कोव्वूर
2. कुलपी-डायमण्ड हार्बर
3. ऊंचाहार-अमेठी
4. तारकेश्वर-फुरफुरा शरीफ़
5. मेहम के रास्ते रोहतक-हांसी
6. नंदीग्राम-कंडियामारी (नयाचार)
7. अक्कनपेट-मेदक
8. इटाहार-बुनियादपुर
9. नंदाकुमार-बोलाईपांडा
10. मुकुटमोनिपुर-झिलीमिली
11. राजाभाटखोवा-जैंती

*****

अनुलग्नक 6 (पैरा सं.46)

2011-12 में पूरी की जाने वाली 19 आमान परिवर्तन कार्यों की सूची

1. मधेपुरा-मुरलीगंज
2. मुरलीगंज-बनमनखी
3. बैरगनिया-चौरादानो
4. बरेली-लालकुआं
5. आनंद नगर-नौगढ़
6. कटिहार- तेजनारायणपुर (पार्ट)
7. न्यू माल-चांगराबांधा
8. रांगिया-रंगापाड़ा नॉर्थ
9. श्रीगंगानगर-सरूपसर
10. श्रीगंगानगर-हनुमानगढ़ (पार्ट)
11. विरूद्धनगर-अरूपकोट्टई
12. मईलादुतुरई-तिरूवरूर
13. पलानी-पोलाची
14. पोलाची-पालघाट (पार्ट)
15. अरुपकोट्टई-मानमदुरै
16. कोलार-चिंतामनी
17. चिकबल्लापुर-सिद्दलगुट्टा
18. अंकलेश्वर-राजपीपला
19. फारूखनगर-गढ़ी हरसरू

अनुलग्नक 7 (पैरा सं.46)

2012-13 में पूरी की जाने वाली 17 आमान परिवर्तन परियोजनाओं की सूची

1. कृष्णनगर सिटी-आमघाटा
2. बनमनखी-पूर्णिया
3. सहरसा-सरायगढ़
4. कासगंज-बरेली
5. थावे-छपरा
6. गोन्डा-बरहनी
7. रंगपाड़ा नॉर्थ-नॉर्थ लखीमपुर
8. बलिपाड़ा-भालुकपोंग
9. रतनगढ़-सरदारशहर
10. हनुमानगढ़-श्रीगंगानगर
11. सीकर-लोहारू
12. सेनगोट्टई-भगवतीपुरम
13. ईदामन्न-पुनालूर
14. मुतलामाडा-पालक्काड
15. पोलाची-किनाट्टुक्काडावु
16. चिंतामणि-सिदलाघट्टा
17. रतलाम-फतेहाबाद

*****

अनुलग्नक 8 (पैरा सं.46)

2012-13 में स्वीकृत की गई नए आमान परिवर्तन परियोजनाओं की सूची

1. अहमदाबा-बोताड
2. ढासा-जेतलसर

अनुलग्नक 9 (पैरा सं.46)

योजना आयोग को भेजी गई 4 आमान परिवर्तन परियोजनाओं की सूची

1. दोहरीघाट-इंदारा
2. आबू रोड तक विस्तार सहित हिम्मतनगर-खेडब्रह्मा
3. नागभीड़-नागपुर
4. मावली-बड़ी सदरी

अनुलग्नक 10 (पैरा सं.46)

2012-13 में आमान परिवर्तन के लिए स्वीकृत किए गए 7 नए सर्वेक्षणों की सूची

1. कलोल-कादी
2. गांधीधाम-अंजार-मुंद्रा
3. खम्भात-खम्भात पोर्ट
4. अहमदाबाद-सरदारग्राम-दभोदा नांदोल दाहेगाम-राखियाल-जलियामठ-प्रतीज-हिम्मतनगर
5. नवलाखी-मलिया-राजकोट
6. तांतपुर से बांसी पहाड़पुर
7. भावनगर-अधेलाल-धोलेरा-वतमान-पेटलाड

****

अनुलग्नक 11 (पैरा सं.48)

2012-13 के दौरान पूरे किए जाने के लिए 55 दोहरीकरण कार्यों की सूची

1. पेन-कासू
2. पनवेल-अपता
3. चांदपाड़ा-बोंगांव
4. घुटरीशरीफ-केनिंग
5. मगराहाट-डायमण्ड हार्बर
6. दक्षिण बारासत-लक्ष्मीकांतपुर
7. जीरत-गुप्तीपाड़ा
8. गुप्तीपाड़ा-अंबिका कालना
9. कटवा-दैहाट
10. शांतिपुर-तुलिया
11. कोरूकोन्डा-विजयानगरम
12. कोट्टवलासा-कंटकपल्ली
13. जाखल-मानसा
14. पानीपत-खुकराना
15. दोमिनगढ़-सहजनवा
16. बुढवल-जहांगीराबाद
17. बैतालपुर-भटनी-भटनी-नौनकर
18. भाटपार रानी-भटनी
19. न्यू गुवाहाटी (पार्ट)
20. केशवगंज-सिरोही
21. बनास-स्वरूपगंज
22. चेंगलपट्टू-विष्णुपुरम (पार्ट)
23. मावेलिकारा-चेंगान्नूर
24. एण्णोर-अट्टीपट्टू तीसरी लाइन
25. गोकुलपुर-मिदनापुर
26. दुमेत्रा-चांपाझाड़न
27. बांसपानी-जरोली
28. टिकियापाड़ा-संतरागाछी
29. कालूमना-नागपुर
30. चांपा बाई पास
31. रामानगरम-चेन्नापटना
32. मैसूर-नागनहल्ली
33. मदूर-हानाकेरे
34. बल्लाकेरे-बिरूर
35. बिरूर-अज्जामपुर (पार्ट)
36. गांधीधाम-कांदला पोर्ट
37. कालापीपल-फांदा
38. उधना-जलगांव (पार्ट)
39. बैकुण्ठ-सिलयारी

