

**Fourteenth Loksabha****Session : 10****Date : 26-02-2007****Participants : [Lalu Prasad Shri](#)**

an&gt;

Title: Presentation of a statement of estimated receipts and expenditure of the Government of India for the year 2007-08 in respect of Railways.

**MR. SPEAKER: Now the House will take up Railway Budget 2007-08.**

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद): महोदय, मैं यह चौथा रेल बजट प्रस्तुत करते हुए बेहद कृतज्ञ एवं गौरवान्वित महसूस कर रहा हूँ। अध्यक्ष महोदय, माननीय सोनिया गांधी जी के मार्गदर्शन में और प्रधानमंत्री जी के कुशल नेतृत्व में आज भारतीय रेल इज़ाफे की ओर जा रही है। यह गरीबोन्मुखी बजट है, इस बजट को ये लोग सुनना नहीं चाहते हैं!....(व्यवधान) मुझे गर्व इस बात का है कि आम जनता पर कोई बोझ डाले बिना रेलवे गत र्वा के 14 हजार 700 करोड़ रुपये की तुलना में इस र्वा बीस हजार करोड़ रुपये का मुनाफा भारतीय रेल ने बनाया है। कैश सरप्लस अर्जित करने का एक नया इतिहास रचा है। इसी से ये लोग घबरा कर और बहाना बना कर गरीबों के बजट को सुनना नहीं चाहते हैं!....(व्यवधान) \*\*

**MR. SPEAKER :** Unparliamentary words will not go on record.

श्री लालू प्रसाद: लाभांश पूर्व कैश सरप्लस अर्जित करने का एक नया इतिहास रचने जा रही है। यह वही रेलवे है जो र्वा 2001 में डिविडेंड का भुगतान करने से चूक गई थी और जिसका फंड बैलेंस गिरकर 359 करोड़ रुपये रह गया था। ये लोग गरीबों का बहाना बनाते हैं, लेकिन गरीबों की बात सुनना नहीं चाहते हैं। भा.ज.पा. के शासन में डिविडेंड देने की स्थिति नहीं थी। इसलिए ये घबराए हुए हैं ..... (Interruptions)\* मैं तहेदिल से आभारी हूँ उन चौदह लाख रेलकर्मियों का जिन्होंने कड़ी प्रतियोगिता का सामना पूरे जोश-खरोश और बेजोड़ टीम भावना के साथ किया। महोदय, जब कृष्ण भगवान ने संकट के समय गोवर्धन पर्वत को उंगली पर उठा लिया था तो वे गिस्धर कहलाये लेकिन पर्वत उठाने में हजारों ग्रामवासियों की लाठियाँ उन्हें सहारा दे रही थीं। आज भले ही लोग रेलवे के कार्याकल्प का श्रेय मुझे दे रहे हैं लेकिन मैं पूरी विनम्रता के साथ सम्मानित सदन को यह बताना चाहूंगा कि यह करिश्मा चौदह लाख रेलकर्मियों के अथक परिश्रम और देशवासियों के अपार स्नेह और समर्थन की बदौलत ही हो पाया है। महोदय, मैं बस इतना ही कहना चाहूंगा कि-

\* Placed in Library. See No. LT 5796/07

नवाजिश है सबकी, करम है सभी का,

बड़े फस्त्र से हम बुलंदी पर आये।

तरक्की के सारे मयारों से आगे,

नये ढंग लाये, नई सोच लाये।।

हमने यात्री किरायों में कमी के बावजूद ऐतिहासिक सरप्लस अर्जित करके इस मिथक को तोड़ा है कि रेलवे अपने सामाजिक दायित्वों की वजह से वित्तीय संकट में फंसती जा रही थी।

**MR. SPEAKER:** It is a very sad day that presentation of the Railway Budget, which is a constitutional requirement, is not being allowed.

