

**दिनांक 26 फरवरी, 2008 को**  
**रेल बजट 2008-09 के प्रस्तुतीकरण के अवसर पर**  
**माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद का भाषण**

1 महोदय, वर्ष 2008-09 का बजट प्रस्तुत करते हुए मुझे बेहद फख्र महसूस हो रहा है। हर साल तरक्की के जो नये मुकाम हमने हासिल किये, वही हमारी अगली सफलता के पैमाने बन गये। वर्ष 2005 में हमने 9 हजार करोड़ रुपये का कैश सरप्लस अर्जित किया जो वर्ष 06 में बढ़कर 14 हजार और वर्ष 07 में 20 हजार करोड़ रुपये के स्तर पर पहुँच गया। सम्मानित सदन को यह जानकर प्रसन्नता होगी कि वर्ष 2007-08 में हमने लाभांश पूर्व 25 हजार करोड़ रुपये का कैश सरप्लस अर्जित कर एक नया कीर्तिमान बनाया है। हमारा ऑपरेटिंग रेशियो भी सुधरकर 76 प्रतिशत हो गया है। भारतीय रेल एक सरकारी विभाग के रूप में काम करता है। लेकिन हमें इस बात का गर्व है कि लाभांश पूर्व नेट सरप्लस के आधार पर हमारी यह उपलब्धि विश्व की टाप फार्च्यून 500 कंपनियों में से अधिकांश कंपनियों से बेहतर है। हम भारतीय रेल को एक के बाद एक नई बुलंदियों पर ले गये हैं। तरक्की के इस सफर में 14 लाख कर्मचारियों ने कंधे से कंधा मिलाकर दिन-रात काम किया और मुसाफिर को अपना मसीहा बनाकर विकास की ऐसी कहानी लिखी जिसमें हमने किराया घटाकर भी अरबों का मुनाफा कमाया। इसीलिए विश्व भर में एक नायाब मेगा इंटरप्राइज के रूप में भारतीय रेल को ख्याति प्राप्त हो रही है। यह लीक से हटकर की गई सोच और कुछ नया कर गुजरने की ललक का फल है।

**सब कह रहे हैं, हमने गजब काम किया है,  
करोड़ों का मुनाफ़ा हर एक शाम दिया है।  
फल सालों ये अब देगा, पौधा जो लगाया है,  
सेवा का, समर्पण का, हर फ़र्ज़ निभाया है।**

2 नित नये कीर्तिमान स्थापित करती भारतीय रेल ने कइयों को हैरानी में डाला है। जहाँ आम आदमी प्रगति की यह तस्वीर देखकर खुश है वहीं कुछ लोग अभी भी इसे शक

की नजर से देखते हैं। मैं तो बस इतना कहना चाहूँगा कि हमारी उपलब्धियाँ खुली किताब की तरह हैं। हमने इन चार सालों में कुल 68 हजार 778 करोड़ रुपये का लाभांश पूर्व कैश सरप्लस अर्जित किया। इसमें से 15 हजार 898 करोड़ रुपये का डिविडेंड भुगतान किया, 39 हजार 215 करोड़ रुपये का रेल परियोजनाओं में निवेश किया और फंड बैलेंस 13 हजार 665 करोड़ रुपये बढ़कर 20 हजार 483 करोड़ रुपये हो गया है।

3 महोदय, यूपीए सरकार बनने से पूर्व रेलवे की वित्तीय स्थिति क्या थी यह किसी से छिपा नहीं है। रेलवे एक ऐसे गंभीर वित्तीय संकट से जूझ रही थी जिसमें वह भारत सरकार को डिविडेंड देने से चूक गई थी और गतायु संपत्तियों को समय रहते बदलने की स्थिति में नहीं थी। आज जब इसका वित्तीय कायाकल्प हो गया है तो वही लोग इसका श्रेय लेने के लिए बड़े-बड़े दावे कर रहे हैं :

**उजड़ा चमन जो छोड़ गये थे, हमारे दोस्त,  
अब बात कर रहे हैं, वो फ़सले बहार की.**

4 हमने न केवल ख्वाब बेचे हैं बल्कि उन्हें साकार किया है। रेलवे को दिवालियेपन की स्थिति से उबार कर देश के सबसे सस्ते, सक्षम और फायदेमंद ट्रांसपोर्ट सिस्टम के रूप में जनमानस को उपलब्ध कराया है। इस कायाकल्प की रणनीति के पीछे कोई बड़ा रहस्य नहीं है। यह आम समझ की बात है कि रेलवे जैसे कैपिटल इन्टेन्सिव व्यवसाय में मार्जिनल लागत औसत लागत से काफी कम होती है। इसीलिए हमने वाल्यूम गेम खेलकर प्रति इकाई लागत कम कर, टैरिफ कम कर, बाजार में हिस्सेदारी बढ़ाकर मुनाफा कमाने की रणनीति तैयार की। प्रति यात्री अथवा प्रति टन किराया बढ़ाने की जगह प्रति ट्रेन आमदनी बढ़ाने की ओर ध्यान केंद्रित किया। दामों में भारी कमी होने से आज जिस प्रकार मोबाईल फोन करोड़ों लोगों की पहुंच में आ गया है, उसी प्रकार लाखों गरीब लोगों ने नॉन एसी स्लीपर से कुछ अधिक किराये पर फुली एसी गरीब रथ में यात्रा करने का लुत्फ पहली बार उठाया है।

5 वैगन टर्नराउंड टाइम घटाकर और पे लोड बढ़ाकर हमने 233 मिलियन टन की अतिरिक्त लोडिंग की और 14 हजार करोड़ रुपये का अतिरिक्त राजस्व अर्जित किया।

6 हमने माल भाड़ों में सामान्य वृद्धि करने की जगह टैरिफ का युक्तिकरण किया। जहाँ हमने पेट्रोल, डीजल के मालभाड़े में कमी की वहीं निर्यात किये जाने वाले आयरन ओर के भाड़े में वृद्धि की। माल भाड़े में लीन सीजन डिस्काउंट देकर एवं पीक सीजन सरचार्ज लगाकर हमने 2 हजार करोड़ रुपये की अतिरिक्त कमाई की।

7 यात्री किरायों में वृद्धि करने की बजाय हमने यात्री गाड़ियों की लंबाई बढ़ाने पर ध्यान दिया। 2004-05 से 2007-08 के दौरान 3 हजार अतिरिक्त डिब्बे जोड़कर हमने 2 हजार करोड़ रुपये की अतिरिक्त कमाई की।

8 पार्सल, विज्ञापन, लैंड लीज आदि से प्राप्त होने वाली आय में अभूतपूर्व वृद्धि दर्ज की गई। चार वर्षों में अन्य कोचिंग एवं विविध आय 1 हजार 900 करोड़ रुपये से बढ़कर 4 हजार 700 करोड़ रुपये होने की संभावना है।

9 हमने ग्राहकों का पसीना छुड़ाने की जगह परिसंपत्तियों का अधिकतम उपयोग कर उनकी उत्पादकता बढ़ाने पर जोर दिया। निवेश नीति में कम लागत और अच्छे रिटर्न देने वाली योजनाओं को प्राथमिकता दी गई। इनसे नेटवर्क की बाधाओं को कम करने, चल स्टॉक का बेहतर उपयोग करने और यात्रा समय को घटाकर थूपुट बढ़ाने में मदद मिली।

10 निवेश, कमर्शियल, टैरिफ, आपरेटिंग नीतियों में आपसी तालमेल बैठाकर अधिकतम लाभ प्राप्त किया। मजबूत गठबंधन बनाकर रेलवे की प्रतियोगी क्षमता को धारदार बनाया। शिपिंग एवं सड़क परिवहन कंपनियों को कंटेनर ट्रेन चलाने का लाइसेंस देकर कल तक हमारे प्रतिद्वंदी रहे व्यक्तियों को रेलवे का पार्टनर बना लिया।

11 हम मुनाफे को तिजोरी में न रखकर इस कायाकल्प को चिरस्थायी बनाने के लिए रेल क्षमता के विस्तार में निवेश कर रहे हैं। पिछले चार वर्षों में रेलवे का प्लान साइज 13 हजार करोड़ से बढ़कर 30 हजार करोड़ रुपये हो गया है। संक्षेप में:

**नई कथनी, नई करनी, नई एक सोच लाये हैं,  
तरक्की की नई पारसमणी हम खोज लाये हैं।**

### **चालू वर्ष में निष्पादन**

12 हमने एक बार फिर वर्ष 2007-08 के प्रथम नौ महीनों में आशातीत वित्तीय एवं भौतिक उपलब्धियाँ हासिल की हैं। दिसंबर माह तक फ्रेट लोडिंग में 8.2 प्रतिशत की वृद्धि हुई है एवं 33 हजार 447 करोड़ रुपये की माल लदान से आय प्राप्त हुई है। अभी तक प्राप्त संकेतों के मद्देनजर हमने वर्ष 2007-08 के लिए फ्रेट लोडिंग के निर्धारित लक्ष्य को 785 मिलियन टन से बढ़ाकर 790 मिलियन टन कर दिया है तथा माल लदान आय का लक्ष्य भी 800 करोड़ रुपये बढ़ा दिया है। दिसंबर माह तक यात्री आय में भी लगभग 14 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज की गई है। अतः संशोधित अनुमानों के अनुसार माल आय का लक्ष्य 47 हजार 743 करोड़ रुपये, यात्री आय का 20 हजार 75 करोड़, अन्य फुटकर आय का 2 हजार 637 करोड़, अन्य कोचिंग आय का 2 हजार 200 करोड़ एवं सकल यातायात आय का 72 हजार 655 करोड़ रुपये निर्धारित किया गया है।

13 महोदय, छठें वेतन आयोग की संभावित सिफारिशों के मद्देनजर मैंने साधारण संचालन व्यय के लिए 750 करोड़ रुपये और पेंशन फंड में 500 करोड़ रुपये का प्रावधान किया था। चालू वर्ष में छठें वेतन आयोग की सिफारिशें लागू होने की संभावना नहीं है। इससे एवं बरती गई मितव्ययता के कारण साधारण संचालन व्यय में 966 करोड़ रुपये की और पेंशन फंड में 400 करोड़ रुपये की बचत होने की संभावना है। संशोधित अनुमानों में साधारण संचालन व्यय का लक्ष्य 41 हजार 721 करोड़ रुपये, पेंशन फंड के लिए प्रावधान 8 हजार 250 करोड़ रुपये और डीआरएफ के लिए 5 हजार 450 करोड़ रुपये रखा गया है। इस प्रकार कुल संचालन व्यय 55 हजार 421 करोड़ रुपये होने की संभावना है।

लाभांश पूर्व कैश सरप्लस 25 हजार 65 करोड़ रुपये तथा शुद्ध राजस्व 18 हजार 416 करोड़ रुपये होने का अनुमान है। चालू वर्ष का 4 हजार 218 करोड़ रुपये का डिविडेंड एवं 664 करोड़ रुपये का बकाया डिविडेंड भुगतान किया जाएगा। वर्ष 2007-08 में रेलवे का आपरेटिंग रेशियो 76.3 प्रतिशत होने की संभावना है। महोदय, आजाद भारत के रेलवे के गौरवशाली इतिहास में यह पहला अवसर है जब रेलवे का लगाई गई पूंजी पर रिटर्न 21 प्रतिशत के ऐतिहासिक स्तर पर पहुँच जाएगा।

**गोल पर गोल दाग रहे हैं, हम हर मैच में,  
देश का बच्चा-बच्चा बोले, चक दे रेलवे.**

## **यात्री सुविधायें**

14 महोदय, रेल यात्री हमारे सम्मानित अतिथि हैं। 'अतिथि देवो भव' सदियों से हमारे देश की परंपरा रही है। पिछले चार वर्षों से भारतीय रेल पर लक्ष्मी जी की विशेष कृपा रही है। हमने अपने अतिथि के अनुभव को सुखद, आरामदेह और सुरक्षित बनाने के लिए महत्वपूर्ण परिवर्तन किये हैं जिसके बारे में मैं सम्मानित सदन को संक्षिप्त जानकारी देना चाहूँगा।

## **टिकट काउंटर्स पर लगने वाली लंबी कतारों को दो वर्षों में समाप्त करना**

15 टिकट खरीदने से रेल यात्रा की शुरुआत होती है। हमने आधुनिक आईटी एवं संचार तकनीक का प्रयोग कर टिकट काउंटर्स पर लगने वाली लंबी कतारों को दो वर्षों में सदा के लिए समाप्त करने की एक बहुआयामी रणनीति बनाई है। अब यात्री घर बैठे अपने कम्प्यूटर, मोबाइल से, अपने गली मोहल्ले में ही बने काउंटर, स्टेशनों पर लगे आटोमेटिक टिकट वेंडिंग मशीन से टिकट खरीद सकेंगे। अगले दो वर्षों में यूटीएस काउंटर की संख्या 3 हजार से बढ़ाकर 15 हजार और आटोमेटिक टिकट वेंडिंग मशीन की संख्या 250 से बढ़ाकर 6 हजार कर दी जाएगी। जनसाधारण टिकट बुकिंग सेवा का विस्तार सभी जोनल रेलवे में किया जाएगा। इससे हजारों बेरोजगार युवकों को रोजगार मिलने के साथ-साथ हर गली मोहल्ले में रेल टिकट आसानी से उपलब्ध हो जाएगा। वर्तमान में केवल कनफर्म

ई टिकट इश्यू होता है। यात्रियों की सुविधा को ध्यान में रखते हुए हमने वेटलिस्टेड ई-टिकट भी निर्गत करने का निर्णय लिया है। इससे ई-टिकट बुक कराने वाले यात्रियों की संख्या अगले एक वर्ष में एक लाख से बढ़कर तीन लाख होने की संभावना है।

## **मोबाइल फोन पर रेल टिकट की सुविधा**

16 हमारे देश में मोबाइल फोन का तेजी से विस्तार हो रहा है तथा लगभग 30 करोड़ मोबाइल फोन भारत की जनता के पास उपलब्ध है। सन 2010 तक यह संख्या 50 करोड़ तक पहुंच जाने की आशा है। अतः हम मोबाइल फोन के माध्यम से आरक्षित एवं गैर आरक्षित रेल टिकट वितरण के विकल्प पर विचार कर रहे हैं।

## **मुंबई उपनगरीय सेवा में 'गो मुंबई कार्ड' पर रेल टिकट**

17 मध्य रेलवे की मुंबई उपनगरीय सेवा में सार्वजनिक निजी भागीदारी के अंतर्गत स्मार्ट कार्ड पर ही रेल टिकट, मंथली सीजन टिकट एवं प्लेटफार्म टिकट उपलब्ध कराने की योजना के ट्रायल शुरू हो चुके हैं। अगले माह के अंत तक यह प्रणाली काम करना शुरू कर देगी। इस मल्टीपरपज कार्ड का नाम 'गो मुंबई कार्ड' रखा गया है और इससे बेस्ट की बसों के टिकट की बिक्री शुरू हो चुकी है। इन कार्डों की बिक्री स्टेशनों, बेस्ट के डिपो एवं शहर में अनेक स्थानों से की जाएगी। इस योजना के क्रियान्वयन के लिए न तो रेलवे ने पूंजीगत निवेश किया है और न ही कोई खर्च रेलवे अथवा यात्रियों को टिकट प्राप्त करने के लिए करना पड़ेगा। मात्र कार्ड खरीदने एवं रीचार्ज कराने के लिए मामूली राशि देनी होगी। पायलट सफल होने पर पश्चिम रेलवे सहित अन्य उपनगरीय सेवाओं में इस प्रकार की टिकट वितरण व्यवस्था लागू की जाएगी।

इन सभी प्रयासों से काउंटरों पर लगने वाली लंबी कतारों को समाप्त करने में मदद मिलेगी।

## रेलवे इन्क्वायरी कॉल सेंटर

18 महोदय, जब मैंने दो वर्ष पूर्व बिना निवेश के पूरे देश में रेलवे इन्क्वायरी कॉल सेंटर लगाने की घोषणा की थी तो कुछ माननीय सदस्यों ने इसे 'मुंगेरी लाल के हसीन सपने' जैसा बताया था। मुझे खुशी है कि मुंगेरी लाल के ये हसीन सपने अब हकीकत में बदल गये हैं। पूरे देश में 139 टेलीफोन नंबर पर सभी मोबाइल फोन और फिक्सड लाइन फोन से लोकल काल चार्ज पर यह इन्क्वायरी सेवा उपलब्ध है। प्रतिदिन लगभग दो लाख लोग इस सेवा का उपयोग कर रहे हैं और आशा है कि एक वर्ष के अंदर इनकी संख्या बढ़कर पाँच लाख हो जाएगी। इन कॉल सेंटर पर ट्रेन के आगमन एवं प्रस्थान के बारे में ऑन लाइन सूचना उपलब्ध नहीं रहने के कारण यात्रियों को असुविधा होती है। अतः हमने आधुनिक आईटी एवं संचार तकनीक का उपयोग कर गाड़ियों को ऑनलाइन बेसिस पर कंट्रोल आफिस, एनटीईस और काल सेंटर से लिंक करने का निर्णय लिया है। इस कार्य को मार्च 2009 तक पूरा कर लिया जाएगा जिससे गाड़ियों के बारे में अद्यतन सूचना दी जा सकेगी।

## ऑन लाइन कोच इंडीकेशन डिस्प्ले बोर्ड

19 यात्री गाड़ी के समय पालन तथा अगले स्टेशन पर पहुंचने के संभावित समय से अनभिज्ञ रहते हैं जबकि अंतर्राष्ट्रीय फ्लाइट में यह सूचना लगातार स्क्रीन पर उपलब्ध रहती है। इससे विशेषकर रात्रि में उतरने वाले यात्रियों को परेशानी का सामना करना पड़ता है। अतः हमने ओवरनाइट मेल एवं एक्सप्रेस गाड़ियों में ऑन लाइन कोच इंडीकेशन डिस्प्ले बोर्ड लगाने का निर्णय लिया है। इन बोर्डों पर अगले ठहराव वाले स्टेशन की दूरी एवं पहुंचने का संभावित समय डिस्प्ले होता रहेगा। यह सुविधा लंबी दूरी की मेल एवं एक्सप्रेस गाड़ियों में मार्च 2009 तक उपलब्ध करा दी जाएगी।