40. दादरी-गाजियाबाद
41. ताडीपत्री-रायलाचेरूवु
42. बालीचक-श्यामचक
43. घांटीकल-नारज
44. तिलदा-बैकुण्ठ
45. अस्पसरी-इसिवी
46. खुर्जा-कुलवा
47. नागौर-अडोनी
48. बरेठ-गुलाबगांव
49. छाता-भूतेश्वर
50. अडोनी-इसीवी
51. छौलाहा-जैताहैर
52. हरि-वेंकटनगर
53. हौर-बालीचक
54. श्यामचक-मादपुर
55. कुलवा-अलीगढ़

****

अनुलग्नक 12 (पैरा सं.48)

2012-13 के दौरान पूरे किए जाने के लिए 67 दोहरीकरण कार्यों की सूची

1. आपटा-जीते
2. कासू-रोहा
3. दानकुनी-बल्ली
4. कृष्णानगर-धुबुलिया
5. फुलिया-कलिनारायणपुर
6. तिनपहाड़-तालझारी
7. भगवानगोला-जियागंज
8. बढ़हरवा-बोनीडंगा
9. नालहाटी-ताकीपुर
10. अंबिका कालना-धात्रीग्राम
11. दैनहाट-पतुली
12. पोराडंगा-मनीग्राम
13. चंद्रापुरा-राजाबेरा
14. लपनगा-बरूंदमल
15. कोरूकोन्डा-अलामान्डा-कंटकपल्ली
16. देलंग-सखीगोपाल
17. सिंहाचलम नॉर्थ-गोपालीपटनम बाई पास लाइन
18. अंगुल-केरेजंग
19. पलवल-टीकेडी जंक्शन केबिन
20. सुल्तानपुर-भादियां
21. बंधुआ कलां-शिवनगर
22. लोहटा-चौखंडी-सेवापुरी
23. मानसा-मौर
24. घाघराघाट-चौकाघाट
25. जहांगीराबाद-बाराबंकी
26. चौरी चौरा-बैतलपुर
27. अंबारी फलकटा-बेलाकोबा
28. बेलाकोबा-रानीनगर जलपाईगुडी
29. न्यू कूच बिहार-बनेश्वर
30. न्यू अलीपुरद्वार-समुखतला रोड
31. बानस-सिरोही
32. अट्टीपट्टू-एण्णोर चौथी लाइन
33. ओट्टीवक्कम-मधुरंतकम
34. मेलमारूवतूर-तोजूप्पेडू
35. टिंडीवनम-पेरानी
36. राघवपुरम-पेदमपेट
37. मूरी-मूरी आऊटर
38. राजखरसावां-महलीमरूप
39. खड़गपुर-गोकुलपुर

40. चन्नापाटना-सेतीहल्ली
41. हानाकेरे-मांडया
42. मांडया-येलीयूर
43. नगवनगला-अज्जामपुर
44. अज्जामपुर-शिवानी
45. उकईसोनगढ़-चिंचपाड़ा
46. धरनगांव-पालदी
47. होडल-छाता
48. इसीवी-कुपगल
49. कोसीगी-मंत्रालयम
50. सिलयारी-मंधार
51. मंधार-उरकुरा
52. सूखी सेवइयां-दीवानगंज
53. गुलाबगंज-सुमेर
54. सलामतपुर-दीवानगंज
55. कल्हार-मंडी बामौरा
56. जेनापुर-जखापुर
57. वेंकटनगर-निगौरा
58. चूल्हा-अनूपपुर
59. बेलघाना-तेनगनमाडा
60. अरक्कोणम-तिरूवालनगाडु
61. अरियालूर-वालादी
62. महिसादल-बारदा
63. बारदा-बासूलया सुताहाता
64. मनोहरपुर-पोसोईटा
65. जाकपुर-श्यामचक
66. कटक-बारंग
67. रजतगढ़-बारंग

****

अनुलग्नक 13 (पैरा सं.48)