**श्री लालू प्रसाद:** वस्तुतः हमारी कायाकल्प की रणनीति व्यावसायिक सूझ-बूझ एवं आम जनता के प्रति संवेदनशीलता का ऐसा प्रतीक बन गई है जिसने भारतीय रेल को देश-विदेश में आर्काण का केंद्र बना दिया है:

माना कि बड़ी-बड़ी बातें करना हमें नहीं आया

मगर दिल पर बड़ी कारीगरी से नाम लिखते हैं

चालू र्वा में निपादन

चालू र्वा के प्रथम नौ माह में रेलवे ने रिकार्ड तोड़ निपादन किया है। प्रथम नौ महीनों में हमारी यात्री आय में 14 प्रतिशत एवं अन्य कोचिंग आय में 48 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज की गई है। दिसंबर माह तक माल आय एवं सकल यातायात आय में 17 प्रतिशत की ऐतिहासिक वृद्धि दर्ज की गई है। अभी तक दर्ज की गई वृद्धि का अध्ययन में रखते हुए यात्री, अन्य कोचिंग, माल एवं सकल यातायात आय के संशोधित अनुमान क्रमशः 17 हजार 400, 1 हजार 726, 42 हजार 299, एवं 63 हजार 120 करोड़ रुपये निर्धारित किये गये हैं। सकल यातायात आय गत र्वा की अपेक्षा 16 प्रतिशत और बजट अनुमानों की अपेक्षा 5.5 प्रतिशत बढ़ने की संभावना है।

डीजल के दामों एवं बढ़ी हुई दरों पर बोनस के भुगतान के बावजूद खर्चों में किफायत बरत कर साधारण संचालन व्यय को नियंत्रित रखा गया है। लेखा सुधार की प्रक्रिया के तहत सामरिक दृष्टि से महत्वपूर्ण लाइनों के परिचालन हेतु हो रहे खर्चों के लिए वित्त मंत्रालय से मिलने वाली राशि को साधारण संचालन व्यय से घटाने के बाद दिखाया गया है। तदनुसार संशोधित अनुमान में इन्हें 64 करोड़ रुपये बढ़ाकर 38 हजार 91 करोड़ रुपये पर निर्धारित किया गया है। संशोधित अनुमानों में डीआरएफ और पेंशन फंड के लिए क्रमशः 4 हजार 108 और 7 हजार 416 करोड़ रुपये का प्रावधान करने पर कुल संचालन व्यय 49 हजार 615 करोड़ रुपये होने की संभावना है। इस प्रकार लाभांश के भुगतान से पूर्व रेलवे का कैश सरप्लस 20 हजार 63 करोड़ रुपये, शुद्ध राजस्व 14 हजार 870 करोड़ रुपये एवं 3 हजार 579 करोड़ रुपये का चालू र्वा का लाभांश एवं 663 करोड़ रुपये का बकाया लाभांश का भुगतान करने के बाद शुद्ध सरप्लस 10 हजार 627 करोड़ रुपये होने की संभावना है। र्वा 2006-07 में रेलवे का ऑपरेटिंग रेशियो 78.7 होने की संभावना है। महोदय, रेलवे के 150 साल से अधिक के गौरवशाली इतिहास में शायद यह पहला र्वा है जब हमारा फंड बैलेंस बढ़कर 16 हजार करोड़ रुपये और लगाई गई पूंजी पर रिटर्न का प्रतिशत अर्थात् प्रभार्य पूंजी पर शुद्ध राजस्व रेशियो 20 प्रतिशत के ऐतिहासिक स्तर पर पहुँच जाएगा। भारतीय रेलवे का नाम अब विश्व की उन चुनिंदा रेलवे में शुमार हो जायेगा जिनका ऑपरेटिंग रेशियो 80 प्रतिशत से कम है। लेकिन हमें इस उपलब्धि से संतुष्ट नहीं होना है। वस्तुतः नये उत्साह और जोश से लबालब रेलकर्मी अब विकास की एक नई कहानी लिखने के लिए बेताब हैं:

—

जितना अब तक देख चुके हो, ये तो बस शुरुआत है।

**माल व्यवसाय की ऊँची छलांग**

माल परिवहन में लगातार तीसरे साल हमारा प्रदर्शन शानदार रहा है और इस वर्ष लगभग 60 मिलियन टन की अतिरिक्त लोडिंग होने की संभावना है। इस प्रकार यूपीए सरकार के तीन वर्षों में लगभग 170 मिलियन टन की अतिरिक्त लोडिंग हो जाएगी जो 90 के पूरे दशक में हुई अतिरिक्त लोडिंग के 120 प्रतिशत अधिक है। इस प्रगति दर को बनाये रखने के लिए हमने जहाँ एक ओर गाड़ियों की उपलब्धता में सुधार लाने के लिए अनेक कदम उठाये हैं वहीं बाजार एवं ग्राहकों की जरूरतों के आलोक में अपनी नीतियों को ढाला है।

—

**स्टील और सीमेंट ट्रैफिक- मिशन 200 मिलियन टन**

महोदय, 1991 में नई आर्थिक नीति लागू होने के बाद से रेलवे लगातार सीमेंट और स्टील के परिवहन में अपनी भागीदारी गंवाती रही है। फलस्वरूप इन वस्तुओं के परिवहन में हमारा हिस्सा 1991 के दो तिहाई की तुलना में घटकर एक तिहाई के लगभग रह गया।

MR. SPEAKER: Only the Railway Minister's Speech will go on record.