## ऑनलाइन ट्रेन आगमन-प्रस्थान सूचना पट्ट

20 गाड़ियों से संबंधित सूचना उपलब्ध कराने हेतु रेलवे स्टेशनों, पार्किंग स्थलों और प्रवेशद्वारों पर ऑन लाइन ट्रेन आगमन-प्रस्थान और प्लेटफार्म आवंटन सूचना पट्ट लगाये

जाएंगे। बढ़िया पिक्चर क्वालिटी वाले रंगीन एलईडी डिस्पले बोर्ड मार्च 2009 तक ए और बी कोटि के 100 स्टेशनों पर लगाये जाएंगे।

### **ऑनलाइन आरक्षण उपलब्धता संबंधी सूचना पट्ट**

21 ए एवं बी कैटेगरी के स्टेशनों के सभी रिजर्वेशन कार्यालयों में ऑनलाइन आरक्षण उपलब्धता संबंधी सूचनापट्ट लगाये जाएंगे ताकि यात्रियों को काउंटर पर जाकर आरक्षण उपलब्धता के बारे में पूछने की जरूरत न पड़े। इन सभी रिजर्वेशन कार्यालयों में पर्याप्त संख्या में रंगीन एलईडी रिजर्वेशन डिस्पले बोर्ड तथा टच स्क्रीन भी लगाये जाएंगे।

### **यात्री गाड़ियों में डिस्चार्ज फ्री ग्रीन टायलट की व्यवस्था**

22 चलती गाड़ियों से मैला गिरने के कारण स्टेशनों पर गंदगी फैलती है। इस समस्या के निदान के लिए हमने यात्री डिब्बों में डिस्चार्ज फ्री ग्रीन टायलट के कई डिजाइन विकसित कराये हैं। अभी तक किये गये ट्रायल के जो परिणाम सामने आये हैं वे उत्साहवर्द्धक हैं। अतः चलती गाड़ियों से मैला गिरने की समस्या को हमेशा-हमेशा के लिए समाप्त करने के लिए हमने निर्णय लिया है कि 11वीं पंचवर्षीय योजना के अंत तक लगभग 4 हजार करोड़ रुपये की लागत पर सभी 36 हजार कोचों में ग्रीन टायलट की व्यवस्था कर दी जाएगी।

### **राजधानी एवं शताब्दी गाड़ियों में एलएचबी डिजाइन के कोचों की व्यवस्था**

23 वर्तमान में चार शताब्दी एवं चार राजधानी एक्सप्रेस गाड़ियों में एलएचबी डिजाइन के कोच लगाये गये हैं। इन कोचों में यात्रा को आरामदेह बनाने के लिए सभी आधुनिक सुविधायें उपलब्ध हैं। अतः हमने निर्णय लिया है कि मार्च 2010 तक सभी राजधानी एवं मार्च 2011 तक सभी शताब्दी गाड़ियों में एलएचबी कोच लगा दिए जाएंगे।

## **मेल एवं एक्सप्रेस गाड़ियों में स्टेनलेस स्टील के कोच की व्यवस्था**

24 राजधानी एवं शताब्दी गाड़ियों के अलावा मेल एवं एक्सप्रेस गाड़ियों में भी स्टेनलेस स्टील के आईसीएफ बोगी वाले एलएचबी कोच लगाये जाएंगे। ये डिब्बे ज्यादा आरामदेह होंगे और इनकी वहन क्षमता मौजूदा सवारी डिब्बों के मुकाबले 10-16% अधिक है। इन डिब्बों में न केवल रखरखाव की आवश्यकता भी कम होती है अपितु ये लंबे समय तक उपयोग में लाये जा सकते हैं। 2008-09 से इनका उत्पादन शुरू किया जाएगा और 2009-2010 से केवल स्टेनलेस स्टील के डिब्बों का ही उत्पादन होगा।

## **माड्यूलर टायलट की व्यवस्था**

25 स्टेनलेस स्टील के ऊपर वर्णित कोचों में माड्यूलर टायलट की व्यवस्था की जाएगी। इन शौचालयों की आंतरिक साज-सज्जा एवं डिजाइन आधुनिक एवं आकर्षक होंगे। इनमें साफ-सफाई, जल निकास, वायु संचार एवं प्रकाश की बेहतर व्यवस्था होगी।

## **यात्री गाड़ियों में ऑनबोर्ड सफाई की व्यवस्था**

26 वर्तमान में यात्री गाड़ियों की सफाई प्रायः प्रारंभिक स्टेशन पर एवं लंबी दूरी की गाड़ी में बीच के किसी स्टेशन पर भी की जाती है। लेकिन चलती गाड़ियों में कोच और शौचालय की नियमित सफाई की व्यवस्था नहीं होती है। हमने पायलट के आधार पर कुछ राजधानी-शताब्दी गाड़ियों में ऑन बोर्ड सफाई की व्यवस्था का कार्य प्रोफेशनल एजेंसी के द्वारा कराना शुरू किया है। नई व्यवस्था से गाड़ियों की साफ-सफाई में उल्लेखनीय सुधार हुआ है। अतः हमने निर्णय लिया है कि सभी राजधानी, शताब्दी एवं सुपरफास्ट मेल एवं एक्सप्रेस ट्रेन में ऑन बोर्ड साफ-सफाई का कार्य प्रोफेशनल एजेंसियों द्वारा कराया जाएगा। इन एजेंसियों के प्रशिक्षित कर्मचारी आधुनिक मशीन एवं सामग्री का उपयोग कर सफाई व्यवस्था सुनिश्चित करेंगे।

## सवारी डिब्बों में जन उद्घोषणा प्रणाली

27 वर्तमान में राजधानी-शताब्दी गाड़ियों में पब्लिक ऐड्रेस सिस्टम उपलब्ध रहता है। यही सुविधा चुनी हुई मेल एवं एक्सप्रेस गाड़ियों में भी उपलब्ध कराने का निर्णय लिया गया है।

## प्लेटफार्म की ऊँचाई बढ़ाने की व्यवस्था

28 महोदय, रेलवे में हाई, मीडियम और लो लेवल तीन तरह के प्लेटफार्म होते हैं। लो लेवल के प्लेटफार्म पर उतरने-चढ़ने में बुजुर्गों, महिलाओं, और बच्चों को भारी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। रेलवे में बी श्रेणी के कुल 244 स्टेशनों में से 109 स्टेशनों पर हाई लेवल और 135 स्टेशनों पर लो अथवा मीडियम लेवल के प्लेटफार्म हैं। हमने निर्णय लिया है कि बी श्रेणी के सभी 135 स्टेशनों के लो एवं मीडियम लेवल प्लेटफार्म को हाई लेवल प्लेटफार्म में अपग्रेड किया जाएगा। डी श्रेणी के कुल 748 स्टेशनों में से 264 स्टेशनों पर हाई लेवल, 203 पर मीडियम और 281 स्टेशनों पर लो लेवल प्लेटफार्म हैं। जिन 281 स्टेशनों पर लो लेवल के प्लेटफार्म हैं उन्हें मीडियम लेवल में और 203 स्टेशनों के मीडियम लेवल प्लेटफार्म को हाई लेवल प्लेटफार्म में अपग्रेड किया जाएगा।

## प्लेटफार्म शेल्टर की व्यवस्था

29 डी श्रेणी के अनेक स्टेशनों पर प्लेटफार्म शेल्टर की व्यवस्था नहीं होने से यात्रियों को गर्मी, सर्दी और बरसात में भारी कठिनाई का सामना करना पड़ता है। अतः हमने निर्णय लिया है कि डी श्रेणी के सभी 748 स्टेशनों के प्रत्येक प्लेटफार्म पर प्लेटफार्म शेल्टर की व्यवस्था की जाएगी। बी श्रेणी के सभी स्टेशनों के प्लेटफार्म पर आवश्यकतानुसार 250 से 500 वर्ग मीटर वाले शेल्टर की व्यवस्था की जाएगी। प्रोफेशनल एजेंसियों द्वारा डिजाइन किये गये ये शेल्टर आधुनिक एवं आकर्षक होंगे।

## **फुट ओवर ब्रिज की व्यवस्था**

30 महोदय, स्टेशनों पर फुट ओवर ब्रिज की व्यवस्था नहीं होने के कारण न केवल यात्रियों को भारी कठिनाई का सामना करना पड़ता है अपितु आये दिन रेल दुर्घटनायें भी होती रहती हैं। संप्रति 105 स्टेशन ऐसे हैं जिन पर हाई लेवल प्लेटफार्म हैं लेकिन फुट ओवर ब्रिज नहीं हैं। बी और डी श्रेणी के 90 स्टेशनों को हाई लेवल प्लेटफार्म में अपग्रेड किया जाएगा लेकिन उन पर फुट ओवर ब्रिज की व्यवस्था नहीं है। अतः हमने निर्णय लिया है कि हाई लेवल प्लेटफार्म वाले बी और डी श्रेणी के सभी 195 स्टेशनों पर फुट ओवर ब्रिज की व्यवस्था की जाएगी।

## **प्लेटफार्म की लंबाई बढ़ाना**

31 लम्बी यात्री गाड़ियाँ चलाने के उद्देश्य से हमने 560 स्टेशनों पर प्लेटफार्मों का विस्तार करने का निर्णय लिया था। इनमें से 416 स्टेशनों पर काम पूरा हो चुका है और शेष 144 स्टेशनों पर काम सितंबर 2008 तक पूरा हो जाने की संभावना है। वर्ष 2008-09 में 30 और स्टेशनों पर प्लेटफार्म का विस्तार किया जाएगा।

32 प्लेटफार्म की ऊंचाई एवं लंबाई बढ़ाने, शेल्टर उपलब्ध कराने एवं फुट ओवर ब्रिज का निर्माण कराने के कार्यों को 500 करोड़ रुपये की लागत पर अगले दो वर्षों में पूरा किया जाएगा।

## **मल्टी लेवल पार्किंग की व्यवस्था**

33 मोटर वाहन पार्किंग की आधुनिक व्यवस्था सुनिश्चित करने के लिए 30 बड़े स्टेशनों पर मल्टी लेवल पार्किंग की व्यवस्था की जाएगी।

## **लिफ्ट और एस्केलेटर की व्यवस्था**

34 बड़े स्टेशनों पर लिफ्ट और एस्केलेटर की व्यवस्था नहीं होने से बुजुर्गों, महिलाओं को कठिनाई का सामना करना पड़ता है। अतः हमने निर्णय लिया है कि 50 बड़े स्टेशनों पर लिफ्ट एवं एस्केलेटर की व्यवस्था की जाएगी।

35 वर्तमान पद्धति के अनुसार यात्री गाड़ियों के कोच पर प्रारंभिक और गंतव्य स्थानों की लकड़ी की नाम पट्टियाँ लगी रहती हैं। आजकल एक ही रेक लिंक से भिन्न-भिन्न गंतव्य स्थानों वाली एक से अधिक गाड़ियाँ चलती हैं। नाम पट्टियाँ बार-बार बदलने की जरूरत न पड़े इसलिए हमने माइक्रोप्रोसेसर द्वारा नियंत्रित एलईडी डेस्टिनेशन डिस्प्ले बोर्ड लगाने का निर्णय लिया है। इससे रिमोट कंट्रोल से नाम पट्टियाँ बदली जा सकेंगी जो रात को भी साफ नजर आएंगी।

36 वर्तमान में हमारे आरक्षित रेलवे टिकट पर गाड़ी प्रस्थान का समय अंकित रहता है, लेकिन गंतव्य स्थान पर पहुँचने का समय अंकित नहीं रहता है। यात्रियों की सुविधा के लिए हमने आरक्षित रेलवे टिकट पर गाड़ी के गंतव्य स्थान पर पहुँचने का समय भी अंकित करने का निर्णय लिया है।

## **माल व्यवसाय**

37 वर्ष 2003-04 में रेलवे ने 557 मिलियन टन फ्रेट लोडिंग की थी जबकि इस वर्ष 790 मिलियन टन लोडिंग होने की संभावना है। इस प्रकार इन चार वर्षों में 233 मिलियन टन अतिरिक्त लोडिंग होने की संभावना है जो कि 90 के पूरे दशक में हुई अतिरिक्त लोडिंग के 160 प्रतिशत के बराबर है। 11वीं पंचवर्षीय योजना के अंत तक 1 हजार 100 मिलियन टन फ्रेट लोडिंग करने का लक्ष्य निर्धारित है। अगले चार वर्षों में 310 मिलियन टन की अतिरिक्त फ्रेट लोडिंग करने की क्षमता को सृजित करने के लिए हमने अनेक कदम उठाये हैं जिसके बारे में सम्मानित सदन को सूचित करना चाहूँगा।

## **रूटवार एचडीएन विकास योजना**

38 महोदय, लगभग 20 हजार किलोमीटर लंबे हाई डेंसिटी नेटवर्क, कोयला एवं आयरन ओर रूट एवं पोर्ट रेल संपर्क रेल लाइनों पर रेलवे का 75 प्रतिशत से अधिक माल यातायात संचालित होता है। इनमें से अनेक मार्ग पूरी तरह सैचुरेट हो चुके हैं और उन पर 100% से भी अधिक लाइन क्षमता का उपयोग किया जा रहा है। भारतीय रेल के भविष्य की दृष्टि से इन मार्गों की क्षमता और इन्फ्रास्ट्रक्चर का विकास करना बेहद महत्वपूर्ण है। इसीलिए मैंने

इस नेटवर्क का रूट वार विस्तृत अध्ययन कर एक ब्लू प्रिंट तैयार करने के आदेश दिए थे। मुझे यह घोषणा करते हुए खुशी हो रही है कि यह प्रक्रिया पूरी कर एक ब्लू प्रिंट तैयार कर लिया गया है। इस नेटवर्क की लाइन क्षमता बढ़ाने के लिए अगले 7 वर्षों में 75 हजार करोड़ रुपये का निवेश किया जाएगा। रूटवार ली जाने वाली योजनाओं में दोहरीकरण, तीसरी और चौथी लाइनों, बाइपासों, फ्लाईओवरों, क्रॉसिंग स्टेशनों, मध्यवर्ती ब्लॉक स्टेशनों, आटोमेटिक सिगनलिंग कार्यों, यार्डों का पुनर्निर्माण सहित 124 कार्यों को चरणबद्ध तरीके से क्रियान्वित किया जाएगा। इसमें पूर्वी एवं पश्चिमी डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर का निर्माण शामिल है। चल रहे थ्रूपुट संवर्द्धन के 104 कार्यों को अगले दो वर्षों में पूरा कर लिया जाएगा। इस पूरे नेटवर्क पर आईबीएस प्रणालियां मार्च 2009 तक लगा दी जाएंगी।

39 थ्रूपुट संवर्द्धन योजनाओं को फास्ट ट्रैक पर पूरा करने के लिए हमने नये दिशा-निर्देश निर्गत किये हैं। सामान्य योजनाओं से कम समय में इन योजनाओं को स्वीकृत एवं क्रियान्वित किया जाएगा।

### **आधुनिक एवं आटोमेटिक सिगनलिंग सिस्टम**

40 महोदय, अब तक सिगनलिंग का इस्तेमाल प्रमुख रूप से रेल संरक्षा के लिए होता रहा है, जबकि आधुनिक सिगनल प्रणाली के द्वारा लाइन क्षमता में सुधार करने की काफी संभावनायें विद्यमान हैं। इसी दृष्टिकोण से हमने रेल नेटवर्क पर आटोमेटिक सिगनलिंग प्रणाली का विस्तार करना शुरू किया है। यह सिस्टम दिल्ली-गाजियाबाद, छोटा अम्बाना-सीतारामपुर, पलवल-मथुरा और दहानू रोड-मुंबई के बीच पहले से ही उपलब्ध है। कानपुर-मुगलसराय के बीच यह सिस्टम लगाने के लिए पूर्व में ही स्वीकृति दी गई थी लेकिन उस पर काम रुके हुए थे। अब हमने इस खंड पर आटोमेटिक सिगनलिंग सिस्टम लगाने का कार्य शुरू करने का निर्णय लिया है। हमने केएफडब्ल्यू के सहयोग से गाजियाबाद-कानपुर सेक्शन में आटोमेटिक सिगनलिंग सिस्टम लगाने का कार्य शुरू किया है। हावड़ा-खाना, दिल्ली-पलवल, वडोदरा-सूरत-वलसाड़-दहानू रोड खंड पर आटोमेटिक सिगनलिंग की स्वीकृति पहले ही दी जा चुकी है। इन कार्यों के पूरा होने से मौजूदा लाइन क्षमता में भारी बढ़ोतरी होने के साथ-साथ रेल संरक्षा में भी उल्लेखनीय सुधार होगा।

## कोयला उद्योग

41 कोयला रेलवे के माल यातायात का मुख्य स्तंभ है। वर्ष 2007-08 में 336 मिलियन टन कोयले का लदान होने की संभावना है। कोल मूवमेंट के अधिकांश नये डेडीकेटेड रूट 25 टन एक्सल लोड ट्रेन के लिए उपयुक्त होंगे। उत्तर भारत के बिजली घरों की मांग को पूरा करने के लिए अलवर-रेवाड़ी का दोहरीकरण तथा मुगलसराय-लखनऊ मार्ग का दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण किया जा रहा है। तालचेर, ईब वैली और कोरबा क्षेत्र से कोयला परिवहन की बढ़ती हुई आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए उरकुरा-भाटापाड़ा तीसरी लाइन और बिलासपुर-अनुपुर दोहरीकरण का कार्य प्रगति पर है। जहाँ मथुरा-बीना के बीच सिगनलिंग, राजखरस्वां, चाम्पा और अनुपुर में बाई-पास के कार्य प्रगति पर हैं वहीं खड़गपुर-पांसकुरा, बीना-भोपाल एवं झारसुगुडा-चाम्पा के बीच तीसरी लाइन एवं उधना-जलगांव दोहरीकरण को बजट में शामिल किया गया है। बीना-गुना-कोटा लाइन के दोहरीकरण का कार्य सर्वेक्षण के बाद लिया जाना प्रस्तावित है।