2012-13 में स्वीकृत की गई 23 नई दोहरीकरण परियोजनाओं की सूची

1. वर्धा (सेवाग्राम)-नागपुर तीसरी लाइन
2. कोसी नदी पर पुल सहित कटरीहा-कुरसेला कहीं-कहीं दोहरीकरण
3. बाजारसऊ-अजीमगंज
4. मोनीग्राम-नीमिताि
5. बांगुरग्राम-गुरिया कहीं-कहीं दोहरीकरण
6. बारखेड़ा-हबीबगंज तीसरी लाइन
7. इटारसी-बुधनी तीसरी लाइन
8. छपरा-बलिया कहीं-कहीं दोहरीकरण
9. रानी-मारवाड़ जं. कहीं-कहीं दोहरीकरण
10. सागरदीघी-अजीमगंज दोहरीकरण
11. घाटपिंडराई-बेलखेड़ा दोहरीकरण
12. मेरठ-तापरी खंड का भाग मेरठ-मुज़फ्फरनगर
13. आनंद विहार-तिलक ब्रिज तीसरी एवं चौथी लाइन
14. अंडूल (फ्लाईओवर)-बाल्टीकुड़ी (बंकरनयाबाज़) दोहरीकरण
15. खड़गपुर-नारायणगढ़ तीसरी लाइन
16. लक्सर-हरिद्वार कहीं-कहीं दोहरीकरण
17. लामडिंग-होजाई कहीं-कहीं दोहरीकरण
18. राजखरसावां-चक्रधरपुर तीसरी लाइन
19. मनोहरपुर-बांदामुंडा तीसरी लाइन
20. काजीपेट-विजयवाडा तीसरी लाइन
21. न्यू कूच बिहार-गुमानीहाट कहीं-कहीं दोहरीकरण
22. भद्रक-नेरगुंडी तीसरी लाइन
23. कानपुर-झांसी दोहरीकरण

*****

अनुलग्नक 14 (पैरा सं.48)

योजना आयोग को मूल्यांकन के लिए भेजी गई दोहरीकरण की 4 नई परियोजनाओं की सूची

1. बीबीनगर-नालापाडु
2. दोरनाकल जं.-मानुगुरू- विद्युतीकरण सहित दोहरीकरण
3. जोलारपेट्टई-काटपाडी-अरक्कोणम
4. रेणिगुंटा-अरक्कोणम तीसरी लाइन

अनुलग्नक 15 (पैरा सं.48)

2012-13 में स्वीकृत की गई दोहरीकरण परियोजनाओं के लिए 21 नए सर्वेक्षणों की सूची

1. आमला-छिंदवाड़ा
2. वसई-ठाणे-दिवा विद्युतीकरण सहित
3. रायगडा-कोरापुट
4. मुजफ्फरपुर-मोतीहारी-नरकटियागंज-गोरखपुर
5. दरभंगा-समस्तीपुर
6. झांसी-खैरार
7. बाराबंकी-फैजाबाद-अयोध्या-जाफराबाद
8. छपरा-बलिया-मऊ-आज़मगढ़-शाहगंज विद्युतीकरण सहित
9. कानपुर-कासगंज-मथुरा
10. इलाहाबाद-वाराणसी
11. जौनपुर-जंघई-फाफामऊ-ऊंचाहार-उन्नाव
12. खड़गपुर और भद्रक के बीच तीसरी लाइन
13. गदग-सोलापुर
14. ग्वालियर-गुना-मक्सी
15. राजकोट-ओखा
16. सुरेन्द्रनगर-वाणी रोड
17. खुर्जा-मेरठ रेलवे लाइन
18. साहिबगंज लूप
19. मदुरै-तिरूनेलवेली-कन्याकुमारी विद्युतीकरण सहित
20. त्रिवेन्द्रम और कन्याकुमारी
21. तामलुक-दीघा

****

अनुलग्नक 16 (पैरा सं.49)

2012-13 में स्वीकृत की गई 10 नई रेल विद्युतीकरण परियोजनाओं की सूची

	खंड
1	इटारसी-मानिकपुर-छिओकी
2	तितलागढ़-संभलपुर-झरसुगुडा और अंगुल-संभलपुर
3	मालदा-सिंहबाद सहित पाकुर-कुमेदपुर
4	नल्लापाडु-गुंतकल
5	होसपेट-गुंतकल और तोरनगल्लु-रंजीतपुरा
6	गडवा रोड-चोपान-सिंगरौली
7	मान्हेरू-हिसार
8	आमला-छिंदवाड़ा-कालूमना
9	कोयम्बटूर-मेटूपलायम
10	जमुरिया-इखरा के रास्ते अंडाल-सीतारामपुर

अनुलग्नक 17 (पैरा सं.49)

2012-13 में स्वीकृत किए गए 20 नए रेल विद्युतीकरण सर्वेक्षणों की सूची

	खंड
1	भागलपुर-मंदार हिल सहित पाकुर-साहिबगंज-क्यूल
2	मिरज-कोल्हापुर सहित लोंडा-मिरज-पुणे
3	मक्सी-विजयपुर और गुना-ग्वालियर
4	बीबीनगर (पगिडीपल्ली)-नल्लापाडु
5	कुरूक्षेत्र-कैथल-नरवाना
6	लामडिंग के रास्ते गुवाहाटी-तिनसुकिया
7	झांसी-मानिकपुर (खैरार-कानपुर सहित)
8	होसपेट-गदग-हुबली
9	मैसूर-हसन-मंगलौर (हसन-अरसीकेरे सहित)
10	मनमाड-मुदखेड-लिंगमपल्ली-धोन
11	ऊंचाहार-उतरेतिया-बालामऊ-सीतापुर
12	रांची-लोहारदगा-टोरी
13	बेंगलुरू-तुमकुर-हुबली-लोन्डा-वास्को डा गामा (बिरूर-तालगुप्पा सहित)
14	चिकजाजूर-बेल्लारी
15	हिसार-जाखल-लुधियाना
16	बरेली-चंदौसी सहित मुरादाबाद-अलीगढ़
17	हिसार-बठिन्डा-सूरतगढ़-फलोदी-जोधपुर-भिलडी (फलोदी-जैसलमेर और समदड़ी-मुनाबावो सहित)
18	पनवेल-पेन-रोहा
19	इरोड-करूर-तिरूचिरापल्ली और करूर-दिण्डीगुल
20	करईकल/करईकल पोर्ट-तिरूवरूर-तंजावूर-तिरूचिरापल्ली और नागापट्टीनम-वेलनकानी