श्री लालू प्रसाद: मुझे सदन को यह जानकारी देते हुए ही हो रहा है कि हमने इस वर्ष के प्रथम नौ महीनों में सीमेंट और स्टील के परिवहन में अपनी हिस्सेदारी पाँच से सात प्रतिशत तक बढ़ाई है।

**12.11 hrs.**

( Then Prof. Ram Gopal Yadav and some other Hon. Members went  
out of the House)

श्री लालू प्रसाद: इस वर्ष सीमेंट और स्टील उद्योग ने जहाँ 10 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज की है वहीं हमारे सीमेंट और स्टील ट्रैफिक में बीस से तीस प्रतिशत तक की वृद्धि हुई है। यह बाजार और ग्राहक उन्मुख नीतियों का ही नतीजा है। अब हमने मिशन 200 मिलियन टन पर अपना ध्यान केंद्रित किया है। हम आशा करते हैं कि 2011-12 तक सीमेंट और स्टील दोनों उद्योगों से रेलवे का ट्रैफिक बढ़कर दो-दो सौ मिलियन टन हो जाएगा।

**कंटेनर ट्रैफिक- मिशन 100 मिलियन टन**

महोदय, पिछले दो वर्षों में कंटेनर ट्रेन चलाने के लिए 15 लाइसेंस निर्गत किये जा चुके हैं। मिशन 100 मिलियन टन के अंतर्गत हम 2011-12 तक कंटेनर ट्रैफिक 20 मिलियन टन से बढ़कर 100 मिलियन टन करने का हर संभव प्रयास करेंगे। हमें विश्वास है कि अगले पाँच सालों में कई हजार करोड़ रुपये का निवेश कंटेनर वैगन, टर्मिनल और इससे जुड़ी अन्य रेल संरचना के विकास में किया जायेगा।

इन दोनों मिशनों को प्राप्त करने के लिए हमने एक उच्चस्तरीय कार्य दल गठित किया है जो लगातार सीमेंट, स्टील उद्योग और कंटेनर ऑपरेटर्स से वार्ता कर उनकी आवश्यकताओं के अनुरूप विशेष पैकेज तैयार कर क्रियान्वित करेगा।

—

### ट्रिपल स्टैक कंटेनर ट्रेन

महोदय, हमने डीजल रूट पर डबल स्टैक कंटेनर ट्रेन चलाने का सफल प्रयोग किया है और अब पिपावाव से जयपुर तक डबल स्टैक कंटेनर ट्रेन चल रही है। वर्ष 2007-08 में पायलट बेसिस पर कम ऊंचाई वाले कंटेनरों के साथ डीजल रूट पर तीन मंजिल वाली कंटेनर ट्रेन एवं विद्युतीकृत मार्गों पर डबल स्टैक कंटेनर ट्रेन चलाने के प्रयास किये जाएंगे। इस तरह के कंटेनर मोटर वाहनों के लदान में बहुत उपयोगी होंगे।

—

### दीर्घकालीन सर्विस लेवल एग्रीमेंट

हाल ही में हमने कोयले के परिवहन के लिए तीस सालों का दीर्घकालीन सर्विस लेवल एग्रीमेंट अर्थात् एसएलए साइन किया है। देश में अनेक नये सीमेंट, स्टील एवं मेगा पॉवर प्लांट लग रहे हैं। हम उनके कारखानों तक नई रेलवे लाइन बिछाने अथवा लाइन क्षमता का विस्तार करने, उनकी आवश्यकता के अनुरूप नये डिजाइन के वैगन उपलब्ध कराने, मूल्य नीति बनाने एवं लोडिंग-अनलोडिंग टर्मिनल विकसित करने में उन्हें पूरा सहयोग और समर्थन देंगे। हम सभी उद्यमियों को रेलवे के साथ दीर्घकालिक एसएलए साइन करने के लिए आमंत्रित करते हैं।