42 महानदी पर दूसरा पुल, रजतगढ़-बारांग, टिटलागढ़-रायपुर तथा टिटलागढ़-संबलपुर लाइन के दोहरीकरण, विजयानगरम-कोट्टवालसा, बारांग-खुर्दा रोड तीसरी लाइन तथा कोट्टवालसा-सिम्हाचलम के बीच चौथी लाइन के कार्य लिये जा चुके हैं। जहाँ नागपुर-गोंदिया के बीच आटोमेटिक सिगनलिंग का कार्य प्रगति पर है वहीं गोंदिया से दुर्ग के बीच आटोमेटिक सिगनलिंग का कार्य बजट में शामिल किया गया है।

## पोर्ट ट्रैफिक -मिशन 300 मिलियन टन

43 भारतीय रेल को विभिन्न बंदरगाहों से कुल ट्रैफिक का लगभग 25 प्रतिशत ट्रैफिक प्राप्त होता है। भारत का विदेशी व्यापार 2011-12 तक 650 मिलियन टन से बढ़कर 1 हजार 100 मिलियन टन होने की संभावना है। अतः रेलवे द्वारा पोर्ट रेल संपर्क योजनाओं को उच्च प्राथमिकता दी जा रही है। मूंदड़ा एवं कांडला पोर्ट की माँग को पूरा करने के लिए गांधीधाम-पालनपुर आमान परिवर्तन का कार्य सार्वजनिक-निजी भागीदारी के अंतर्गत एसपीवी गठित कर पूरा कर लिया गया है। पिपावाव पोर्ट के लिए संपर्क मार्ग का कार्य भी

पूरा हो चुका है। भिलड़ी-समदड़ी, रेवाड़ी-रींगस-फुलेरा का आमान परिवर्तन कार्य भी प्रगति पर है। मुंबई पोर्ट के लिए कुर्ला-वडाला रेल लिंक का कार्य स्वीकृत किया जा चुका है। हरिदासपुर-पारादीप नई लाइन, कृष्णापट्टनम पोर्ट संपर्क नई लाइन और भरुच से दहेज आमान परिवर्तन परियोजनाओं के क्रियान्वयन के लिए एसपीवी का गठन किया जा चुका है तथा सूरत-हजीरा और पेन-रेवास पोर्ट नई लाइन के लिए शीघ्र ही एसपीवी का गठन किया जाएगा। निजी क्षेत्र की पहल पर धामरा एवं कीर्तनिया पोर्ट रेल संपर्क मार्ग का कार्य भी विचाराधीन है।

44 मैंगलोर पोर्ट हेतु हसन-मैंगलोर आमान परिवर्तन कार्य पूरा हो चुका है तथा वल्लारपडम इनलैंड कंटेनर ट्रांशिपमेंट टर्मिनल के लिए वल्लारपडम-इड़ापल्ली नई लाइन का निर्माण कार्य प्रगति पर है। दीघी पोर्ट तक संपर्क लाइन बनाने के प्रस्ताव पर भी विचार किया जा रहा है। एन्नोर पोर्ट की बढ़ती हुई माँग के मद्देनजर अटीपट्टु-पुट्टूर नई लाइन का निर्माण प्रस्तावित है तथा राजगोड़ा-हल्दिया के दोहरीकरण का कार्य हल्दिया पोर्ट के साथ भागीदारी के अंतर्गत किया जाएगा।

45 वर्तमान प्रक्रिया के अनुसार एसपीवी का कन्सेशन पीरियड लाइन पर चले ट्रैफिक की समानुपातिक शुद्ध आय 30 वर्ष के लिए अथवा किये गये निवेश पर 14 प्रतिशत रिटर्न का पीरियड, दोनों में जो भी कम है के आधार पर किया जाता है। निवेश की गणना परियोजना निर्माण पर आई वास्तविक लागत के आधार पर की जाती है। परियोजना की सही कीमत जानने एवं टाइम एवं कास्ट ओवर रन पर नियंत्रण रखने के लिए यह निश्चय किया गया है कि पायलट के आधार पर कुछ योजनाओं का खुली निविदा के माध्यम से बीओटी के द्वारा क्रियान्वयन किये जाने की संभावनायें तलाशी जाएंगी। ट्रैफिक गारंटी नई लाइन के लाभान्वितों द्वारा दी जाएगी।

## **स्टील उद्योग-मिशन 200 मिलियन टन**

46 11वीं योजना के अंत तक स्टील उत्पादन 55 मिलियन टन से बढ़कर 110 मिलियन टन होने की संभावना है। स्टील उद्योग से रेलवे को सालाना 120 मिलियन टन ट्रैफिक प्राप्त होता है और हमने 2011-12 तक स्टील उद्योग से 200 मिलियन टन

ट्रैफिक प्राप्त करने का लक्ष्य रखा है। आयरन ओर मूवमेंट के अधिकांश नये डेडीकेटेड रूट का निर्माण अथवा अपग्रेडेशन 25 टन एक्सल लोड एवं कुछ रूटों का 30 टन एक्सल लोड की ट्रेन चलाने के लिए किया जाएगा। जहाँ अंगुल-सुकिंदा नई लाइन, मनोहरपुर-गोइलकेरा तीसरी लाइन एवं पादापहाड़-बांसपानी, बरबिल-बड़ाजामदा, दुमित्रा-चम्पाझरन दोहरीकरण कार्य स्वीकृत किये जा चुके हैं वहीं गोइलकेरा-आदित्यपुर, चम्पाझरन-बिमलगढ़ तीसरी लाइन तथा जखापुरा-बांसपानी दोहरीकरण कार्य सर्वेक्षण के बाद स्वीकृत किये जाने का प्रस्ताव है। केके लाइन दोहरीकरण के लिए सर्वेक्षण किया जा रहा है तथा प्रथम चरण में किरंडूल से जगदलपुर तक दोहरीकरण किये जाने का प्रस्ताव है। बेल्लारी हास्पेट क्षेत्र के लिए हास्पेट-वास्को लाइन का दोहरीकरण आरवीएनएल के द्वारा किया जाएगा। बांसपानी-जखापुरा दोहरीकरण, जखापुरा-हरिदासपुर, गोइलकेरा-मनोहरपुर तीसरी लाइन एवं दल्ली राजहरा-रावघाट नई लाइन भी आरवीआनएल द्वारा क्रियान्वित करने का प्रस्ताव है।

## **सीमेंट उद्योग -मिशन 200 मिलियन टन**

47 11वीं योजना के अंत तक सीमेंट उत्पादन 170 मिलियन टन से बढ़कर 280 मिलियन टन होने की संभावना है। सीमेंट उद्योग से रेलवे को सालाना 100 मिलियन टन से अधिक ट्रैफिक प्राप्त होता है और हमने 2011-12 तक सीमेंट उद्योग से 200 मिलियन टन ट्रैफिक प्राप्त करने का लक्ष्य रखा है। देश में सीमेंट उत्पादन के 10 से अधिक बड़े क्लस्टर हैं। नंदयाल-येरागुंटला, जग्गाय्यापेट-मल्लाचेरुवु तथा विष्णुपुरम-जनपहाड़ नई लाइन के कार्य प्रगति पर हैं तथा इन्हें समयबद्ध तरीके से पूरा किया जाएगा। हिमाचल प्रदेश में भानूपल्ली-बिलासपुर-बेरी नई लाइन का कार्य बजट में प्रस्तावित है। वाड़ी क्लस्टर की माँग के लिए दौंड-गुलबर्गा दोहरीकरण, पूणे-गुंटकल विद्युतीकरण का कार्य करने का प्रस्ताव है। भुज-नलिया लाइन का आमान परिवर्तन का कार्य आवश्यक मंजूरी के बाद लिये जाने का प्रस्ताव है। टर्मिनलों की क्षमता बढ़ाने के लिए 50 से अधिक बड़े टर्मिनल का विस्तार किया जा रहा है जिनमें मुंबई, पूणे, चंडीगढ़, गाजियाबाद इत्यादि प्रमुख हैं।

## **कंटेनर व्यवसाय-मिशन 100 मिलियन टन**

48 पिछले तीन वर्षों में 15 आपरेटर को कंटेनर ट्रेन चलाने के लाइसेंस दिये गये हैं। वर्तमान में कंटेनर कार्पोरेशन की 146 एवं अन्य कंटेनर आपरेटरों की 44 कंटेनर ट्रेन चल रही हैं। इस साल के अंत तक अन्य आपरेटर की गाड़ियों की संख्या बढ़कर 50 से 55 हो जाने की संभावना है। वर्ष 2007-08 में नये ऑपरेटर द्वारा दिये गये दो मिलियन टन ट्रेफिक को लेकर कुल कंटेनर ट्रेफिक 26 मिलियन टन होने की संभावना है। वर्तमान में 60 कंटेनर डिपो कार्यरत हैं जिसमें से 3 डिपो निजी पार्टियों ने बनाये हैं। आगामी वर्षों में कंटेनर कार्पोरेशन के द्वारा 8 एवं अन्य आपरेटरों द्वारा 40 कंटेनर डिपो का निर्माण करने की संभावना है।

## **डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर**

49 स्वर्णिम चतुर्भुज एचडीएन का सबसे व्यस्त एवं महत्वपूर्ण हिस्सा हैं। मुझे सदन को यह सूचना देते हुए हर्ष हो रहा है कि लुधियाना से कोलकाता के निकट स्थित दानकोनी तक पूर्वी फ्रेट कॉरिडोर और दिल्ली से जेएनपीटी के बीच बनने वाले पश्चिमी कॉरिडोर को स्वीकृति दे दी गई है। मैं सम्मानित सदन को आश्वस्त करना चाहूँगा कि वर्ष 2008-09 के दौरान इन दोनों परियोजनाओं का निर्माण कार्य प्रारंभ कर दिया जाएगा।

50 उत्तर-दक्षिण, पूर्व-पश्चिम, पूर्व-दक्षिण और दक्षिण-दक्षिण डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर का व्यावहारिकता अध्ययन किया जा रहा है। वर्ष 2008-09 में इन परियोजनाओं के निर्माण की स्वीकृति प्राप्त करने की भी अग्रेतर कार्रवाई की जाएगी।

## **रोलिंग स्टॉक का आधुनिकीकरण**

51 जहाँ वर्ष 2003-04 में 6 हजार 300 वैगन का निर्माण हुआ था वहीं वर्ष 2007-08 में लगभग 15 हजार वैगनों का निर्माण किये जाने की संभावना है। वर्ष 2008-09 में 20 हजार वैगन का उत्पादन करने की योजना है जो अब तक का सर्वाधिक वैगन उत्पादन होगा। इसी प्रकार 2008-09 में 250 डीजल और 220 इलेक्ट्रिक लोको का उत्पादन

किया जाएगा जो कि एक रिकार्ड है। नई पीढ़ी के डीजल और इलेक्ट्रिक लोको के उत्पादन में भी उल्लेखनीय वृद्धि की जाएगी।

## नये डिजाइन के हाई कैपेसिटी वैगन

52 दुलाई क्षमता में वृद्धि करने के उद्देश्य से 2008-09 से 20.3 टन एक्सल लोड के बीसीएन और बाक्सन वैगन का निर्माण बंद कर दिया जाएगा और अब स्टेनलेस स्टील के 22.9 टन एक्सल लोड के वैगनों का ही निर्माण किया जाएगा। नये डिजाइन के स्टेनलेस स्टील के बीसीएन वैगन का टेयर वेट कम है। इनकी लंबाई कम होने के कारण अब बीसीएन वैगन की ट्रेन 40 डिब्बों की बजाय बाक्सन वैगन की तरह 58 डिब्बों की होगी। इससे बीसीएन ट्रेन का पेलोड 78 प्रतिशत वृद्धि दर्ज करते हुए 2 हजार 300 टन से बढ़कर 4 हजार 100 टन हो जाएगा। इसी प्रकार ओपन वैगन की ट्रेन का पेलोड 22 प्रतिशत बढ़कर 4 हजार 100 टन हो जाएगा। हमने यह उपलब्धि टेयर वेट घटाकर, वैगन की चौड़ाई और ऊंचाई बढ़ाकर हासिल की है।

53 इस उच्च क्षमता वाले डिजाइन की संभावनों का पूरा फायदा उठाने के लिए वर्ष 2008-09 में 5 हजार ओपन मालडिब्बों को स्टेनलेस स्टील बॉडी में अपग्रेड कर उनका टेयरवेट लगभग दो टन घटाया जाएगा।

54 वर्तमान में रेलवे में स्टील और पेट्रोलियम उत्पाद के वैगन 20.3 टन एक्सल लोड के लिए ही उपयुक्त हैं। आरडीएसओ ने 25 टन एक्सल लोड का नया बीआरएन वैगन विकसित किया है। हमने निर्णय लिया है कि वर्ष 2008-09 से 20.3 टन के एक्सल लोड के वैगन का उत्पादन बंद कर नये डिजाइन के बीआरएन वैगन का उत्पादन शुरू किया जाएगा। 22.9 टन एक्सल लोड के बीटीपीएन वैगन का नया डिजाइन विकसित करने के लिए कई विदेशी कंपनियों से बातचीत चल रही है और अगले वर्ष के अंत तक इस विषय पर निर्णय लिये जाने की संभावना है।

## **वैगन उत्पादकों द्वारा नये डिजाइन के वैगनों का उत्पादन**

55 अभी तक आरडीएसओ द्वारा उपलब्ध कराये गये स्टैंडर्ड डिजाइन के अनुरूप ही उत्पादकों द्वारा वैगन का उत्पादन किया जाता है। फलस्वरूप रेलवे में अधिकांश 70 और 80 के दशक के डिजाइन के वैगन प्रयोग में लाये जा रहे हैं। आधुनिक एवं नये डिजाइन के वैगन का प्रयोग रेलवे में प्रोत्साहित करने के लिए हमने एक नई नीति तैयार की है। इस नीति में नये डिजाइन के वैगन को सर्टीफाई एवं स्वीकृत करने की प्रक्रिया को सरल बनाया गया है एवं कंपनी के आईपीआर को सुरक्षित रखने की पूरी व्यवस्था की गई है। वैगन उत्पादक अब विदेश से तकनीक आयात कर भी नये एवं आधुनिक डिजाइन के वैगन भारतीय रेलवे में ला सकेंगे। इस नई नीति से रेलवे में सतत् रूप से वैगन तकनीक में सुधार होता रहेगा।

## **नई वैगन लीजिंग पालिसी**

56 वैगन लीजिंग मार्केट का विकास करने के लिए हमने एक नई वैगन लीजिंग पालिसी तैयार की है जिसके अंतर्गत रेलवे ग्राहक तथा कंटेनर आपरेटर वैगन लीज पर ले सकेंगे। वैगन लीजिंग कंपनियों को निबंधन कराने के लिए 5 करोड़ रुपये की फीस देनी होगी और निबंधन के लिए उनकी नेटवर्थ कम से कम 250 करोड़ रुपये होनी चाहिए। निबंधन 20 वर्षों की अवधि के लिए दिया जाएगा और संतोषजनक सेवायें पाये जाने पर और 10 वर्षों के लिए नवीकरण किया जा सकेगा। लीजिंग कंपनियों को अपना लेसी चुनने अथवा बदलने के पूरे अधिकार दिये गये हैं। ये कंपनियाँ स्पेशल परपज वैगन, हाई कपैसिटी वैगन तथा कंटेनर वैगन लीज पर देंगी।

## **नई वैगन निवेश योजना**

57 वर्ष 2005-06 में घोषित वैगन निवेश योजना आयरन ओर ग्राहकों के बीच बेहद लोकप्रिय हुई है। पिछले तीन वर्षों में इस योजना में 138 रक में 1 हजार 500 करोड़ रुपये से अधिक के निवेश की स्वीकृति दी गई है। इसमें से अभी तक लगभग 500 करोड़ रुपये की लागत पर 42 रक प्राप्त हो चुके हैं।

58 पुरानी वैगन निवेश योजना आयरन ओर को छोड़कर अन्य ग्राहकों के बीच लोकप्रिय नहीं हुई है। अतः इसके स्थान पर एक नई उदारीकृत वैगन निवेश योजना तैयार की गई है। इस योजना के अंतर्गत स्पेशल परपज एवं हाई कपैसिटी वैगन खरीदकर अथवा लीज पर लेकर निवेश किया जा सकेगा। स्पेशल परपज वैगन और हाई कपैसिटी वैगन में निवेश करने पर निर्धारित दरों पर मालभाड़े में छूट दी जाएगी।

### **बल्क एवं नॉन बल्क गुड्स टर्मिनल निर्माण योजना**

59 उन्नत देशों में सीमेंट, खाद्यान्न, खाद आदि को बल्क के रूप में ढोया जाता है। इससे ढुलाई लागत में कमी होती है और इसीलिए हमारे देश में ऐसी वस्तुओं के बल्क मूवमेंट का प्रचलन बढ़ रहा है। अतः हमने बल्क हैंडलिंग टर्मिनल निर्माण की नई पालिसी तैयार की है। इस नीति के अंतर्गत सीमेंट, फ्लाई ऐश, खाद्यान्न और खाद के बल्क हैंडलिंग टर्मिनल का निर्माण वस्तु उत्पादक अथवा उनके द्वारा प्राधिकृत एजेंसी के द्वारा किया जा सकेगा। इन टर्मिनल पर राउंड द क्लाक काम करने की सभी आधुनिक हैंडलिंग सुविधायें उपलब्ध होंगी। टर्मिनल निर्माता बल्क मूवमेंट के लिए जरूरी स्पेशल परपज बल्क वैगन में भी निवेश करेंगे। इस योजना के अंतर्गत वैगन क्लोज सर्किट में चलेंगे जिसके लिए उन्हें मालभाड़े में निर्धारित दरों पर डिस्काउंट देय होगा। इसके अलावा निर्धारित अवधि तक बिजी सीजन सरचार्ज एवं टर्मिनल चार्ज भी देय नहीं होगा। इन टर्मिनल पर वारफेज एवं डैमरेज भी देय नहीं होगा। नॉन बल्क गुड्स टर्मिनल के लिए भी नीति बनाई गई है जिसके अंतर्गत तैयार स्टील, बोरा बंद सीमेंट एवं बोरा बंद खाद के परंपरागत अनलोडिंग गुड्स टर्मिनल का निर्माण करने पर भी बिजी सीजन सरचार्ज एवं टर्मिनल चार्ज देय नहीं होगा। ऐसे टर्मिनल के लिए थर्ड पार्टी का ट्रैफिक भी बुक किया जा सकेगा जिस पर केवल टर्मिनल चार्ज व वारफेज से ही छूट मिलेगी।