*****

अनुलग्नक 18 (पैरा सं.62)

राज्यों के सहयोग से निष्पादित की जाने वाली 31 परियोजनाओं की सूची

आंध्र प्रदेश

1. कोटीपल्ली-नरसापुर
2. कुडप्पा-बेंगलुरू (बंगारपेट)
3. नादिकुडी-श्रीकालाहस्ती
4. विजयवाड़ा-गुडीवाडा-भीमावरम-नरसापुर, गुडीवाडा-मछलीपटनम और भीमावरम-निदादावोलु विद्युतीकरण सहित दोहरीकरण

छत्तीसगढ़

5. दल्लीराजहरा-जगदलपुर

हरियाणा

6. जींद-सोनीपत

हिमाचल प्रदेश

7. भानुपल्ली-बिलासपुर-बेरी

झारखण्ड

8. दुमका के रास्ते रामपुरहाट-मंदारहिल को रामपुरहाट-मुरारई के लिए नए एमएम से जोड़ना तीसरी लाइन
9. गिरीडीह-कोडरमा
10. टोरी तक विस्तार सहित रांची-लोहारदगा
11. कोडरमा-रांची
12. कोडरमा-तिलैया

कर्नाटक

13. बेंगलुरू-हुबली और शिमोगा टाऊन-तालगुप्पा
14. हरपनहल्ली के रास्ते कोट्टूर-हरिहर
15. श्रवणबेलगोला के रास्ते हसन-बेंगलुरू
16. कडूर-चिकमगलूर-सकलेशपुर
17. मुनीराबाद-महबूबनगर
18. गुलबर्गा-बीदर (पूरक)
19. कोलार-चिकबल्लापुर
20. अरसीकेरे-बिरूर- कहीं-कहीं दोहरीकरण
21. केनगेरी-मैसूर के विद्युतीकरण सहित रामानगरम-मैसूर
22. बागलकोट-कुडाची
23. कल्याणदुर्ग के रास्ते रायदुर्ग-तुमकुर
24. तुमकुर-चित्रदुर्ग-दावणगेरे
25. शिमोगा-हरिहर
26. व्हाईटफील्ड-कोलार

महाराष्ट्र

27. वर्धा-नांदेड (यावतमल-पुसूद के रास्ते)
28. अहमदनगर-बीड-परली वैजनाथ

राजस्थान

29. बांसवाड़ा के रास्ते रतलाम-डूंगरपुर

उत्तराखंड

30. देवबंद (मुजफ्फरनगर)-रूड़की

पश्चिम बंगाल

31. बर्द्धवान-कटवा नई लाइन

*****

अनुलग्नक 19 (पैरा सं.81 (xiii))

2012-13 में शुरू किए जाने वाले 84 आदर्श स्टेशनों की सूची :-

अहमदनगर, अलमट्टी, अमलनेर, अनूपगढ़, अरियालूर, औवानीस्वारम, अयोध्या, बदामी, बालोतरा, बेचराजी, बेगुसराय, भानवाड, भतरिया, बिरलानगर, बुरहानपुर, चरवातूर, कोयम्बटूर, डाल्टेनगंज, दमोह, दारागंज, दुव्वाडा, फारबिसगंज, गढ़वा रोड, गौरीगंज, गाज़ीपुर सिटी, घोड़ा सहन, हापुड़, हवेरी, जयपुर, जाखनिया, जलगांव, जालना, जनकपुर रोड, झूसी, जीरादेई, जोगबनी, काबाकापुत्तूर, कादी, कांदिविली, कन्नापुरम, खैरथल, खंडवा, खारिक, कोकराझार, कोलायत, कोटीकुलम, लाल गोपालगंज, लालपुरजम, लुनकरनसार, मचेरला, मदनमहल, मघार, मांजीस्वाराम, मुजफ्फरनगर, नैनी, नवादा, न्यू बोंगाईगांव, नीलेश्वर, नोहार, पालनपुर, पाराप्पनगडी, परासिया, पारावूर, पयनगडी, पिदुगुरूल्ला, पोकरनी नरसिम्हा, प्रयागघाट, राजगढ़, रोयापुरम, सरदार शहर, सत्तेनपल्ली, सिद्धपुर, सिमराहा, श्री डूंगर गढ़, सुजान गढ़, सुपौल, ठाकुरगंज, तिरूवेरूम्बूर, उज्जैन, ऊंझा, ऊंचाहार जं., विनूकोन्डा और वारसलीगंज।

****

अनुलग्नक 20 (पैरा सं.105)

जिन नई एक्सप्रेस रेलगाड़ियों, पैसेंजर रेलगाड़ियों, मेमू, डेमू, का चालन और फेरे बढ़ाए गए, की सूची

एक्सप्रेस रेलगाड़ियां:

1. कामाख्या-लोकमान्य तिलक (टी) एसी एक्सप्रेस (साप्ताहिक) कटिहार, मुगलसराय, इटारसी के रास्ते
2. सिकंदराबाद-शालीमार एसी एक्सप्रेस (साप्ताहिक) विजयवाड़ा के रास्ते
3. बांद्रा (टी)-भुज एसी एक्सप्रेस (सप्ताह में तीन दिन)
4. दिल्ली सराय रोहिल्ला-ऊधमपुर एसी एक्सप्रेस (सप्ताह में तीन दिन) अंबाला, जालंधर के रास्ते
5. कोयम्बटूर-बीकानेर एसी एक्सप्रेस (साप्ताहिक) रोहा, वसई रोड, अहमदाबाद, जोधपुर के रास्ते
6. काकीनाडा-सिकंदराबाद एसी एक्सप्रेस (सप्ताह में तीन दिन)
7. यशवंतपुर-कोचुवेली एसी एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
8. चेन्नई-बेंगलुरू एसी डबल डेकर एक्सप्रेस (दैनिक)
9. हबीबगंज-इंदौर एसी डबल डेकर एक्सप्रेस (दैनिक)
10. हावड़ा-न्यू जलपाईगुडी शताब्दी एक्सप्रेस (सप्ताह में 6 दिन) मालदा टाऊन के रास्ते
11. कामाख्या-तेजपुर इंटरसिटी एक्सप्रेस (दैनिक)
12. तिरूचिरापल्ली-तिरूनेलवेली इंटरसिटी एक्सप्रेस (दैनिक) मदुरै, विरुद्धनगर के रास्ते
13. जबलपुर-सिंगरौली इंटरसिटी एक्सप्रेस (दैनिक) न्यू कटनी जं. के रास्ते
14. बीदर-सिकंदराबाद इंटरसिटी एक्सप्रेस (सप्ताह में 6 दिन)
15. कानपुर-इलाहाबाद इंटरसिटी एक्सप्रेस (दैनिक)
16. छपरा-मंडुआडीह इंटरसिटी एक्सप्रेस (दैनिक) फेफना, रसरा, मऊ, औंडिहार के रास्ते
17. रांची-दुमका इंटरसिटी एक्सप्रेस (दैनिक) देवघर के रास्ते
18. बारबील-चक्रधरपुर इंटरसिटी एक्सप्रेस (दैनिक) डोंगोपोसी, झिंकपानी के रास्ते
19. सिकंदराबाद-बेलमपल्ली इंटरसिटी एक्सप्रेस (दैनिक) काजीपेट के रास्ते
20. न्यू जलपाईगुडी-न्यू कूच बिहार इंटरसिटी एक्सप्रेस (सप्ताह में 5 दिन)
21. अहमदाबाद-अजमेर इंटरसिटी एक्सप्रेस (दैनिक)
22. दादर (टी)-तिरूनेलवेली एक्सप्रेस (साप्ताहिक) रोहा, कोयम्बटूर, ईरोड के रास्ते
23. विशाखापट्टनम-चेन्नई एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
24. विशाखापट्टनम-साई नगर शिरडी एक्सप्रेस (साप्ताहिक) विजयवाडा, मनमाड के रास्ते
25. इंदौर-यशवंतपुर एक्सप्रेस (साप्ताहिक) इटारसी, नारखेड, अमरावती, अकोला, काचेगुडा के रास्ते
26. अजमेर-हरिद्वार एक्सप्रेस (सप्ताह में तीन दिन) दिल्ली के रास्ते
27. अमरावती-पुणे एक्सप्रेस (सप्ताह में दो दिन) अकोला, पूर्णा और लातूर के रास्ते
28. काचेगुडा-मदुरै एक्सप्रेस (साप्ताहिक) धर्मावरम, पकाला, जोलारपेट्टई के रास्ते
29. बीकानेर-पुरी एक्सप्रेस (साप्ताहिक) जयपुर, कोटा, कटनी, मुरवाड़ा, झरसुगुडा, संभलपुर के रास्ते
30. सिकंदराबाद-दरभंगा एक्सप्रेस (सप्ताह में दो दिन) बल्लारशाह, झरसुगुडा, राउरकेला, रांची, झाझा के रास्ते
31. बिलासपुर-पटना एक्सप्रेस (साप्ताहिक) आसनसोल, झाझा के रास्ते
32. हावड़ा-रक्सौल एक्सप्रेस (सप्ताह में दो दिन) आसनसोल, झाझा, बरौनी के रास्ते
33. भुवनेश्वर-भवानीपटना लिंक एक्सप्रेस (दैनिक) विजियानगरम के रास्ते
34. पुरी-यशवंतपुर गरीब रथ एक्सप्रेस (साप्ताहिक) विशाखापटनम, गुंटूर के रास्ते
35. साईं नगर शिरडी-पंढरपुर एक्सप्रेस (सप्ताह में तीन दिन) कुर्दुवाडी के रास्ते
36. भुवनेश्वर-तिरूपति एक्सप्रेस (साप्ताहिक) विशाखापट्टनम, गुडूर के रास्ते
37. विशाखापट्टनम-लोकमान्य तिलक (टी) एक्सप्रेस (साप्ताहिक) टीटलागढ़, रायपुर के रास्ते