60 उक्त दोनों प्रकार के टर्मिनल मुख्य रूप से निजी जमीन पर बनेंगे लेकिन रेलवे की जमीन उपलब्ध होने पर खुली निविदा के माध्यम से अधिकतम ट्रैफिक आय उपलब्ध कराने वाले निविदादाता को लैंड लाइसेंसिंग पालिसी के अंतर्गत निर्धारित दरों पर रेल भूमि उपलब्ध कराई जाएगी। रेलवे जमीन पर बने टर्मिनल पर एजेंसी को पहले साल में कम से

कम आधा मिलियन टन और तीसरे साल से कम से कम एक मिलियन टन सालाना ट्रैफिक की गारंटी भी देनी होगी।

## **डोर टू डोर टोटल लॉजिस्टिक्स सेवा**

61 भारतीय अर्थव्यवस्था के ट्रांसपोर्ट मार्केट में तेजी से परिवर्तन हो रहे हैं। आजकल ग्राहक ट्रक, रेल आदि की अलग-अलग व्यवस्था करने के बजाय डोर टू डोर साल्यूशन चाहते हैं। यह सर्विस उद्योग का स्वरूप लेती जा रही है। अतः रेलवे ग्राहकों को कम कीमत पर बेहतर डोर टू डोर साल्यूशन उपलब्ध कराने के व्यवसाय में अपनी प्रभावी उपस्थिति दर्ज कराने के लिए जरूरी कदम उठायेगा। सार्वजनिक निजी भागीदारी के अंतर्गत रेलवे आधुनिक हैंडलिंग सुविधाओं, वेयर हाउसिंग एवं लॉजिस्टिक पार्कों की सुविधा सहित कई प्रकार की वैल्यू एडेड सेवायें उपलब्ध करायेगा।

## **विजन 2025**

62 लीक से हटकर की गई सोच, वाणिज्यिक, संचालनिक एवं मूल्य नीतियों में किये गये अभिनव निर्णय एवं विभिन्न विभागों के बीच आपसी समन्वय एवं सामंजस्य बिठाने से ही रेलवे का वित्तीय कायाकल्प हुआ है। इस जादुई कायाकल्प को चिरस्थायी बनाने के लिए हम अगले 6 महीने में रेलवे का विजन 2025 डाक्यूमेंट तैयार करेंगे जिसमें नए विचारों और नई सोच को एक नए अंदाज में पेश किया जाएगा। इसमें आने वाले समय के लिए हमारी तैयारियों और रणनीतियों का खुलासा किया जाएगा। यह दस्तावेज अगले 17 सालों में संचालनिक निष्पादन एवं सेवा की गुणवत्ता के लक्ष्य निर्धारित करेगा तथा इसमें निर्धारित लक्ष्यों को प्राप्त करने की एक कार्य योजना एवं उन्हें प्राप्त करने के लिए जरूरी निवेश योजना का विस्तृत उल्लेख रहेगा। इस दस्तावेज में ग्राहकों की जरूरतों को ध्यान में रखकर बनाई गई आधुनिक यात्री सेवाओं और माल बाजार में रेलवे की प्रतियोगी स्थिति को धारदार बनाने के लिए जरूरी तरह-तरह की फ्रेट सेवाओं का उल्लेख किया जाएगा। इसमें एक ऐसे संगठन के ब्लूप्रिंट का उल्लेख रहेगा जिसमें सभी विभाग आपसी समन्वय और तालमेल के साथ एक टीम के रूप में कार्य कर रेलवे को नई बुलंदियों तक पहुँचायेंगे।

योजनाओं का नियोजन रूटवार ट्रैफिक की बाधाओं को दूर करने, नेटवर्क का विस्तार एवं रेलवे का आधुनिकीकरण करने के उद्देश्य से किया जाएगा। यात्री सेवाओं का ध्येय केवल दो शब्द होंगे - आराम और सुविधा। माल यातायात के लिए हमारे ध्येय शब्द होंगे - प्रतिबद्धता एवं संपर्कशीलता। ये सभी उपाय एक पुनः उत्थानशील रेलवे की मजबूत नींव रखेंगे। इससे रेलवे के प्रबंधन एवं कर्मियों को नित नये प्रयोग करने के लिए प्रेरणा मिलेगी तथा भावी पीढ़ी के लिए यह दस्तावेज मार्गदर्शक स्तंभ के रूप में कार्य करेगा।

## **इनोवेशन प्रमोशन ग्रुप**

63 अद्भुत सृजनशीलता और जोखिम उठाने की भावना की बदौलत पिछले चार वर्षों में रेलवे का जादुई कायाकल्प हुआ है। 21वीं शताब्दी में विद्युत की गति से व्यावसायिक परिवेश में परिवर्तन हो रहे हैं। नित नई चुनौतियों का सामना करने के लिए तथा नई तकनीक एवं नये विचारों को आत्मसात् करने के लिए समन्वित प्रयास जरूरी हैं। अतः हमने रेलवे बोर्ड में एक बहु-विभागीय इनोवेशन प्रमोशन ग्रुप का गठन करने का निर्णय लिया है। किसी भी स्तर के रेलकर्मियों और देश के नागरिक इस ग्रुप को इनोवेटिव सुझाव भेज सकेंगे। इस ग्रुप को नये-नये प्रयोग करने के लिए समुचित सुविधायें एवं राशि उपलब्ध कराई जाएगी।

## **स्ट्रैटजिक बिजनेस युनिट का गठन**

64 पिछले चार वर्षों में स्टील, सीमेंट, कोयला इत्यादि के परिवहन में रेलवे की भागीदारी बढ़ी है। इस प्रगति को बनाये रखने के लिए हमने रेलवे बोर्ड में कोयला, सीमेंट, स्टील और कंटेनर ट्रैफिक के लिए स्ट्रैटजिक बिजनेस युनिट का गठन करने का निर्णय लिया है ताकि ग्राहकों की समस्याओं का निदान सिंगल विंडो सिस्टम के तहत समयबद्ध तरीके से हो जाए। इस इकाई को उभर रहे व्यावसायिक अवसरों का समय रहते लाभ उठाने एवं बाजार में रेलवे की प्रतियोगी स्थिति को मजबूत बनाने के लिए जरूरी अधिकार दिये जाएंगे।

## आईटी विजन 2012

65 परिचालन की कुशलता में सुधार लाने, कार्य प्रणाली में पारदर्शिता बढ़ाने तथा ग्राहकों को उत्तम सेवा प्रदान करने के लिए रेलवे टेक्नालॉजी, सिस्टम और काम करने के तौर तरीकों में आमूलचूल परिवर्तन कर रही है। इन उद्देश्यों की प्राप्ति के लिए आईटी कार्यक्रमों में तीन महत्वपूर्ण मुद्दों- मालभाड़ा सेवा प्रबंधन, यात्री सेवा प्रबंधन और सामान्य प्रबंधन पर ध्यान केन्द्रित किया जा रहा है। आने वाले वर्षों में आईटी से अधिकतम लाभ प्राप्त करने के लिए हमारा मूल मंत्र सीमलेस इन्टीग्रेशन होगा। रेलवे का संचार नेटवर्क पूरे देश में फैला हुआ है जो इस डिलीवरी प्लेटफार्म की नींव का काम करेगा। जीआईएस, जीपीएस, एवं आरएफआईडी जैसी आधुनिक तकनीकों का प्रयोग उत्तरोत्तर बढ़ाया जाएगा। एक केन्द्रीकृत इनफारमेशन सिस्टम न केवल ग्राहकों के लिए बल्कि संगठन के लिए भी फायदेमंद होगा। ग्राहकों को सूचना का प्रसारण सही, त्वरित एवं ऑन लाइन होगा। ग्राहक के लिए यह एक श्रेष्ठ अनुभव होगा क्योंकि सेवायें बेहतर होंगी, रेल ऑपरेशन में संरक्षा बढ़ेगी, ट्रांजैक्शन सुगम होंगे तथा इन्फोटेन्मेंट, ऑनबोर्ड टेलीविजन तथा इंटरनेट सुविधा सहित नालेज कियोस्क जैसी अतिरिक्त सुविधायें भी उपलब्ध होंगी। संगठन के लिए संसाधनों के प्रयोग की योजना बनाना आसान हो जाएगा क्योंकि सभी संसाधनों की पूरी तस्वीर एक साथ सामने रहेगी। इससे उत्पादकता, संगठन की क्षमता एवं कर्मचारी की संतुष्टि में गुणात्मक वृद्धि होगी। आईटी के लिए हमारे इस विजन को अगले 5 वर्षों में मूर्त रूप दिया जाएगा।

## सार्वजनिक निजी भागीदारी

66 रेलवे को आगामी वर्षों में नेटवर्क के विस्तार, तकनीक का आधुनिकीकरण एवं अपग्रेडेशन तथा ग्राहकों को विश्वस्तरीय सुविधायें उपलब्ध कराने के लिए भारी निवेश करना होगा। इसीलिए हमने आगामी 5 वर्षों के लिए 2 लाख 50 हजार करोड़ रुपये का निवेश करने की योजना तैयार की है। इस योजना के बड़े हिस्से के लिए फंडिंग की व्यवस्था आंतरिक संसाधन एवं ऋण के माध्यम से की जाएगी। लेकिन इतने बड़े निवेश प्रोग्राम को सिर्फ रेलवे के संसाधनों से ही चलाना कठिन होगा। अतः हमने अगले 5 वर्षों में

1 लाख करोड़ रुपये का निवेश आकर्षित करने के लिए अनेक पीपीपी योजनायें शुरू की हैं। इनमें मेट्रो स्टेशनों पर विश्वस्तरीय सुविधायें उपलब्ध कराने, स्टेट आफ द आर्ट रोलिंग स्टॉक उत्पादन इकाइयाँ लगाने, मल्टीमॉडल लाजिस्टिक पार्क बनाने की पीपीपी योजनायें सम्मिलित हैं। मुझे सदन को यह जानकारी देते हुए हर्ष हो रहा है कि अंतर्राष्ट्रीय खुली निविदा के माध्यम से नई दिल्ली, छत्रपति शिवाजी टर्मिनस मुंबई, पटना एवं सिकंदराबाद रेलवे स्टेशन को विश्वस्तरीय स्टेशन के रूप में विकसित करने के लिए 2008-09 के दौरान कंसेशन अवार्ड कर दी जाएगी। हमें इन स्टेशनों पर लगभग 15 हजार करोड़ रुपये का निवेश होने की उम्मीद है। सार्वजनिक निजी भागीदारी के अंतर्गत लगभग 4 हजार करोड़ रुपये की लागत से डीजल लोको, इलेक्ट्रिक लोको तथा रेल कोच फैक्ट्री के निर्माण के लिए खुली निविदा द्वारा भागीदार का चयन कर निर्माण कार्य प्रारंभ किया जाएगा। कंटेनर ट्रेन, कंटेनर डिपो एवं मल्टी मॉडल लाजिस्टिक पार्क के निर्माण में भी लगभग 2 हजार करोड़ रुपये का निवेश प्राप्त होने की संभावना है। रेल भूमि विकास प्राधिकरण द्वारा रेलवे की खाली पड़ी भूमि के व्यावसायिक उपयोग से वर्ष 2008-09 में 4 हजार करोड़ रुपये का निवेश प्राप्त होने की संभावना है। इस प्रकार वर्ष 2008-09 में पीपीपी योजनाओं के माध्यम से 25 हजार करोड़ रुपये के निवेश की योजनाओं की कंसेशन अवार्ड किये जाने की संभावना है।

**लेकर चला हूँ सबको तरक्की की राह पर  
एक नींव साझेदारी की मैंने रखी नई।**

## **सुरक्षा**

67 रेल यात्रियों की सुरक्षा हमारी सर्वोच्च प्राथमिकता है। रेल सुरक्षा बल में वर्षों से खाली पड़ी 5 हजार 700 सिपाहियों की रिक्तियों एवं 993 उप निरीक्षकों की रिक्तियों को मई 2008 तक एक व्यापक नियुक्ति अभियान चलाकर भर लिया जाएगा। सिपाहियों की नियुक्तियों में महिलाओं के लिए 5 प्रतिशत एवं उप निरीक्षकों की नियुक्ति में 10 प्रतिशत पद आरक्षित किये गये हैं। हाल ही में सरकार द्वारा 973 नये पद सृजित किये गये हैं जिनके विरुद्ध अगले वर्ष कालबद्ध तरीके से नियुक्तियाँ की जाएंगी। हमने रेल सुरक्षा को

सुदृढ़ करने के लिए एक समेकित सुरक्षा योजना तैयार की है जिसके अंतर्गत सभी महत्वपूर्ण स्टेशनों पर क्लोज सरकिट टीवी लगाये जाएंगे तथा यात्रियों एवं उनके सामान की जांच के लिए मेटल डिटेक्टर, बैगेज स्क्रीनिंग सिस्टम एवं बम अथवा विस्फोटक सामग्री की पहचान एवं डिस्पोजल सिस्टम लगाये जाएंगे। संवेदनशील स्टेशनों पर इस प्रणाली को रेलवे द्वारा अपने खर्चे पर अथवा सार्वजनिक-निजी भागीदारी के अंतर्गत स्थापित किया जाएगा। रेल सुरक्षा बल को सुरक्षा के लिए सभी आधुनिक उपकरण उपलब्ध कराये जाएंगे तथा इन कार्यों के लिए पर्याप्त धनराशि की व्यवस्था की जाएगी।

## संरक्षा

68 रेल संरक्षा हमारी सर्वोच्च प्राथमिकता है। हमारे सतत् प्रयास से रेल संरक्षा में उल्लेखनीय सुधार हुआ है। फलस्वरूप परिणामी गाड़ी दुर्घटनाओं की संख्या 2005-06 की तुलना में वर्ष 2006-07 में 234 से घटकर 195 रह गई है जो अब तक की न्यूनतम है। ढोए गए यातायात में वृद्धि के बावजूद वर्ष 2005-06 की तुलना में 2006-07 में प्रति मिलियन गाड़ी किलोमीटर परिणामी गाड़ी दुर्घटनाओं की संख्या भी 0.28 से घटकर 0.23 रह गई है। महोदय, मुझे यह बताते हुए प्रसन्नता हो रही है कि वर्ष 2007-08 में भी यह क्रम जारी है। हम रेल संरक्षा में अरबों रुपये का निवेश कर रहे हैं जो इस बात का प्रमाण है कि हम रेल तंत्र की संरक्षा के लिए प्रतिबद्ध हैं।

69 विशेष रेल संरक्षा निधि से लिये गये 16 हजार 538 किलोमीटर की पुरानी रेलों, 2 हजार 359 स्टेशनों के पुराने सिगनल तथा 2 हजार 251 पुलों के नवीकरण का कार्य इस वर्ष के अंत तक पूरा हो जाएगा। रेलवे यह सावधानी भी बरत रही है कि संपत्तियों के गतायु होते ही उनके नवीनीकरण के लिए पर्याप्त प्रावधान डीआरएफ में कर दिया जाए। इसी आलोक में मैंने वर्ष 2007-08 में डीआरएफ का प्रावधान बढ़ाकर 5 हजार 450 करोड़ एवं 2008-09 में 7 हजार करोड़ रुपये कर दिया है।

70 महोदय, हमने मानवीय चूक को यथासंभव कम करने के लिए एक बहुआयामी योजना तैयार की है। इस योजना में टक्कर रोधी उपकरण, एकाउस्टिक बेयरिंग डिटेक्टर,

ईओटीटी डिवाइस, अल्ट्रासोनिक डिजिटल फ्ला डिटेक्टिंग मशीन, अल्ट्रासोनिक रेल टेस्टिंग कार, ट्रैक मॉनिटरिंग कार इत्यादि स्वचालित संरक्षा उपकरणों के प्रयोग से रेल संरक्षा को पुख्ता बनाया जाएगा।

## **टक्कर रोधी उपकरण**

71 दो गाड़ियों में आमने-सामने अथवा पीछे से टक्कर होने की संभावना खत्म करने के उद्देश्य से पूर्वोत्तर सीमा रेलवे में टक्कर रोधी उपकरण का पायलट शुरू किया गया था। इसके उत्साहवर्द्धक परिणाम सामने आये हैं। अतः हमने चरणबद्ध तरीके से इस प्रणाली का विस्तार पूरे रेल नेटवर्क पर करने का निर्णय लिया है। फिलहाल अगले दो वर्षों में इस प्रणाली का विस्तार तीन और रेलवे यथा दक्षिण रेलवे, दक्षिण मध्य रेलवे और दक्षिण पश्चिम रेलवे में किया जाएगा।

## **रोलिंग स्टॉक की ऑन लाइन निगरानी**

72 एक्सल बाक्स बियरिंग के फेल होने तथा पहिये में खराबी होने से दुर्घटना की संभावनायें बढ़ जाती है। एकाउस्टिक बियरिंग डिटेक्टर, बियरिंग बाक्स में संभावित खराबी की सूचना हॉट बॉक्स की स्थिति तक पहुंचने से पहले ही दे देता है, जबकि वाइल्ड प्रणाली द्वारा पटरियों पर पहियों के भार प्रभाव का मापन करके रोलिंग स्टॉक के दोषपूर्ण पहियों का स्वतः ही पता लगाया जा सकता है। इससे रोलिंग स्टॉक के साथ-साथ रेलपथ की संरक्षा और विश्वसनीयता में सुधार होता है। अतः प्रमुख स्थानों पर एकाउस्टिक बियरिंग डिटेक्टर तथा व्हील इम्पैक्ट लोड डिटेक्टरों की व्यवस्था करके रोलिंग स्टॉक की ऑनलाइन मानिटरिंग के लिए 250 करोड़ रुपये की लागत पर 65 उपकरणों की व्यवस्था करने की एक मास्टर योजना तैयार की गई है।

## **अल्ट्रा सोनिक फ्ला डिटेक्टिंग मशीन**

73 वर्तमान में पटरी दोष की जानकारी एनालॉग आधारित एसआरटी और डीआरटी द्वारा प्राप्त की जाती है। विश्वसनीयता बढ़ाने के लिए अगले 5 वर्ष में मौजूदा एनालॉग

आधारित मशीन को बदलकर 300 डिजिटल एसआरटी और 200 डिजिटल डीआरटी लगाने की योजना है। इसके अलावा 140 करोड़ रुपये की लागत पर अगले 5 वर्षों में स्वचालित अल्ट्रासोनिक रेल टेस्टिंग कार, पुल निरीक्षण यंत्र तथा ट्रैक मॉनिटरिंग कारों का भी प्रावधान किया जाएगा।

## **आग से सुरक्षा**

74 सवारी डिब्बों में अंतर्राष्ट्रीय मानकों के अनुरूप अग्निरोधक सामग्री लगाने के अलावा आग लगने अथवा धुआँ निकलने पर समय रहते चेतावनी देने के लिए भी एक विस्तृत आग सूचना प्रणाली पायलट के आधार पर एक रैक में लगाने का प्रस्ताव है। प्रयोग सफल होने पर इसे चरणबद्ध तरीके से 700 करोड़ रुपये की लागत पर सभी गाड़ियों में लगाया जाएगा।

## **आरयूबी तथा आरओबी निर्माण**

75 महोदय, आरयूबी अथवा आरओबी का निर्माण सामान्यतः रेलवे और राज्य सरकारों द्वारा 50:50 भागीदारी के आधार पर किया जाता है। राज्य सरकारों के सीमित साधनों की वजह से इन कार्यों में विलंब होता रहा है। अतः हमने निर्णय लिया है कि चौकीदार वाले अथवा चौकीदार रखे जाने की पात्रता रखने वाले समपारों के स्थान पर जहाँ पर फिजिबल हो डबल लाइन मार्गों पर डेढ़ करोड़ रुपये की अधिकतम लागत तथा सिंगल लाइन पर सवा करोड़ रुपये की अधिकतम लागत पर आरयूबी का निर्माण रेलवे अपनी लागत पर करेगी। राज्य सरकारों को सिर्फ संपर्क मार्ग पर होने वाला न्यूनतम व्यय ही वहन करना होगा। राज्य सरकारों की लागत से 50:50 भागीदारी के आधार पर 582 आरओबी एवं आरयूबी का निर्माण कार्य चल रहा है। 2008-09 में लगभग 100 नये आरओबी एवं आरयूबी निर्माण का प्रस्ताव है।

76 वर्तमान मापदंडों के अनुसार लगभग 1 हजार 200 आरओबी का निर्माण जरूरी है। लेकिन अनेक राज्यों के द्वारा आधी-आधी लागत पर इनके निर्माण करने की स्वीकृति नहीं मिलने के कारण इनका निर्माण नहीं हो पा रहा है। अतः सार्वजनिक निजी भागीदारी के

अंतर्गत बीओटी प्रणाली से आरओबी का निर्माण कराने की संभावनाओं पर विचार किया जाएगा और आवश्यकता पड़ने पर वायबिलिटी गैप फंडिंग की व्यवस्था भी की जाएगी। इससे प्रति वर्ष बनने वाले आरओबी की संख्या कई गुना बढ़ने की संभावना है।

### **अनमैन्ड लेवल क्रॉसिंग पर संरक्षा**

77 महोदय, भारतीय रेलवे में 16 हजार 600 लेवल क्रॉसिंग मैन्ड और 18 हजार 200 लेवल क्रॉसिंग अनमैन्ड हैं। मोटर वाहनों की संख्या में वृद्धि के कारण अनमैन्ड लेवल क्रॉसिंग पर रेल दुर्घटनाओं में उत्तरोत्तर वृद्धि हो रही है। उत्तर और उत्तर पूर्व भारत में सर्दी में कोहरा पड़ने के समय ऐसी दुर्घटनाओं की संभावना और बढ़ जाती है। वर्ष 2006-2007 में अनमैन्ड लेवल क्रॉसिंग पर हुई दुर्घटनायें परिणामी रेल दुर्घटनाओं की 37 प्रतिशत थीं जबकि 2000-01 में यह दुर्घटनायें 15 प्रतिशत थीं। वर्ष 2006-07 में हुई 195 परिणामी दुर्घटनाओं में 72 दुर्घटनायें अनमैन्ड लेवल क्रॉसिंग पर हुई थीं। अतः हमने लेवल क्रॉसिंग को मैन्ड करने की नीति को और उदार एवं व्यापक बनाकर तेजी से सभी व्यस्त अनमैन्ड लेवल क्रॉसिंग को मैन्ड करने का निर्णय लिया है।

### **सामाजिक कल्याण**

#### **लाइसेंसधारी कुली को गैंगमैन एवं चतुर्थ वर्ग के अन्य पदों पर नौकरी**

78 **मुसाफिर और कुली का साथ, बरसों से निरंतर है,  
उसे सम्मान दें, जो रात-दिन सेवा में तत्पर है।**

रेलवे स्टेशनों पर काम करने वाले कुली, अनुसूचित जाति एवं जनजाति, पिछड़ी जाति, अल्पसंख्यक तथा समाज के अन्य कमजोर वर्गों से आते हैं। ये वर्षों से यात्रियों का बोझा ढोते हैं। रेलवे में गैंगमैन के कई हजार पद रिक्त हैं। अनमैन्ड लेवल क्रॉसिंग को मैन्ड करने के लिए गैंगमैन को गेटमैन के रूप में प्रोन्नति देने से गैंगमैन के काफी बड़ी संख्या में और पद रिक्त हो जाएंगे। लाइसेंसधारी कुलियों की वर्षों पुरानी माँग के मद्देनजर

समुचित स्क्रीनिंग कर लाइसेंसधारी कुलियों को वन टाइम बेसिस पर रेलवे में गैंगमैन एवं चतुर्थ वर्ग के अन्य पदों पर नौकरी दी जाएगी।

## **रियायतें**

### **विद्यार्थियों के लिये मुफ्त मंथली सीजन टिकट**

79 वर्तमान में छात्राओं को 12वीं कक्षा तक और छात्रों को 10वीं कक्षा तक स्कूल से घर के बीच यात्रा करने के लिए द्वितीय श्रेणी के मुफ्त मंथली सीजन टिकट दिये जाते हैं। हमने अब छात्राओं को स्नातक की पढ़ाई तक एवं छात्रों को 12वीं कक्षा तक यह सुविधा प्रदान करने का निर्णय लिया है।

### **वरिष्ठ महिला नागरिकों को यात्री किराये में 50 प्रतिशत रियायत**

80 रेलवे द्वारा 60 साल से अधिक के उम्र के वरिष्ठ नागरिकों को सभी श्रेणियों के यात्री किराये में 30 प्रतिशत की छूट दी जाती है। हमने वरिष्ठ महिलाओं को सभी श्रेणी के यात्री किराये में दी जाने वाली छूट को 30 प्रतिशत से बढ़ाकर 50 प्रतिशत करने का निर्णय लिया है।

### **अशोक चक्र विजेताओं को रियायत**

81 परमवीर चक्र, महावीर चक्र एवं वीर चक्र से अलंकृत जवानों एवं पदाधिकारियों को कम्पेनियन के साथ एसी टू टियर में यात्रा करने के लिए कार्ड पास मिलता है जो राजधानी एवं शताब्दी ट्रेन में भी मान्य है। लेकिन भारतीय सेना के अशोक चक्र धारियों को मिलने वाले कार्ड पास पर राजधानी एवं शताब्दी ट्रेन में यात्रा करने की सुविधा नहीं है। अब हमने अशोक चक्र विजेताओं को दिये जाने वाले कार्ड पास पर भी राजधानी एवं शताब्दी ट्रेन में यात्रा की सुविधा उपलब्ध कराने का निर्णय लिया है।

## एड्स से पीड़ित व्यक्तियों के लिये रियायत

82 भारतीय रेल और राष्ट्रीय एड्स नियंत्रण संगठन आपसी सहयोग से रेड रिबन एक्सप्रेस गाड़ी चला रही है। इसी दिशा में एक कदम आगे बढ़ाते हुए मैं एड्स पीड़ित लोगों को नामिनेटेड एआरटी सेन्टर्स में इलाज के लिए द्वितीय श्रेणी में रेल यात्रा करने पर 50 प्रतिशत की रियायत देने का प्रस्ताव करता हूँ।

## मदर-चाइल्ड हेल्थ एक्सप्रेस

83 भारतीय रेल सदैव से ही अपने सामाजिक उत्तरदायित्वों के प्रति सचेष्ट रही है। रेलवे स्वयंसेवी संगठनों एवं मंत्रालयों के साथ कंधे से कंधा मिलाकर लाइफ लाइन एक्सप्रेस, रेड रिबन एक्सप्रेस, साइंस एक्सप्रेस और आजादी एक्सप्रेस चलाने में अहम भूमिका निभा रही है। इसी क्रम में माँ और शिशु को चिकित्सा सुविधा उपलब्ध कराने के लिए भारतीय रेल और राजीव गांधी फाउंडेशन द्वारा मिलकर पायलट बेसिस पर 7 बोगियों की एक मदर-चाइल्ड हेल्थ एक्सप्रेस चलाने का प्रस्ताव है। इस गाड़ी को रेलवे द्वारा रियायती किराये पर चलाया जाएगा। इस गाड़ी में प्रसूति ऑपरेशन गृह, चाइल्ड हेल्थ सेंटर इत्यादि सुविधायें होंगी।

## अनुसूचित जाति एवं जनजाति की बकाया रिक्तियों को भरने के लिए विशेष अभियान

84 अनुसूचित जाति एवं जन जाति की बकाया रिक्तियों के निपटान के लिए वर्ष 2004 से एक विशेष भर्ती अभियान चलाया जा रहा है। अनुसूचित जातियों और अनुसूचित जन जाति के लिए चिह्नित बकाया रिक्तियों में से लगभग 99 प्रतिशत रिक्तियाँ भर ली गई हैं।

## अन्य पिछड़ी जाति के अभ्यर्थियों की नियुक्तियाँ

85 2003-04 की तुलना में 2007-08 में ग्रुप डी में की गई नियुक्तियों की संख्या 2 हजार 655 से बढ़कर 10 हजार 614 हो गई है। महोदय, मुझे सदन को यह जानकारी देते हुए प्रसन्नता हो रही है कि की गई नियुक्तियों में अनुसूचित जाति, जनजाति एवं अन्य पिछड़ी जाति के अभ्यर्थियों की नियुक्ति उनके निर्धारित कोटा से कहीं अधिक की गई है।

जैसे ग्रुप डी की 10 हजार 614 नियुक्तियों में से 5 हजार 45 नियुक्तियाँ अन्य पिछड़ी जातियों के अभ्यर्थियों की हुई हैं।

## **अल्पसंख्यक कल्याण के लिए सेल**

86 भारतीय रेल द्वारा अल्पसंख्यकों के कल्याण एवं उन्हें रेलवे में रोजगार के समुचित अवसर उपलब्ध कराने के उद्देश्य से रेलवे बोर्ड एवं प्रत्येक जोनल रेलवे में एक अलग अल्पसंख्यक कोषांग गठित करने के निर्देश दिये गये हैं। सभी नियुक्ति बोर्ड एवं समितियों में अल्पसंख्यक समुदाय का एक सदस्य होना अनिवार्य है। जिन राज्यों में उर्दू राज्य की दूसरी भाषा है उनमें रेल नियुक्तियों की सूचना उर्दू अखबारों में प्रकाशित करने के भी आदेश निर्गत किये गये हैं। ऐसे राज्यों में ग्रुप डी की परीक्षा भी उर्दू में लेने के निर्देश दिये गये हैं।

## **कर्मचारी कल्याण**

**समर्पित जिसका जीवन राष्ट्र सेवा में हमेशा है,  
कड़ी मेहनत करे जो, वो सिपाही रेलकर्मी है।**

87 रेलवे के वित्तीय कायाकल्प के लिए 14 लाख रेलकर्मियों ने दिन-रात परिश्रम किया है। इसीलिए हमने कर्मचारियों को 2006-07 में देय बोनस 65 दिन से बढ़ाकर 70 दिन कर दिया है।

88 नवंबर, 2007 में भारतीय रेलों के इतिहास में पहली बार सभी 16 क्षेत्रीय रेलों पर रेलवे ट्रेड यूनियन के चुनाव संपन्न हुए। इनमें लगभग 88 प्रतिशत रेलकर्मी मतदाताओं ने अपने मताधिकार का प्रयोग किया। अब सभी रेल ट्रेड यूनियन प्रजातांत्रिक आधार पर चुनी गई हैं एवं इससे औद्योगिक संबंधों में एक नये अध्याय की शुरुआत हुई है।

89 ऐसे रेल कर्मी जो पहले राज्य सरकार अथवा भारत सरकार के किसी सार्वजनिक उपक्रम, स्वायत्तशासी संगठन अथवा अन्य किसी संस्था में काम कर चुके हों तथा जिनकी

पूर्व सेवा अवधि को भारतीय रेलवे में पेंशन के लिए सम्मिलित किया गया हो, उनकी पूर्व सेवा अवधि के आधे सेवाकाल को रेल की पूरे सेवाकाल में जोड़कर पास की सुविधा उपलब्ध कराने का निर्णय लिया गया है।

## **स्टाफ बेनिफिट फंड**

90 स्टाफ बेनिफिट फंड में दी जाने वाली राशि को वर्ष 2008-09 के लिए दस गुना बढ़ाकर 35 रुपये से 350 रुपये प्रति रेल कर्मचारी करने का प्रस्ताव है।

## **चिकित्सा सुविधायें**

91 चिकित्सा सेवा में सुधार लाने के लिए 101 करोड़ रुपये के 13 नये कार्यों का प्रस्ताव है। उत्तर रेलवे के दिल्ली स्थित केंद्रीय अस्पताल भवन को सेंट्रली एयरकंडीशंड बनाया जाएगा। उत्तर पश्चिमी एवं दक्षिण पश्चिमी रेलवे के लिए जयपुर और हुबली में डिवीजनल हास्पिटल को अपग्रेड कर दो नये केंद्रीय अस्पताल, रांची में नया डिविजनल अस्पताल एवं आईसीएफ में ओपीडी ब्लॉक निर्माण का प्रस्ताव है।

## **खेलकूद के क्षेत्र में रेलवे की महत्वपूर्ण उपलब्धियाँ**

92 इस वर्ष भी भारतीय रेल ने अंतर्राष्ट्रीय तथा राष्ट्रीय स्तर पर खेल-कूद के क्षेत्र में महत्वपूर्ण उपलब्धि दर्ज की है। जून, 2007 में भारतीय रेल ने यूएसआईसी विश्व रेलवे टेनिस चैम्पियनशिप जीती। जून, 2007 में कॉमनवेल्थ फ्री स्टाइल तथा ग्रीको रोमन स्टाइल कुश्ती चैम्पियनशिप में भारतीय रेल के पहलवानों ने 6 स्वर्ण तथा 4 रजत पदक जीते। जुलाई, 2007 में एशियन एथलेटिक्स चैम्पियनशिप में भारतीय रेल के एथलीटों ने 2 स्वर्ण, 2 रजत तथा 2 कांस्य पदक जीते। सितम्बर, 2007 में विश्व बिलियर्ड्स चैम्पियनशिप में भारतीय रेलवे के श्री रूपेश अश्विनी भाई शाह विश्व चैंपियन बने। नवंबर 2007 में विश्व तीरंदाजी प्रतियोगिता में डोला बनर्जी ने स्वर्ण पदक जीतकर नया इतिहास रचा। राष्ट्रीय स्तर पर भी भारतीय रेल ने 26 राष्ट्रीय चैम्पियनशिप में भाग लिया जिनमें 17 में विजेता रही। भारतीय रेल के दो खिलाड़ियों ज्योति एस कुल्लू को हॉकी के लिए

तथा श्री विजिन्दर को बॉक्सिंग के लिए "अर्जुन पुरस्कार, 2006" से सम्मानित किया गया। भारतीय रेल के पूर्व हॉकी खिलाड़ी श्री विरेन्दर सिंह को "खेल के क्षेत्र में आजीवन उपलब्धि के लिए ध्यानचंद पुरस्कार, 2007" से सम्मानित किया गया है।

## **धरोहर संरक्षण**

93 रेलवे के पास धरोहर का एक अमूल्य खजाना है। भारतीय रेल की दार्जिलिंग हिमालयन रेलवे, नीलगिरी पर्वत रेलवे और छत्रपति शिवाजी रेलवे टर्मिनस को यूनेस्को ने विश्व धरोहर स्थल का दर्जा प्रदान किया है। निकट भविष्य में कालका शिमला रेलवे को भी विश्व धरोहर स्थल का दर्जा प्राप्त होने की संभावना है। हमने राष्ट्रीय रेल संग्रहालय और क्षेत्रीय रेल संग्रहालयों को समृद्ध बनाने के लिए समुचित राशि की व्यवस्था की है। भाप इंजन रेलवे धरोहर का हृदय हैं। हम भाप इंजनों के माध्यम से हेरिटेज पर्यटन को बढ़ावा देने के हर संभव प्रयास करेंगे।

## **ऊर्जा संरक्षण**

94 भारतीय रेल ऊर्जा संरक्षण हेतु ऊर्जा कुशल टेक्नालाजी अपनाने के लिए कटिबद्ध है। इसी आलोक में सभी 6 लाख स्टाफ क्वार्टर में 26 लाख बल्बों को सीएफएल से बदलने का निर्णय लिया गया है। इससे सालाना लगभग 20 करोड़ युनिट बिजली की बचत होगी एवं प्राप्त होने वाले कार्बन क्रेडिट से सार्वजनिक-निजी भागीदारी के अंतर्गत इस योजना को वित्त पोषित किया जाएगा। सभी स्टेशनों, कार्यालयों एवं अन्य रेल परिसरों में भी सीएफएल और टी-5 लाइट लगाने की बृहद् योजना तैयार की जा रही है।

## **अंतर्राष्ट्रीय सहयोग**

95 भारतीय रेल, यूआईसी का नेतृत्व करते हुए विश्व रेल मामलों में उत्तरोत्तर अहम् भूमिका निभा रही है। मुझे यह घोषणा करते हुए हर्ष हो रहा है कि हमने हाल ही में चीन रेलवे के साथ एक ज्ञापन समझौते पर हस्ताक्षर किए हैं, जिससे मौजूदा मार्गों पर गति बढ़ाने, भारी कर्षण परिचालनों और विश्वस्तरीय स्टेशनों के विकास कार्यों में सहयोग