38. हावड़ा-लालकुआं एक्सप्रेस (साप्ताहिक) मुगलसराय, वाराणसी, लखनऊ के रास्ते
39. कोलकाता-जयनगर एक्सप्रेस (साप्ताहिक) आसनसोल, झाझा, बरौनी के रास्ते
40. डिब्रूगढ़ कोलकाता एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
41. फिरोज़पुर-श्रीगंगानगर एक्सप्रेस (दैनिक) फाजिल्का, अबोहर के रास्ते
42. जयपुर-सिकंदराबाद एक्सप्रेस (साप्ताहिक) नागदा, भोपाल, नारखेड, अमरावती, अकोला के रास्ते
43. ओखा-जयपुर एक्सप्रेस (साप्ताहिक) पालनपुर, अजमेर के रास्ते
44. अदीलाबाद-हजूर साहिब नांदेड एक्सप्रेस (दैनिक) मुदखेड़ के रास्ते
45. शालीमार-चेन्नई एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
46. मैसूर-साई नगर शिरडी एक्सप्रेस (साप्ताहिक) बेंगलुरू, धर्मावरम, बेल्लारी के रास्ते
47. वलसाड-जोधपुर एक्सप्रेस (साप्ताहिक) पालनपुर, मारवाड़ के रास्ते
48. पोरबंदर-सिकंदराबाद एक्सप्रेस (साप्ताहिक) वीरमगाम, वसई रोड के रास्ते
49. बांद्रा (टी)-दिल्ली सराय रोहिल्ला एक्सप्रेस (साप्ताहिक) पालनपुर, फुलेरा के रास्ते
50. हापा-मडगांव एक्सप्रेस (साप्ताहिक) वसई रोड, रोहा के रास्ते
51. बीकानेर-बांद्रा (टी) एक्सप्रेस (साप्ताहिक) जोधपुर, मारवाड़, अहमदाबाद के रास्ते
52. अहमदाबाद-गोरखपुर एक्सप्रेस (साप्ताहिक) पालनपुर, जयपुर, मथुरा, फर्रूखाबाद, कानपुर के रास्ते
53. दुर्ग-जगदलपुर एक्सप्रेस (सप्ताह में तीन दिन) टिटलागढ़ के रास्ते
54. मन्नारगुडी-तिरूपति एक्सप्रेस (सप्ताह में तीन दिन) तिरूवारूर, विलुपुरम, काटपाडी के रास्ते
55. गांधीधाम-बांद्रा (टी) एक्सप्रेस (साप्ताहिक) मोरबी के रास्ते
56. कोटा-हनुमानगढ़ एक्सप्रेस (दैनिक) जयपुर, देगाना, बीकानेर के रास्ते
57. झांसी-मुंबई एक्सप्रेस (साप्ताहिक) ग्वालियर, मक्सी, नागदा के रास्ते
58. सिकंदराबाद-नागपुर एक्सप्रेस (सप्ताह में तीन दिन) काजीपेट के रास्ते
59. कानपुर-अमृतसर एक्सप्रेस (साप्ताहिक) फर्रुखाबाद, बरेली के रास्ते
60. छपरा-लखनऊ एक्सप्रेस (सप्ताह में तीन दिन) मसरख, थावे, पडरौना के रास्ते
61. करीमनगर-तिरूपति एक्सप्रेस (साप्ताहिक) पेदापल्ली के रास्ते
62. आनंद विहार-हल्दिया एक्सप्रेस (साप्ताहिक) मुगलसराय, गोमोह, पुरूलिया के रास्ते
63. बैरकपुर-आजमगढ़ एक्सप्रेस (साप्ताहिक) झाझा, बलिया, मऊ के रास्ते
64. इंदौर-रीवा एक्सप्रेस (सप्ताह में तीन दिन) बीना के रास्ते
65. 12405/12406 भुसावल-हजरत निजामुद्दीन और 12409/12410 रायगढ़-निजामुद्दीन गोंडवाना एक्सप्रेस को डीलिंक करके जबलपुर-हजरत निजामुद्दीन के बीच स्वतंत्र रूप से गाड़ी चलाना
66. दरभंगा-अजमेर एक्सप्रेस (साप्ताहिक) रक्सौल, सीतापुर, बरेली, कासगंज, मथुरा के रास्ते
67. सोलापुर-यशवंतपुर एक्सप्रेस (सप्ताह में तीन दिन) गुलबर्गा के रास्ते
68. चेन्नई-पुरी एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
69. हैदराबाद-अजमेर एक्सप्रेस (साप्ताहिक) मनमाड, इटारसी, रतलाम के रास्ते
70. आसनसोल-चेन्नई एक्सप्रेस (साप्ताहिक) पुरूलिया, संभलपुर, विजयानगरम के रास्ते
71. शालीमार-भुज (साप्ताहिक) बिलासपुर, कटनी, भोपाल के रास्ते
72. अमृतसर- हजूर साहेब नांदेड एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
73. संतरागाछी-अजमेर एक्सप्रेस (साप्ताहिक) खड़गपुर, चांडिल, बरकाकाना, कटनी, कोटा के रास्ते
74. मालदा टाऊन-सूरत एक्सप्रेस (साप्ताहिक) रामपुरहाट, आसनसोल, नागपुर के रास्ते
75. द्वारका सोमनाथ एक्सप्रेस (दैनिक)