मिलेगा। भारत ने जून 2007 में ट्रांस एशियन रेलवे करार पर हस्ताक्षर किये हैं। हम सरकार की 'पूर्व की ओर देखो' नीति में भी अहम् भूमिका निभा रहे हैं एवं इसके तहत बिमस्टेक एवं मेकांग गंगा देशों के कर्मचारियों को मुफ्त प्रशिक्षण उपलब्ध करा रहे हैं। इस पहल को सार्क देशों तक भी बढ़ाया जाएगा।

### **नबी नगर में कैप्टिव थर्मल पावर प्लांट की स्थापना**

96 बिहार के औरंगाबाद जिले के नबीनगर में एक हजार मेगावाट के रेलवे कैप्टिव पावर प्लांट के लिए एनटीपीसी के साथ संयुक्त उद्यम में भारतीय रेल बिजली कम्पनी लिमिटेड की स्थापना की गई है। चालू योजना अवधि के दौरान इससे उत्पादन शुरू होने की आशा है।

### **केरल में एक नई रेल कोच फैक्ट्री की स्थापना**

97 बढ़ती हुई रेल सवारी डिब्बों की आवश्यकता को देखते हुए, पिछले वर्ष रायबरेली में एक नई कोच फैक्ट्री की स्थापना का निर्णय लिया गया था। पिछले कुछ सालों में हमें मलेशिया, फिलीपींस, वियतनाम, श्रीलंका, बंगलादेश, तंजानिया, म्यानमार, अंगोला, सेनेगल, माली इत्यादि देशों से रेल कोच सप्लाई के आर्डर मिले हैं। देश में मेट्रो कोच निर्माण की आवश्यकता भी दिनों दिन बढ़ती जा रही है। इन सभी जरूरतों को मद्देनजर केरल में एक नई रेल कोच उत्पादन इकाई लगाई जाएगी। केरल राज्य सरकार द्वारा इस फैक्ट्री के लिए 1 हजार एकड़ भूमि भी उपलब्ध कराई गई है।

### **गरखा में वैगन पुनर्निर्माण कार्यशाला**

98 बढ़ती हुई माँग को पूरा करने के लिए पिछले चार वर्षों में रेलवे के वैगन उत्पादन में काफी वृद्धि हुई है। वैगन के पुनर्निर्माण एवं रखरखाव की आवश्यकता भी बढ़ रही है। अतः पुराने वैगनों के पुनर्निर्माण के लिए छपरा जिले के गरखा में 40 करोड़ रुपये की लागत पर एक नई वैगन पुनर्निर्माण इकाई के निर्माण का प्रस्ताव है।

## रेल कारखानों का आधुनिकीकरण

99 पश्चिम बंगाल के लिलुआ कारखाना, पेरम्बूर लोको कारखाना और अजमेर लोको कारखाने का 200 करोड़ रुपये की लागत पर आधुनिकीकरण का प्रस्ताव है।

## जमालपुर कारखाने का विकास एवं आधुनिकीकरण

100 सन् 1862 में स्थापित जमालपुर कारखाना भारतीय रेल का सबसे बड़ा इन्टीग्रेटेड कारखाना है। विगत कुछ वर्षों से इस कारखाने में वैगन, कंटेनर फ्लैट वैगन, बड़ी ब्रेक डाउन क्रेन और टॉवर वैगन आदि का निर्माण शुरू हो गया है। 82 करोड़ रुपये की लागत पर जमालपुर कारखाने का आधुनिकीकरण किया जाएगा ताकि इसे एक उत्पादन इकाई के रूप में विकसित किया जा सके।

## भारतीय रेल को मोकामा एवं मुजफ्फरपुर वैगन फैक्ट्री का ट्रांसफर

101 माल लदान में अभूतपूर्व वृद्धि होने के कारण वैगनों की माँग बढ़ रही है। भारतीय रेल को भारत वैगन की मोकामा एवं मुजफ्फरपुर में स्थित वैगन फैक्ट्री ट्रांसफर करने का निर्णय लिया गया है ताकि उत्पादन क्षमता का पूरा उपयोग किया जा सके। हमें विश्वास है कि रेलवे के कायाकल्प की भांति हम अगले वर्षों में इन दोनों फैक्ट्रियों का भौतिक एवं वित्तीय कायाकल्प करने में कामयाब होंगे।

## भूमि अधिग्रहण अधिनियम अध्यादेश

102 रेल परियोजनाओं के लिए भूमि अधिग्रहण अधिनियम 1894 के अंतर्गत भूमि अधिग्रहण प्रक्रिया में काफी लम्बा समय लगता है। अतः महत्वपूर्ण रेल परियोजनाओं के लिए त्वरित आधार पर भूमि अधिग्रहण सुनिश्चित करने के लिए भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ऐक्ट की तर्ज पर रेल अधिनियम, 1989 में अध्यादेश द्वारा संशोधन किया गया है। संशोधित प्रावधानों के अंतर्गत रेलवे द्वारा नियुक्त सक्षम पदाधिकारी द्वारा अधिसूचित विशेष रेल परियोजनाओं के लिए भूमि का अधिग्रहण किया जा सकेगा। पूर्वी एवं पश्चिमी डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर, मरौढ़ा, मधेपुरा और रायबरेली में तीन नई रोलिंग स्टॉक उत्पादन

इकाइयों एवं 3 थ्रूपुट संवर्द्धन योजनाओं को विशेष रेल परियोजना के रूप में अधिसूचित कर दिया गया है।

### **सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम**

103 वर्ष 2006-07 के दौरान रेलवे के 9 सार्वजनिक उपक्रमों ने कुल 8 हजार 758 करोड़ रुपये की आमदनी दर्ज की है और 1 हजार 366 करोड़ रुपये का शुद्ध लाभ कमाया है। कॉनकोर लिमिटेड ने 3 हजार करोड़ रुपये के कारोबार से 704 करोड़ रुपये का शुद्ध लाभ अर्जित किया है। आईआरएफसी द्वारा 2 हजार 284 करोड़ रुपये की आय एवं 399 करोड़ रुपये का शुद्ध मुनाफा दर्ज किया है। इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड ने 2006-07 के दौरान अब तक का सर्वाधिक 1 हजार 543 करोड़ रुपये का कारोबार एवं 76 करोड़ रुपये का शुद्ध लाभ कमाया है। इरकान ने मलेशिया में रेल लाइन के निर्माण के लिए चार हजार करोड़ रुपये की अब तक की सबसे बड़ी परियोजना हासिल की है। राइट्स ने वर्ष 2006-07 में 566 करोड़ रुपये का रिकार्ड कारोबार कर 118 करोड़ रुपये का शुद्ध लाभ कमाया। चालू वर्ष के दौरान रेलटेल भी लाभ कमाने वाली कंपनी बन गई है।

### **यात्री सेवाएं**

104 वर्ष 2008-09 के दौरान मैं 10 नये गरीब रथ, 53 नई गाड़ियाँ, 16 गाड़ियों का विस्तार तथा 11 गाड़ियों के फेरों में वृद्धि करने की घोषणा करता हूँ:

#### **105 गरीब रथ**

1. जयपुर-चंडीगढ़ वाया रेवाड़ी-भिवानी (सप्ताह में तीन दिन)
2. सिकंदराबाद-विशाखापत्तनम (सप्ताह में तीन दिन)
3. वाराणसी-दिल्ली (सप्ताह में तीन दिन)
4. बंगलोर-कोचुवेली (सप्ताह में तीन दिन)
5. रांची-दिल्ली (सप्ताह में दो दिन)

6. जम्मू तवी-काठगोदाम (साप्ताहिक) (यह सेवा पिछले बजट में प्रस्तावित निजामुद्दीन-देहरादून गरीब रथ सेवा के बदले होगी)
7. यशवंतपुर-पुडुचेरी (सप्ताह में तीन दिन)
8. जबलपुर-मुंबई (सप्ताह में दो दिन)
9. दिल्ली-जयनगर वाया पटना (सप्ताह में दो दिन)
10. पुणे-नागपुर (सप्ताह में तीन दिन)

## 106 नई गाड़ियां

1. अमरावती-मुंबई एक्सप्रेस (सप्ताह में दो दिन)
2. चैन्नई -तिरुचेन्दूर एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
3. हैदराबाद-उस्मानाबाद एक्सप्रेस (सप्ताह में तीन दिन)
4. भुवनेश्वर-मुंबई एक्सप्रेस वाया संबलपुर (सप्ताह में दो दिन)
5. अमृतसर-सहरसा जनसाधारण एक्सप्रेस वाया हसनपुर (साप्ताहिक)
6. रांची-चोपन एक्सप्रेस (सप्ताह में तीन दिन)
7. आसनसोल-मुंबई एक्सप्रेस वाया जसीडीह (साप्ताहिक) 'इस सेवा के परिचालन से हावड़ा-मुंबई मेल की सेवा सातों दिन बरास्ते गया पुनः उपलब्ध हो जाएगी'।
8. कामाख्या-गांधीधाम एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
9. कोचुवेली-देहरादून एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
10. जयनगर-सहरसा जानकी एक्सप्रेस वाया हसनपुर (सप्ताह में तीन दिन)
11. न्यू डिब्रुगढ़ टाऊन-कामाख्या एक्सप्रेस वाया मोरनहाट (सप्ताह में तीन दिन)
12. मछलीपत्तनम-बेंगलोर एक्सप्रेस (सप्ताह में तीन दिन)
13. सूरत-मुजफ्फरपुर एक्सप्रेस वाया आजमगढ़-छपरा (साप्ताहिक)
14. अमृतसर-कोचुवेली एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
15. दिल्ली-पठानकोट एक्सप्रेस वाया अमृतसर (सप्ताह में तीन दिन)
16. मालदा टाऊन-पटना एक्सप्रेस वाया भागलपुर (सप्ताह में तीन दिन)
17. इंदौर-उदयपुर एक्सप्रेस वाया रतलाम (सप्ताह में तीन दिन)

18. वाराणसी-रामेश्वरम एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
19. दिल्ली-जोगबनी लिंक एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
20. खजुराहो-दिल्ली लिंक एक्सप्रेस (सप्ताह में तीन दिन)
21. कामाख्या-गया एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
22. रामनगर-दिल्ली लिंक एक्सप्रेस (प्रतिदिन)
23. कोलकाता-मुर्शिदाबाद हजार दुआरी एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
24. मथुरा-छपरा एक्सप्रेस (सप्ताह में तीन दिन)
25. ग्वालियर-इंदौर एक्सप्रेस (सप्ताह में तीन दिन)
26. उदयपुर-दिल्ली चेतक एक्सप्रेस वाया अजमेर-नीम का थाना (सप्ताह में तीन दिन)
27. पुरी-दरभंगा एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
28. यशवंतपुर-जोधपुर एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
29. राधिकापुर-दिल्ली एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
30. वास्कोडिगामा-पटना एक्सप्रेस वाया कोंकण रेलवे (साप्ताहिक)
31. परादीप-भुवनेश्वर एक्सप्रेस (प्रतिदिन) यह गाड़ी परादीप-कटक के मध्य चलने वाली एक जोड़ी सवारी गाड़ी को निरस्त कर चलाई जायेगी।
32. बिलासपुर-पुणे एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
33. केन्दूझरगढ़-पुरी एक्सप्रेस (प्रतिदिन)
34. गया-चैन्नई एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
35. बल्हारशाह-मुम्बई लिंक एक्सप्रेस (प्रतिदिन)
36. न्यू डिब्रुगढ़ टाऊन-यशवंतपुर एक्सप्रेस वाया मोरनहाट (साप्ताहिक)
37. रांची-भागलपुर एक्सप्रेस वाया क्यूल (सप्ताह में तीन दिन) यह सेवा रांची-भागलपुर वनांचल एक्सप्रेस (सप्ताह में दो दिन वाया क्यूल) के बदले होगी
38. लखनऊ-दिल्ली वातानुकूलित एक्सप्रेस (सप्ताह में तीन दिन)
39. देहरादून-दिल्ली वातानुकूलित एक्सप्रेस (सप्ताह में 6 दिन)
40. अहमदाबाद-मुंबई वातानुकूलित एक्सप्रेस (साप्ताहिक)

41. चेन्नई-रामेश्वरम एक्सप्रेस वाया मयिलादुतुरै-कराईकुड्डी (प्रतिदिन) आमान परिवर्तन के बाद
42. चेन्नई-त्रिरुचिरापल्ली एक्सप्रेस वाया मयिलादुतुरै (प्रतिदिन) आमान परिवर्तन के बाद
43. चेन्नई-सेलम एक्सप्रेस वाया वृद्धाचलम (प्रतिदिन) आमान परिवर्तन के बाद
44. मदुरै-तेनकाशी पैसेंजर (प्रतिदिन) आमान परिवर्तन के बाद
45. विल्लुपुरम-मयिलादुतुरै पैसेंजर (प्रतिदिन) आमान परिवर्तन के बाद
46. मैसूर-नन्जनगुड़ा टारुन पैसेंजर (प्रतिदिन) आमान परिवर्तन के बाद
47. अहमदाबाद-पाटन पैसेंजर (प्रतिदिन) आमान परिवर्तन के बाद
48. दबोई-प्रतापनगर पैसेंजर (प्रतिदिन) आमान परिवर्तन के बाद
49. हाजीपुर-फुलवरिया पैसेंजर (प्रतिदिन) नई लाइन बनने के बाद
50. इटारसी-कटनी पैसेंजर (प्रतिदिन)
51. शोरूवण्णूर-नीलाम्बुर रोड पैसेंजर (प्रतिदिन)
52. तिरुनेलवेल्ली-तिरुचेन्दुर पैसेंजर (प्रतिदिन)
53. वसई रोड-पनवेल मेमू सेवा (प्रतिदिन)

## गाड़ियों का विस्तार

107 मुझे निम्नलिखित 16 सेवाओं का मार्ग विस्तार का प्रस्ताव करते हुए अत्यंत हर्ष का अनुभव हो रहा है:-

1. 8611/8612 वाराणसी-रांची का वाया राउरकेला संबलपुर तक विस्तार (सप्ताह में दो दिन)
2. 2677/2678 बेंगलूरु-कोयम्बटूर एक्सप्रेस का एर्णाकुलम तक विस्तार
3. 4207/4208 दिल्ली-राय बरेली पद्मावत एक्सप्रेस का प्रतापगढ़ तक विस्तार
4. 7405/7406 तिरुपति-निजामाबाद कृष्णा एक्सप्रेस का आदिलाबाद तक विस्तार
5. 3225/3226 दानापुर-दरभंगा एक्सप्रेस का जयनगर तक विस्तार
6. 2855/2856 नागपुर-रायपुर एक्सप्रेस का बिलासपुर तक विस्तार

7. 2691/2692 चेन्नई-बेंगलोर एक्सप्रेस का श्रीसत्य साई प्रशांति निलायम तक विस्तार
8. 6733/6734 मदुरै-मनमाड एक्सप्रेस का एक दिशा में रामेश्वरम तथा दूसरी दिशा में ओखा तक विस्तार
9. 2141/2142 राजेन्द्र नगर टर्मिनस-लोकमान्य तिलक टर्मिनस एक्सप्रेस का छत्रपति शिवाजी टर्मिनस तक विस्तार
10. 2409/2410 निजामुद्दीन-बिलासपुर गोंडवाना एक्सप्रेस का रायगढ़ तक विस्तार
11. 4201/4202 मथुरा-लखनऊ एक्सप्रेस का पटना तक विस्तार
12. 2083/2084 कोयम्बटूर-कुम्बकोणम जनशताब्दी एक्सप्रेस का मईलादुतुरै तक विस्तार (आमान परिवर्तन के बाद)
13. 1423/1424 शोलापुर-बागलकोट एक्सप्रेस का गडग तक विस्तार (आमान परिवर्तन के बाद)
14. 571/572 बेंगलोर-सेलम पैसेंजर का नागोर तक विस्तार (आमान परिवर्तन के बाद)
15. 724/725 तूतीकोरिन-तिरुनेलवेल्ली पैसेंजर का तिरुचेन्दूर तक विस्तार
16. 356/357 धारवाड़-गडग पैसेंजर का बीजापुर तक विस्तार

## फेरों में वृद्धि

108 वर्ष 2008-09 के दौरान निम्नलिखित रेल सेवाओं के फेरों में वृद्धि का प्रस्ताव करते हुए मुझे अपार हर्ष की अनुभूति हो रही है:-

1. 2425/2426 नई दिल्ली-जम्मू तवी राजधानी एक्सप्रेस (सप्ताह में 1 दिन से बढ़ाकर प्रतिदिन)
2. 2203/2204 सहरसा-अमृतसर गरीब रथ (सप्ताह में 2 दिन से बढ़ाकर 3 दिन)
3. 2449/2450 निजामुद्दीन-मडगांव गोवा संपर्क क्रांति एक्सप्रेस (सप्ताह में 1 दिन से बढ़ाकर 2 दिन)
4. 6513/6514 बागलकोट-यशवंतपुर बासवा एक्सप्रेस (सप्ताह में 3 दिन से बढ़ाकर प्रतिदिन)

5. 3403/3404 रांची-भागलपुर वनांचल एक्सप्रेस वाया अंडाल (सप्ताह में 5 दिन से बढ़ाकर प्रतिदिन)
6. 2891/2892 बारीपदा-भुवनेश्वर एक्सप्रेस (सप्ताह में 3 दिन से बढ़ाकर 6 दिन)
7. 2151/2152 लोकमान्य तिलक टर्मिनस-हावड़ा समरस्ता एक्सप्रेस (सप्ताह में 1 दिन से बढ़ाकर 2 दिन)
8. 2421/2422 भुवनेश्वर-नई दिल्ली राजधानी एक्सप्रेस (सप्ताह में 2 दिन से बढ़ाकर 3 दिन)
9. 2947/2948 अहमदाबाद-पटना अजीमाबाद एक्सप्रेस (सप्ताह में 1 दिन से बढ़ाकर 2 दिन)
10. 2431/2432 निजामुद्दीन-तिरुवनंतपुरम राजधानी एक्सप्रेस (सप्ताह में 2 दिन से बढ़ाकर 3 दिन)
11. 5109/5110 वाराणसी-राजगीर बुद्ध पुर्णिमा एक्सप्रेस (सप्ताह में 3 दिन से बढ़ाकर प्रतिदिन)

109 गुरुद्वारा सचखंड साहिब, नांदेड द्वारा श्री गुरुग्रंथ साहिब का गुरुता गद्दी दिवस का त्रिशताब्दी समारोह मनाया जा रहा है। इस अवसर की महत्ता को ध्यान में रखते हुए मैं गुरुद्वारा सचखंड साहिब के लिए आनंदपुर साहिब और पटना साहिब से इस अवधि के दौरान विशेष ट्रेन चलाने की घोषणा करता हूँ।

110 वर्ष 2010 में दिल्ली में आयोजित होने वाले कामनवेल्थ गेम्स से पूर्व 12 अक्टूबर से 18 अक्टूबर 2008 तक पूणे में कामनवेल्थ यूथ गेम्स का आयोजन किया जा रहा है। इन खेलों की महत्ता को देखते हुए मैं पूणे एवं दिल्ली के मध्य इस अवधि के दौरान विशेष ट्रेन चलाने की घोषणा करता हूँ।

### **वार्षिक योजना 2008-09**

111 महोदय, वर्ष 2008-09 की वार्षिक योजना रेलवे की अब तक की सबसे बड़ी वार्षिक योजना है। इसमें 37 हजार 500 करोड़ रुपए निवेश करने का प्रस्ताव है जो गत वर्ष की अपेक्षा 21 प्रतिशत अधिक है। सामान्य राजस्व से कुल बजटीय सहायता 7 हजार

874 करोड़ रुपए प्रस्तावित हैं जिसमें 774 करोड़ रुपए केन्द्रीय सड़क निधि से प्राप्त होंगे। इस प्रकार वार्षिक योजना के लिए 79 प्रतिशत धनराशि की व्यवस्था आंतरिक एवं गैर बजटीय स्रोतों से की जाएगी।

112 इस योजना में रेल क्षमता के विस्तार, रेलवे के आधुनिकीकरण, एचडीएन मार्गों पर थ्रूपुट संवर्धन, ट्रैफिक फैसिलिटी कार्य तथा नेटवर्क के विकास एवं विस्तार को उच्च प्राथमिकता दी गई है। फ्लाइओवर, बाईपास, आईबीएस, गुड्स शेड का उन्नयन इत्यादि ट्रैफिक फैसिलिटी कार्यों को प्राथमिकता के आधार पर पूरा किया जाएगा। दोहरीकरण योजनाओं के लिए परिव्यय बढ़ाकर 2 हजार 500 करोड़ रुपए, ट्रैफिक फैसिलिटी कार्यों के लिए 984 करोड़ तथा आरवीएनएल द्वारा क्रियान्वित की जा रही योजनाओं के लिए 1 हजार 535 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है। नई लाइनों के लिए 1 हजार 730 करोड़ रुपए, आमान परिवर्तन के लिए 2 हजार 489 करोड़ रुपए, विद्युतीकरण के लिए 626 करोड़ रुपए तथा महानगर परिवहन परियोजनाओं के लिए 650 करोड़ रुपए की व्यवस्था की गई है। संरक्षा कार्यों के लिए रेलपथ नवीकरण पर 3 हजार 600 करोड़ रुपए, सिगनल तथा दूर संचार कार्यों के लिए 1 हजार 520 करोड़ रुपए, ऊपरी अथवा निचले सड़क पुलों के निर्माण के लिए 700 करोड़ रुपए तथा बिना चौकीदार वाले समपारों पर चौकीदार की व्यवस्था करने के लिए 600 करोड़ रुपए की व्यवस्था की गई है। जम्मू और कश्मीर तथा पूर्वोत्तर क्षेत्र की राष्ट्रीय परियोजनाओं अर्थात् उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला, जीरीबाम-इम्फाल रोड, दीमापुर-कोहिमा, आजरा-बरनीहाट, कुमारघाट-अगरतला नई लाइन, बोगीबिल रेल सह सड़क पुल तथा लमडिंग-सिलचर-जीरीबाम, रंगिया-मुरकांगसेलेक आमान परिवर्तन के लिए वित्त मंत्रालय से 1 हजार 712 करोड़ रुपए की अतिरिक्त धनराशि की मांग की गई है।

### **चालू परियोजनाएं**

113 चालू वर्ष में 2 हजार 300 किलोमीटर बड़ी लाइन का निर्माण कार्य पूरा होने की संभावना है। 2008-09 के लिए 3 हजार 500 किलोमीटर बड़ी लाइन का निर्माण करने का लक्ष्य रखा गया है। कश्मीर घाटी में काकापोर और बड़गाम के बीच नई लाइन का

निर्माण कार्य पहले ही पूरा हो चुका है और घाटी का शेष हिस्सा 2008-09 में पूरा हो जाएगा। मैं पूर्वोत्तर क्षेत्र की राष्ट्रीय परियोजनाओं के लिए रेलवे की सकल बजट सहायता में से 25 प्रतिशत और अतिरिक्त सहायता के रूप में शेष 75 प्रतिशत राशि उपलब्ध कराने का निर्णय लेने हेतु माननीय प्रधान मंत्री जी का आभार व्यक्त करता हूँ। इन परियोजनाओं के लिए नॉन लैप्सेबल पूर्वोत्तर रेल विकास निधि भी बनाने का प्रस्ताव है।

## **नई लाइनें**

114 महोदय, 2007-08 के दौरान 155 किलोमीटर नई लाइनों के पूरा होने की संभावना है। बेंगलोर-हसन का बेंगलोर-नीलमंगला सेक्शन पहले ही पूरा हो चुका है। कुमारघाट-अगरतला का मानू-अम्बासा, महोबा-खजुराहो, आरा-सासाराम का विक्रमगंज-पीरो और देवघर-दुमका का देवघर-घोड़मारा के शीघ्र पूरा होने की संभावना है।

115 2008-09 के लिए 350 किलोमीटर नई लाइन का निर्माण करने का लक्ष्य रखा गया है। कुछ प्रमुख सेक्शन इस प्रकार हैं:

1. देवघर-दुमका का घोड़मारा-दुमका
2. नागपट्टीनम-वेलनकनी
3. येरागुंटला-नंदयाल का येरागुंटला-नोसम
4. हरपनहल्ली-हरिहर

इन सेक्शनों के पूरा होने पर देवघर-दुमका और कोट्टूर-हरिहर नई लाइन परियोजनाएं पूरी हो जाएंगी।

## **आमान परिवर्तन**

116 सेलम-कुड्डालोर का वृद्धाचलम-अट्टूर, पूर्णा-अकोला का पूर्णा-हिगोली, जयनगर-दरभंगा, बांकुड़ा-दामोदर रेलवे लाइन का शेराबाजार-रायनगर, बरसोई-राधिकापुर, तिरुनलवेलि-तिरुच्चेंदूर, न्यू कूचबिहार-बामनहाट, समस्तीपुर-खगड़िया का समस्तीपुर-रुसेराघाट, पीपर रोड-बिलारा और साबरमती-खोडियार का आमान परिवर्तन चालू वर्ष के दौरान पूरा कर दिया गया है। इसके अलावा रेवाड़ी-सादुलपुर-हिसार, कटिहार-जोगबनी,

मिरज-लातूर का उस्मानाबाद-कुर्डूवाडी, रेवाडी-रींगस-फुलेरा, त्रिची-मानामदुरै का करायकुडी-मानामदुरै, त्रिची-नागोर-कराइकल का तिरुवरूर-नागोर, पूर्णा-अकोला का हिंगोली-अकोला, सोलापुर-गडग का बागलकोट-गडग तथा गुंटकल-कल्लूरु का आमान परिवर्तन शीघ्र पूरा होने की संभावना है।

इन खंडों के आमान परिवर्तन पूरा होने से सेलम-कुड्डालोर, जोगबनी-कटिहार-राधिकापुर, समस्तीपुर-खगड़िया, पूर्णा-अकोला, पीपर रोड-बिलारा, त्रिची-मानामदुरै, सोलापुर-गडग तथा गुंटूर-गुंटकल-कल्लूरु परियोजनाएं पूरी हो जाएंगी।

117 2008-09 के दौरान, निम्नलिखित खंडों सहित लगभग 2 हजार 150 किमी का आमान परिवर्तन पूरा करने का लक्ष्य निर्धारित किया गया है :

1. मिरज-लातूर का पंढरपुर-मिरज
2. नौपदा-गुनुपुर
3. मथुरा-अचनेरा
4. औंड़िहार-जौनपुर
5. फकीराग्राम-धुबरी
6. पूर्णिया-सहरसा
7. सरूपसर-श्रीगंगानगर
8. अजमेर-फुलेरा
9. भिलड़ी-समदड़ी
10. जबलपुर-गोंदिया का बालाघाट-कटंगी
11. धर्मावरम-पकाला का मदनापल्ली-धर्मावरम
12. शिमोगा-तालगुप्पा का आनंदपुरम-तालगुप्पा
13. सीतामढ़ी-नरकटियागंज
14. काटपाड़ी-विल्लुपुरम का तिरुवन्नामलाई-विल्लुपुरम
15. प्रतापनगर-छोटा उदयपुर का बोडेली-छोटा उदयपुर
16. राजकोट-वेरावल का वंसजलिया-जेतलसर

इन खंडों के पूरा होने से मिरज-लातूर, नौपदा-गुनुपुर, मथुरा-अचनेरा, औड़िहार-जौनपुर, रेवाड़ी-रींगस-अजमेर, भिलड़ी-समदड़ी, धर्मावरम-पकाला, काटपाड़ी-विल्लुपुरम, श्रीगंगानगर-सरूपसर, न्यू जलपाईगुड़ी-न्यू बोंगाईगांव, राजकोट-वेरावल, प्रतापनगर-छोटा उदयपुर और बेंगलोर-हुबली, बिरूर-शिमोगा-तालगुप्पा परियोजनाएं पूरी हो जाएंगी ।

## दोहरीकरण

118 वर्ष 2007-08 के दौरान, 500 किमी का दोहरीकरण कार्य पूरा होने की संभावना है, जबकि वर्ष 2008-09 के लिए एक हजार किलोमीटर का लक्ष्य निर्धारित किया गया है।

## नई परियोजनाएं

119 मुझे सदन को यह जानकारी देते हुए खुशी हो रही है कि रतलाम-इंदौर-खंडवा-अकोला, उदयपुर-अहमदाबाद, सूरतपुरा-हनुमानगढ़-श्रीगंगानगर, जयपुर-रींगस-चुरू एवं सीकर-लोहारू, मदुरै-बोदीनायकनूर का आमान परिवर्तन एवं कुर्सेला-बिहारीगंज, इरोड-पलनी, गया-डाल्टनगंज, चेन्नई-पुदुचेरी-कुड्डालोर, मुजफ्फरपुर-दरभंगा, अटीपट्ट-पुत्तूर, तथा जलालगढ़-किशनगंज नई लाइन परियोजनाओं को बजट में शामिल किया गया है। पांसकुरा-खड़गपुर, बीना-भोपाल, चांपा-झारसुगुड़ा, राजखरस्वां-सिनी तीसरी लाइन, उधना-जलगाँव, चन्द्रपुरा-राजाबेड़ा, जाखल-मानसा, मूरी-मूरी आउटर केबिन, बांसपानी-जरोली, विल्लुपुरम-डिंडीगुल दोहरीकरण और तिरुवल्लूर-अरकोणम चौथी लाइन के निर्माण कार्यों को भी बजट में शामिल कर लिया गया है। भानूपल्ली-बिलासपुर-बेरी, सीतामढ़ी-सुरसंड-जयनगर-निर्मली, ब्यावर के निकट रास के लिए रेल लिंक, आरा-भभुआ रोड, अगरतला-सबरूम, अररिया-सुपौल, डेहरी आन सोन-बंजारी, वर्धा-नांदेड, मुजफ्फरपुर-जनकपुर, कुडप्पा-बेंगलोर, गया-चतरा, भैराबी-सायरंग (आइजॉल), लक्ष्मीपुर-इण्डा-खेड़ा-नवादा नई लाइन योजनाओं को भी बजट में लिये जाने का प्रस्ताव है। इन परियोजनाओं में से राज्य सरकारों ने वर्धा-नांदेड, कुडप्पा-बेंगलोर, भानूपल्ली-बिलासपुर-बेरी के लिए साझेदारी की सहमति दी है। महाराष्ट्र राज्य सरकार ने मनमाड-इंदौर तथा

वाड़सा-गढ़चिरौली नई लाइन के लिए भी साझेदारी स्वीकार की है तथा इन प्रस्तावों के स्वीकृति हेतु अग्रिम कार्रवाई की जाएगी। इसके अतिरिक्त आनंदपुर साहिब-गढ़शंकर, दमोह-कुंडलपुर, जोलारपेट्टै-तिरुवन्नामलाई, सिवोक-रेंगपो (सिक्किम) नई लाइनों की स्वीकृति हेतु कार्रवाई की जा रही है।

## **रेल विद्युतीकरण**

120 मुझे सदन को यह सूचित करते हुए अत्यंत प्रसन्नता हो रही है कि पूर्व रेलवे के कृष्णानगर-लालगोला खण्ड तथा दक्षिण मध्य रेलवे के तिरुपति-पकाला-काटपाडी खण्ड का विद्युतीकरण कर दिया गया है। स्वर्णिम चतुर्भुज के मुंबई-चेन्नई मार्ग के नंदलूर से गुंटकल तथा गुंटकल से पुणे खंड का विद्युतीकरण रेल विकास निगम लिमिटेड द्वारा किया जाना प्रस्तावित है। गोंडा से बरौनी विद्युतीकरण का कार्य गत वर्ष ही स्वीकृत हो चुका है तथा इस वर्ष बरौनी-कटिहार-गुवाहाटी एवं कानपुर-झांसी रेल मार्ग का विद्युतीकरण प्रस्तावित है। शोरानूर-मंगलोर रेल लाइन के विद्युतीकरण के लिए सर्वेक्षण एवं व्यवहार्यता अध्ययन वित्त वर्ष 2008-09 में शुरू किया जाएगा। ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना के दौरान 3 हजार 500 रूट किलोमीटर का विद्युतीकरण करने का लक्ष्य रखा गया है।

## **मुंबई शहरी परिवहन परियोजना फेज वन एवं टू**

121 मुंबई उपनगरीय सेवा के उन्नयन एवं विस्तार के लिए विश्व बैंक की सहायता से एमयूटीपी फेज वन का कार्य तेजी से चल रहा है। पश्चिम रेलवे में बोरीवली तथा विरार के बीच तीसरी और चौथी लाइन यात्रियों की सेवा के लिए खोल दी गई हैं। बेहतर वेंटीलेशन, उन्नत सौंदर्य एवं बेहतर प्रकाश व्यवस्था सहित नई प्रौद्योगिकी के दोहरे वोल्टेज वाले ईएमयू रैक भी मुंबई में लाए गए हैं। पाँच हजार करोड़ रुपये की लागत पर फ़ेज-2 का कार्य भी शुरू करने का प्रस्ताव है। एमयूटीपी फ़ेज-2 का वित्त पोषण रेलवे, राज्य सरकार एवं बहुपक्षीय वित्तीय संस्थानों से सहयोग प्राप्त कर किया जाएगा। एमयूटीपी फेज वन दिसंबर 2009 तक एवं फेज टू को 11वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान पूरा करने की हर संभव कोशिश की जाएगी।

122 पिछले वर्ष के बजट भाषण में मुंबई उपनगरीय खंड में 150 अतिरिक्त सेवाएं प्रदान करने की घोषणाएं की गई थी। मुझे यह सूचित करते हुए हर्ष हो रहा है कि अभी तक 144 सेवायें शुरू की जा चुकी हैं और मार्च 2008 तक लक्ष्य प्राप्त हो जाएगा। वर्ष 2008-09 में भी 300 अतिरिक्त सेवाएं शुरू की जाएंगी।

123 उपनगरीय सेवायें हमारे देश की कमर्शियल राजधानी मुंबई की लाइफ लाइन है। एमयूटीपी फेज वन और फेज टू समाप्त होने पर भी उपनगरीय सेवायें बढ़ती हुई आबादी की माँग को पूरा नहीं कर पायेगी। मुंबई में फुली एसी ट्रेन सर्विस चलाने की भी आवश्यकता महसूस की जा रही है। अतः हमने मुंबई उपनगरीय सेवा के पश्चिमी रेलवे के मुंबई सेंट्रल से विरार के बीच एलीवेटेड फुली एयरकंडीशंड मेट्रो सेवा प्रारंभ करने के लिए प्रीफिजिबिलिटी स्टडी कराने का निर्णय लिया है। प्रोजेक्ट आर्थिक दृष्टि से लाभप्रद पाये जाने पर उसका क्रियान्वयन करने के लिए पीपीपी सहित सभी विकल्पों पर विचार किया जाएगा।

### **कोलकाता और चेन्नई उपनगरीय सेवायें**

124 कोलकाता और चेन्नई उपनगरीय सेवाओं में भी चल रहे कार्यों को प्राथमिकता के आधार पर पूरा किया जा रहा है। कोलकाता मेट्रो रेल को टौलीगंज से गरिया तक बढ़ाने का कार्य आने वाले वित्तीय वर्ष में पूरा कर लिया जाएगा। चेन्नई मेट्रो सेवा में तिरुमलाई से वेलाचारी खंड का विस्तार कर नवंबर 2007 में खोल दिया गया है और वेलाचारी से सेंट थामस माउंट खंड का विस्तार कार्य प्रारंभ कर दिया गया है। 496 करोड़ रुपये की लागत पर यह कार्य दिसंबर 2010 तक पूरा होने की आशा है।

## सर्वेक्षण

125 मांगों के आधार पर निम्नलिखित सर्वेक्षणों को शुरू करने का प्रस्ताव है :