पैसेंजर रेलगाड़ियां

1. कोडरमा-नवाडीह पैसेंजर (6 दिन)
2. श्रीगंगानगर-सूरतगढ़ पैसेंजर (दैनिक)
3. येरागुंटला-नोसाम/ननगनपल्ली पैसेंजर (दैनिक)
4. विष्णुपुरम-काटपाडी पैसेंजर (दैनिक)
5. गुनुपुर-पलासा (परलाखेमुण्डी के रास्ते) पैसेंजर (दैनिक)
6. अजमेर-पुष्कर पैसेंजर (5 दिन)
7. कोटा-झालावाड़ सिटी पैसेंजर (दैनिक)
8. बरेली-कासगंज पैसेंजर (दैनिक)
9. आनंदनगर-बाराहानी पैसेंजर (दैनिक)
10. रांगिया-तेज़पुर पैसेंजर (दैनिक)
11. मैसूर-श्रवणबेलगोला पैसेंजर (दैनिक)
12. जोधपुर-बिलाड़ा पैसेंजर (दैनिक)
13. विष्णुपुरम-मइलादुतुरई पैसेंजर (दैनिक)
14. रोहतक-पानीपत पैसेंजर (दैनिक)
15. मिरज-कुर्दुवाडी पैसेंजर (दैनिक)
16. फुलेरा-रेवाड़ी पैसेंजर (दैनिक)
17. मैसूर-चामराजनगर पैसेंजर (दैनिक)
18. गोरखपुर-सिवान पैसेंजर (दैनिक) कप्तानगंज, थावे के रास्ते
19. 51751/51752 रीवा-बिलासपुर पैसेंजर और 51753/51754 रीवा-चिरीमिरी पैसेंजर को डीलिंक करके रीवा-बिलासपुर और रीवा-चिरीमिरी के बीच स्वतंत्र रूप से पैसेंजर गाड़ी चलाना
20. मैसूर-बिरूर पैसेंजर (दैनिक) अरसीकेरे के रास्ते
21. झांसी-टीकमगढ़ पैसेंजर ललितपुर के रास्ते

मेमू

1. दाहोद-आनंद
2. आनंद-गांधीनगर
3. परंपरागत सेवा के स्थान पर बीना-भोपाल मेमू
4. पालक्काड-कोयम्बटूर-इरोड
5. एर्णाकुलम-त्रिशूर
6. आद्रा-आसनसोल
7. आद्रा-बिष्णुपुर, बांकुड़ा के रास्ते
8. सियालदह-लालगोला

डेमू

1. बारीपदा-बांगरीपोसी (दैनिक)
2. मासाग्राम-मतनसीबपुर (दैनिक)
3. मन्नारगुडी-त्रिची-मनमदुरै (दैनिक)
4. होशियारपुर-फिरोज़पुर (दैनिक)
5. सिलीगुडी-चांगराबांधा (दैनिक)
6. प्रतापनगर-छोटा उदयपुर (दैनिक)
7. परंपरागत सेवा के स्थान पर न्यू जलपाईगुडी-बामनहाट डेमू सेवाएं

8. दिल्ली सराय रोहिल्ला-फरूखनगर (सप्ताह में 6 दिन)
9. कटवा-अजीमगंज (दैनिक)

रेलगाड़ियों का विस्तार

1. 12037/12038 नई दिल्ली-लुधियाना शताब्दी एक्सप्रेस का 2 दिन मोगा तक
2. 12537/12538 मंडुआडीह-बापूधाम मोतिहारी एक्सप्रेस का मुजफ्फरपुर तक
3. 19051/19052 वलसाड-सोनपुर एक्सप्रेस का मुजफ्फरपुर तक
4. 18417/18418 भुवनेश्वर-झारसुगुडा राज्य रानी एक्सप्रेस का राऊरकेला तक
5. 12945/12946 सूरत-वाराणसी एक्सप्रेस का छपरा तक
6. 13237/13238/13239/13240 पटना-मथुरा एक्सप्रेस का कोटा तक
7. 15013/15014 काठगोदाम-दिल्ली सराय रोहिल्ला एक्सप्रेस का जोधपुर तक
8. 12991/12992 उदयपुर-अजमेर एक्सप्रेस का जयपुर तक
9. 16779/16780 मदुरै-तिरूपति एक्सप्रेस का रामेश्वरम तक
10. 22609/22610 पालघाट-मंगलौर एक्सप्रेस का कोयंबटूर तक
11. 16227/16228 बेंगलुरू-शिमोगा एक्सप्रेस का तालगुप्पा तक
12. 19781/19782/19771/19772 जयपुर-अमृतसर एक्सप्रेस का अजमेर तक
13. 18005/18006 हावड़ा-कोरापुट एक्सप्रेस का जगदलपुर तक
14. 18207/18208 दुर्ग-जयपुर एक्सप्रेस का अजमेर तक
15. 13155/13156 कोलकाता-दरभंगा एक्सप्रेस का सीतामढ़ी तक
16. 19605/19606 कोलकाता-अजमेर एक्सप्रेस का अहमदाबाद तक (आबू रोड के रास्ते)
17. 12687/12688 देहरादून-चेन्नई एक्सप्रेस का मदुरै तक (ईरोड के रास्ते)
18. 11017/11018 दादर-यशवंतपुर एक्सप्रेस का पुडुचेरी तक (3 दिन) जोलारपेट्टे-काटपाडी-विलुपुरम के रास्ते और तिरूनेलवेली तक (3 दिन) धर्मापुरी-ईरोड के रास्ते
19. 14553/14554 दिल्ली-ऊना हिमाचल एक्सप्रेस का अम्ब अंदौरा तक
20. 12941/12942 अहमदाबाद-आसनसोल एक्सप्रेस का भावनगर तक
21. 16649/16650 मंगलौर-तिरूवनंतपुरम एक्सप्रेस का नागरकोईल तक
22. 53139/53140 कोलकाता-चित्तरंजन पैसेंजर का देवघर तक
23. 58207/58208 रायपुर-केसिन्गा पैसेंजर का भवानीपटना तक
24. 54033/54032 दिल्ली-जींद पैसेंजर का नरवाना तक
25. 51973/51974 मथुरा-बांदीकुई पैसेंजर का जयपुर तक
26. 55713/55714 न्यू जलपाईगुडी-बोनगाईगांव पैसेंजर का तेजपुर तक
27. 54043/54044 जींद-सिरसा पैसेंजर का हिसार तक
28. 54809/54810 रेवाड़ी-देगाना पैसेंजर का जोधपुर तक
29. 57502/57503 बोधन-निजामाबाद पैसेंजर का कामारेड्डी तक