### नई लाइनें

1. वाशिम-बड़नेरा
2. खरगोन, बड़वानी के रास्ते खंडवा-धार
3. शोलापुर-जलगांव
4. महेशकुंट-नारायणपुर वाया अगवानीघाट
5. रोटेगांव-पुणतंबा
6. जूनागढ़-अंबागुडा
7. घोगरडिया-घोघेपुर
8. रेवाड़ी-पलवल-खुर्जा
9. बद्दी-बरोटीवाला-नांगल
10. थावे-मोतिहारी-छोरादानो
11. देहरादून-कलसी
12. ऊना-होशियारपुर
13. जम्मू-राजौरी-पुंछ वाया अखनूर
14. मेरठ-पानीपत
15. अमरपुरा-चिड़ावा
16. रेवाड़ी-भिवाड़ी
17. डोंगरगढ़-कोटा
18. कराईकुडी-रामनाथपुरम-तूतीकोरन-कन्याकुमारी
19. चिदांबरम-अत्तूर वाया पेराम्बलूर
20. अंगादिपुरम-कोजीकोड
21. कंजनगाद-पानाथुर
22. श्रीनिवासपुरा-मदनपल्ली

23. मधुबनी-कमतौल
24. बहेडी-मंझौल-रुसेराघाट-बरौनी
25. कांटाबांजी-नवरंगपुर-जयपोर
26. खुर्दा रोड-रजतगढ़
27. पावापुरी-नवादा
28. तंजावुर-अरियालूर
29. बल्लारशाह-सूरजगढ़
30. बांका-जमुई
31. अकबरपुर-सुलतानपुर वाया खादीपुर
32. बरवाडीह-चिरीमिरी
33. सलना-कुमटाई
34. एलनाबाद-सिरसा
35. फिरोजपुर-पट्टी
36. भावनाथपुर-चोपन
37. बरबिल-बांसपानी

### आमान परिवर्तन

1. मनमाड़ तक विस्तार सहित बिल्लीमोरा-वघई
2. प्रतापनगर-जम्बूसर-कावि
3. नंदुरबार तक विस्तार सहित झगड़िया-नेतरंग
4. मावली-बड़ी सादडी
5. न्यू माल-मैनागुरी रोड

## दोहरीकरण

1. औंड़िहार-वाराणसी
2. लोहटा-जंघई
3. बक्सर-आरा-मोकामा तीसरी लाइन
4. दोर्णाकल-मनुगुरु
5. ओमालुर-मेटूरडैम

## फलाईओवर

1. सेंथिया
2. सरोना
3. भूतेश्वर
4. सीतारामपुर
5. जलगांव
6. विजयानगरम
7. बीना

\*\*\*\*\*

## पार्ट II

### 2008-09 के लिए बजट अनुमान

126 महोदय, अब मैं 2008-09 के बजट अनुमानों की चर्चा करूंगा।

127 वर्ष 2008-09 के दौरान फ्रेट लोडिंग का लक्ष्य 850 मिलियन टन और फ्रेट आउटपुट का 550 बिलियन टन किलोमीटर रखा गया है। माल, यात्री, अन्य फुटकर आमदनी एवं अन्य कोचिंग आमदनी के बजट अनुमान क्रमशः 52 हजार 700, 21 हजार 681, 5 हजार एवं 2 हजार 420 करोड़ रुपये रखे गये हैं। डबल डिजिट प्रगति दर बनाये रखते हुए सकल ट्रेफिक आमदनी 81 हजार 801 करोड़ रुपये रखी गई है जो कि चालू वित्तीय वर्ष के संशोधित अनुमानों से 9 हजार 146 करोड़ रुपये अधिक है।

128 महोदय, 2008-09 के लिए साधारण संचालन व्यय 50 हजार करोड़ रुपये का प्रावधान रखा गया है जो कि वर्ष 2007-08 के संशोधित अनुमानों की अपेक्षा 20 प्रतिशत अधिक है। डीआरएफ में 7 हजार करोड़ रुपये एवं पेंशन फंड में 9 हजार 590 करोड़ रुपये का प्रावधान रखा गया है। छठें वेतन आयोग के संभावित प्रस्तावों के मद्देनजर वेतन एवं पेंशन मद में लगभग 5 हजार करोड़ रुपये का तदर्थ प्रावधान किया गया है। इस प्रकार कुल संचालन व्यय 66 हजार 590 करोड़ रुपये होगा जिससे शुद्ध राजस्व 16 हजार 423 करोड़ रुपये होगा। रेलवे का लाभांश पूर्व कैश सरप्लस 24 हजार 783 करोड़ रुपये और ऑपरेटिंग रेशियो 81.4 प्रतिशत होने की आशा है। आगामी वर्ष के अंत में फंड बैलेंस 19 हजार 707 करोड़ रुपये के स्तर पर रहने का अनुमान है। 2007-08 के लिए अनुशंसित लाभांश दर के आधार पर वर्ष 2008-09 में लाभांश देनदारी 4 हजार 636 करोड़ रुपये बनती है। अगले वर्ष के योजना परिव्यय के लिए 20 हजार 600 करोड़ रुपये की व्यवस्था आंतरिक संसाधनों के माध्यम से की जाएगी।

## यात्री सेवायें

129 महोदय, पिछले चार वर्षों में हमने द्वितीय श्रेणी के उपनगरीय सेवाओं के किराये में एक रुपये प्रति यात्री, गैर उपनगरीय सेवाओं के किराये में दो रुपये प्रति यात्री, सुपर-फास्ट मेल एवं एक्सप्रेस के द्वितीय श्रेणी के टिकट पर लगने वाले सुपर फास्ट चार्ज में 20 प्रतिशत, एसी फर्स्ट क्लास के किराये में 24 प्रतिशत तक, एसी टू टियर के किराये में 14 प्रतिशत तक की कमी की है। यात्री किरायों में की गई कमी के बावजूद हमने 25 हजार करोड़ रुपये का कैश सरप्लस अर्जित करने का करिश्मा कर दिखाया है। करोड़ों लोगों की आशाओं और अपेक्षाओं को सिर आँखों पर रखते हुए मैंने इस वर्ष भी यात्री किरायों एवं मालभाड़े में कमी करने का निश्चय किया है:

**जादू औ टोना, हमने दिखाया था पिछले साल,  
इस बार, पूरा इन्द्रजाल देख लीजिए।**

130 महोदय, मैंने दो बार द्वितीय श्रेणी के किरायों में एक-एक रुपये की कमी की घोषणा की है। इस वर्ष मैं गैर उपनगरीय मेल एवं एक्सप्रेस तथा साधारण पैसेंजर गाड़ियों के प्रति यात्री पचास रुपये तक के किराये में और एक रुपये की कमी करने की घोषणा करता हूँ।

131 महोदय, लंबी दूरी के यात्रियों को और अधिक लाभ देने के लिए मैंने सभी मेल एक्सप्रेस एवं साधारण पैसेंजर गाड़ियों के पचास रुपये से अधिक के द्वितीय श्रेणी के किराये में पाँच प्रतिशत की कमी करने का निर्णय लिया है।

132 महोदय, हमने नये डिजाइन के स्लीपर कोच तैयार किये हैं। पुराने कोचों की अपेक्षा इनमें बर्थ की संख्या 72 से बढ़कर 81 हो गई है। अब इन उच्च क्षमता वाले कोचों का ही निर्माण किया जा रहा है तथा पुराने कोचों का रेट्राफिटमेंट कर उनकी क्षमता बढ़ाई जा रही है। गत वर्ष मैंने नये डिजाइन के स्लीपर क्लास कोच के किरायों में चार प्रतिशत की कमी की थी। इस वर्ष हमने नये डिजाइन के स्लीपर कोच के किराये में दो प्रतिशत और कमी करने का निर्णय लिया है। इस प्रकार दो वर्षों में इनके किरायों में कुल 6 प्रतिशत की कमी हो जाएगी।

133 इसी प्रकार नये डिजाइन के एसी थ्री टियर कोच एवं एसी चेयर कार की क्षमता क्रमशः 64 से बढ़कर 72 एवं 67 से बढ़कर 102 हो गई है। हमने बढ़ी हुई क्षमता का लाभ यात्रियों के साथ बाँटने के उद्देश्य से गत वर्ष इनके किराये में 8 प्रतिशत तक की कमी की थी। इस वर्ष भी मैं इन किरायों में और दो प्रतिशत कमी करने की घोषणा करता हूँ। गत वर्ष की भांति इस वर्ष भी पापुलर ट्रेन एवं पीक पीरियड के दौरान यह कमी आधी रहेगी। इस प्रकार दो वर्षों में इनके किराये में लीन सीजन में 10 प्रतिशत और पीक सीजन में 5 प्रतिशत की कमी होगी लेकिन पापुलर ट्रेन के यात्री किरायों में पूरे साल यह कमी 5 प्रतिशत रहेगी।

134 हमने वर्ष 2006-07 का बजट प्रस्तुत करते हुए घोषणा की थी कि उच्च श्रेणी के किरायों को प्रतियोगी बनाया जाएगा। मेल एवं एक्सप्रेस गाड़ियों के द्वितीय श्रेणी के किराये एवं एसी फर्स्ट क्लास के किराये में एक और दस गुणा तथा एसी टू टियर के किराये में एक और छः गुणा का अधिकतम अंतर रखने का निर्णय लिया गया था। इसी क्रम में हमने एसी फर्स्ट के किराये में 7 प्रतिशत और एसी टू टियर के किराये में 4 प्रतिशत की कमी करने का निर्णय लिया है। गत वर्ष की भांति इस वर्ष भी पापुलर ट्रेन में पूरे साल एवं अन्य गाड़ियों में पीक पीरियड के दौरान यह कमी आधी रहेगी। एसी किरायों के युक्तिकरण की प्रक्रिया अब पूरी हो गई है।

### **माल व्यवसाय**

135 महोदय, पिछले चार वर्षों में हमने डायनमिक , डिफरेंशियल और बाजार उन्मुख मालभाड़ा नीति बनाकर माल लदान में उल्लेखनीय वृद्धि दर्ज की है। पुरानी नीति में मँहगी वस्तुओं का मालभाड़ा अधिक और सस्ती वस्तुओं का मालभाड़ा कम रखा जाता था। लेकिन अब मालभाड़ा वस्तु का मूल्य देखकर नहीं अपितु उसके परिवहन में रेलवे की प्रतियोगी स्थिति का आकलन कर एवं माँग की लोच के आधार पर तय किया जाता है।

136 इसी नई सोच के चलते पीक सीजन में सरचार्ज और लीन सीजन में डिस्काउंट देने की नीति बनाई गई। वर्तमान नीति के अनुसार सभी वस्तुओं के लिए एक समान पीक एवं नॉन पीक सीजन निर्धारित किये गये हैं लेकिन अलग-अलग वस्तुओं के पीक एवं नॉन पीक

सीजन भी अलग-अलग होते हैं जबकि कुछ वस्तुओं का ट्रैफिक पूरे साल एक समान रहता है। अतः हमने निर्णय लिया है कि 2008-09 में इस नीति में बाजार की परिस्थितियों के अनुरूप सुधार किये जाएंगे।

137 महोदय, हमने पिछले चार वर्षों में माल भाड़ा दरों का बड़े पैमाने पर युक्तिकरण कर उसे सरल एवं स्पष्ट बनाया है। पूर्व में हमने यह घोषणा की थी कि कुछ हल्की वस्तुओं को छोड़कर न्यूनतम एवं अधिकतम माल भाड़ों में दो गुने से ज्यादा का फर्क नहीं होगा। इसी क्रम में हमने पेट्रोल और डीजल के माल भाड़े में पिछले दो सालों में 12 प्रतिशत से ज्यादा की कमी कर उसकी क्लास को 240 से 210 किया है। युक्तिकरण की इस प्रक्रिया को अब पूरा करते हुए हमने अधिकतम क्लास 210 से घटाकर 200 करने का निर्णय लिया है। इससे डीजल-पेट्रोल के मालभाड़े में लगभग 5 प्रतिशत की कमी होगी। पिछले तीन वर्षों में इनके माल भाड़े में लगभग 17 प्रतिशत की कमी हुई है। इस प्रकार अब माल भाड़ा दरों के युक्तिकरण की प्रक्रिया पूरी हो गई है और अब कुछ हल्की वस्तुओं को छोड़कर न्यूनतम एवं अधिकतम माल भाड़ों में दो गुने से ज्यादा का फर्क नहीं रहा है।

138 फ्लाई ऐश के ट्रैफिक में रेलवे की हिस्सेदारी बढ़ाने के लिए हमने फ्लाई ऐश के मालभाड़े में 14 प्रतिशत की कटौती करने का निर्णय लिया है।

139 हमारी सरकार उत्तर पूर्वी राज्यों के सर्वांगीण विकास के लिए प्रतिबद्ध है। हमने गत वर्ष उत्तर पूर्वी राज्यों से दूसरे राज्यों की ओर जाने वाले कई प्रकार के ट्रैफिक पर 6 प्रतिशत डिस्काउंट देने का निर्णय लिया था। इस वर्ष हमने कुछ वस्तुओं को छोड़कर दूसरे राज्यों से उत्तर पूर्वी राज्यों में जाने वाले ट्रैफिक पर भी 6 प्रतिशत छूट देने का निर्णय लिया है।

### **एम्टी फ्लो डायरेक्शन फ्रेट डिस्काउंट स्कीम**

140 गत वर्ष हमने एम्टी फ्लो डायरेक्शन स्कीम में पीक एवं नॉन पीक दोनों सीजन में 30 प्रतिशत डिस्काउंट देने की घोषणा की थी। इस वर्ष हमने इस स्कीम को और अधिक

आकर्षक एवं उदार बनाने का निर्णय लिया है। निजी साइडिंग से एम्प्टी फ्लो डायरेक्शन में लोड होने वाले इन्क्रीमेंटल ट्रैफिक पर डिस्काउंट की दर 30 प्रतिशत से बढ़ाकर 40 प्रतिशत कर दी जाएगी। सड़क परिवहन में सामान्यतया एम्प्टी फ्लो का भाड़ा लोडेड फ्लो के भाड़े से कम होता है। इसी सिद्धांत को ध्यान में रखते हुए हमने कुछ वस्तुओं को छोड़कर गुड्स शेड से लोड होने वाले इन्क्रीमेंटल ट्रैफिक की बजाय पूरे ट्रैफिक पर 30 प्रतिशत डिस्काउंट देने का निर्णय लिया है जिसमें यह संभव है कि कुछ पुराने ग्राहक भी गुड्स शेड से लोड हो रहे वर्तमान ट्रैफिक पर इस डिस्काउंट का फायदा उठा लें।

141 नई नीति में नया ट्रैफिक आकर्षित करने के लिए महाप्रबंधकों को व्यापक अधिकार दिये गये हैं। वर्तमान नीति के अनुसार यह डिस्काउंट 700 किलोमीटर से अधिक दूरी एवं एक रेलवे से दूसरी रेलवे में जाने वाले ट्रैफिक पर देय है। अब महाप्रबंधक 700 किलोमीटर से कम दूरी के ट्रैफिक एवं जोनल रेलवे के अंदर के ट्रैफिक पर भी यह डिस्काउंट दे सकेंगे। महाप्रबंधकों को साइडिंग से लोड होने वाले इन्क्रीमेंटल ट्रैफिक पर पचास प्रतिशत एवं गुड्स शेड से लोड होने वाले पूरे ट्रैफिक पर 40 प्रतिशत तक डिस्काउंट देने की शक्तियाँ दी गई हैं।

142 वर्तमान में यदि किसी वस्तु का मालभाड़ा गुड्स टैरिफ में निर्धारित नहीं है तो अधिकतम क्लास पर मालभाड़ा देय होता है। मल्टीकमोडिटी ट्रैफिक प्राप्त करने के उद्देश्य से हमने निर्णय लिया है कि ऐसी वस्तुयें जिनका मालभाड़ा निर्धारित नहीं है उनको लोड किये जाने पर वैगन के प्रकार के अनुरूप एक समान माल भाड़ा देय होगा। बीसीएन के लिए एक समान क्लास 150, बाक्सन के लिए क्लास 160, बीआरएन के लिए क्लास 180 एवं टैंक वैगन के लिए क्लास 200 होगी। इससे रेलवे के फ्रेट बास्केट के विविधीकरण एवं पीस मील ट्रैफिक को आकर्षित करने में मदद मिलेगी।

### **मेरी-गो-राउंड सिस्टम**

143 एनटीपीसी सहित कई कंपनियाँ स्वयं मेरी-गो-राउंड सिस्टम को ऑपरेट कर रही हैं। कुछ नये पावर प्लांट भी कोयले के परिवहन के लिए एमजीआर सिस्टम निर्माण करने की योजना बना रहे हैं। महोदय, गत वर्ष का बजट पेश करते हुए हमने यह घोषणा की थी

कि ऐसे कम दूरी के ट्रैफिक को आकर्षित करने के लिए रेलवे एक सस्ता एवं विश्वसनीय विकल्प उपलब्ध करायेगी। इसी आलोक में हमने प्रतिदिन दो रैक बाक्सन की लोडिंग करने पर ऐसे ट्रैफिक का 30 किलोमीटर की दूरी के लिए मालभाड़ा लगभग 25 रुपये प्रति टन निर्धारित करने का निर्णय लिया है। इसी प्रकार अलग-अलग दूरी के एमजीआर ट्रैफिक के लिए विशेष लमसम दरें होंगी। ग्राहक को इस सुविधा का लाभ उठाने के लिए स्वयं ट्रैक, ओएचई तथा दोनों छोर पर टर्मिनल की व्यवस्था करनी होगी।

## **उपसंहार**

144 भारतीय रेल आज सफलता और प्रगति की अभूतपूर्व ऊँचाईयाँ छू रही है। हमारे इन प्रयासों में हमें माननीय प्रधानमंत्री जी का मार्गदर्शन, प्रोत्साहन एवं पूर्ण समर्थन मिला है। सदन के सभी माननीय सदस्यों से भी हमें भरपूर सहयोग प्राप्त हुआ है। कहना न होगा कि आप सभी के रेल परिवार में अटूट विश्वास, स्नेह और सरपरस्ती के चलते ही हम यह अद्भुत उपलब्धियाँ हासिल कर सके हैं।

**मैं नतमस्तक हूँ सबका, शुक्रिया भी हूँ अदा करता,  
मेरी कोशिश में शामिल हैं सभी, और कामयाबी में।**

145 महोदय, इन शब्दों के साथ मैं 2008-09 का रेल बजट सदन में संस्तुत करता हूँ।

\*\*\*\*\*