30. 56011/56012 अरक्कोणम-नंदालूर पैसेंजर का कुड्डापाह तक
31. 59117/59122 प्रतापनगर-बोडेली पैसेंजर का छोटा उदयपुर तक
32. 56714/56711 तिरूचिरापल्ली-नागौर पैसेंजर का करईकल तक
33. 54581/54582 नंगल डैम-ऊना हिमाचल पैसेंजर का अम्ब अंदौरा तक
34. 66532 बैंगलुरू-बांगरपेट पैसेंजर का मारीकुप्पम तक
35. 66533 बांगरपेट-कृष्णराजपुरम पैसेंजर का मारीकुप्पम तक
36. 66602/66603 कोयम्बतूर-ईरोड मेमू का सेलम तक
37. 78816/78815 दल्लीराजहरा-दुर्ग डेमू का रायपुर तक
38. 74001/74002 दिल्ली-मुजफ्फरनगर डेमू का सहारनपुर तक
39. 76818/76813 वेलनकानी-नागौर डेमू का करईकल तक
40. 13243/13244 पटना-देहरी ऑन सोन एक्सप्रेस का भभुआ रोड तक

फेरों में वृद्धि

1. 15903/15904 डिब्रुगढ़-चण्डीगढ़ एक्सप्रेस 1 से 2 दिन
2. 12731/12732 सिकंदराबाद-तिरूपति एक्सप्रेस 2 से 4 दिन
3. 12069/12070 रायगढ़-गोंदिया जनशताब्दी एक्सप्रेस 4 से 6 दिन
4. 17003/17004 हैदराबाद-कोल्हापुर एक्सप्रेस 2 से 7 दिन
5. 22451/22452 चण्डीगढ़-बांद्रा (टी) एक्सप्रेस 1 से 2 दिन
6. 16779/16780 मदुरै-तिरूपति एक्सप्रेस 2 से 3 दिन
7. 12685/12686 चेन्नई-मंगलौर एक्सप्रेस 6 से 7 दिन
8. 16535/16536 यशवंतपुर-शोलापुर एक्सप्रेस 3 से 7 दिन
9. 12187/12188 जबलपुर-मुंबई (सीएसटी) एक्सप्रेस 2 से 3 दिन
10. 14009/14010/14019/14020 छिंदवाड़ा-दिल्ली सराय रोहिल्ला एक्सप्रेस 4 से 7 दिन
11. 16315/16316 बेंगलुरू-कोचुवेली एक्सप्रेस 3 दिन से दैनिक
12. 12641/12642 निजामुद्दीन-कन्याकुमारी एक्सप्रेस 1 से 2 दिन
13. 22603/22604 खड़गपुर-विलुपुरम एक्सप्रेस 1 से 2 दिन
14. 12453/12454 नई दिल्ली-रांची राजधानी एक्सप्रेस 1 से 2 दिन
15. 12457/12458 दिल्ली सराय रोहिल्ला-बीकानेर सुपरफास्ट एक्सप्रेस 3 से 7 दिन
16. 56231/56232 मैसूर-बेंगलुरू पैसेंजर 6 से 7 दिन
17. 56237/56238 मैसूर-बेंगलुरू पैसेंजर 6 से 7 दिन
18. 56223/56224 बेंगलुरू-अरसीकेरे पैसेंजर 6 से 7 दिन
19. 56523/56524 बेंगलुरू-हिन्दुपुर पैसेंजर 6 से 7 दिन
20. 75705/75706 न्यू जलपाईगुडी-अलुआबाड़ी-सिलीगुडी डेमू 6 से 7 दिन
21. 75707/75708 राधिकापुर-न्यू जलपाईगुडी डेमू 6 से 7 दिन
22. 75709/75710 बालूरघाट-न्यू जलपाईगुडी डेमू 6 से 7 दिन
23. 12485/12486 श्री गंगानगर-हजूर साहिब नांदेड़ एक्सप्रेस 1 से 3 दिन

***