### कोयले के लिए मैरी गो राउंड सिस्टम

एनटीपीसी सहित कई कंपनियाँ स्वयं एमजीआर सिस्टम को ऑपरेट कर रही हैं। नये पॉवर प्लांट भी एमजीआर सिस्टम बनाने की योजना बना रहे हैं। रेलवे को इस प्रकार की प्रणाली अधिक कार्यकुशल एवं किफायती तरीके से चलाने की दक्षता हासिल है। अतः हम ऐसी सभी नई एवं पुरानी कंपनियों को एमजीआर चलाने के लिए रेलवे के साथ एसएलए करने के लिए आमंत्रित करते हैं।

**MR. SPEAKER: Do not show papers. It is a breach of privilege. I will have to issue notice. Do not do that.**

**श्री लालू प्रसाद:** हम उन्हें आश्वस्त करना चाहते हैं कि रेलवे उनकी मौजूदा परिवहन लागत से कम लागत पर कोयले का परिवहन करेगी।

—

### फ्रेट टर्मिनल्स का विकास

बंगलोर के गुड्स शेड में वेयर हाउस काम्प्लेक्स बन जाने के बाद रेलवे ट्रैफिक में शानदार वृद्धि दर्ज की गई है। अतः हमने निर्णय लिया है कि एक महीने में 15 से ज्यादा रेक हैंडल करने वाले फ्रेट टर्मिनल्स में सभी मूलभूत सुविधाएं विकसित करने के काम को अगले तीन वर्षों में पूरा किया जाएगा। इन कार्यों के लिए धनराशि की कमी न हो इसलिए हमने फ्रेट टर्मिनल्स के विकास, उन्नयन एवं रख-रखाव के लिए एक नया उप योजना शीर्षा सृजित करने का निर्णय लिया है। ऐसी योजनाओं को क्रियान्वित करने के लिए इरकान, केआरसीएल एवं सार्वजनिक निजी भागीदारी सहित सभी विकल्पों पर विचार किया जाएगा।

## एनटीकेएम जीटीकेएम रेशियो में सुधार

महोदय, रेलवे एक टन राजस्व उपार्जित करने वाला माल ढोने के लिए एक टन से कुछ कम टैयरेट अर्थात् बोझा ढोती है। इस अनुपात में एक प्रतिशत सुधार होने से रेलवे को सालाना 1 हजार 500 करोड़ रुपये की अतिरिक्त आय होगी। देश की बात करो। .....(interruptions)\* अतः अगले कुछ वर्षों में इस अनुपात में पाँच प्रतिशत सुधार लाने के लिए गाड़ियों का पे-लोड बढ़ाना और टैयरेट घटाना, गाड़ियों को दोनों दिशाओं में लोड करना, रख-रखाव एवं परीक्षण के लिए गाड़ियों को कम से कम खाली दौड़ाना जैसे अनेक उपाय एक साथ करने होंगे। सभी प्रकार के वैक्यूम ब्रेक रोलिंग स्टॉक को दो किशतों में फेज आउट किया जाएगा। गाड़ियों के रखरखाव एवं परीक्षण में हो रही एम्टी रनिंग को कम करने के लिए हम वैगनों के रिपेयर और परीक्षण बिंदुओं को इस प्रकार से पुनर्व्यवस्थित किया जाएगा कि एम्टी रनिंग कम से कम हो। अनेक गाड़ियों में कुछ ऐसे वैगन रहते हैं जो दोनों दिशाओं में खाली चलते हैं। एफओआइएस के पूरा हो जाने पर इस तरह के वैगनों की संख्या एवं स्थान का पता लगा कर उसे गाड़ी से निकालकर निकटस्थ डिपो में रिपेयर कराने की कार्रवाई की जाएगी।

\* Not recorded

### हायर एक्सल लोड की मालगाड़ियाँ

मुझे सदन को यह जानकारी देते हुए हाँ हो रहा है कि पायलट बेसिस पर 22.3 और 22.9 टन एक्सल लोड लागू करने के अच्छे परिणाम आये हैं। हाल ही में पायलट बेसिस पर 25 टन एक्सल लोड की गाड़ियाँ चलाई गई हैं। वर्ष 2007-08 के दौरान अनेक रूटों पर 22.9 टन एक्सल लोड वाली गाड़ियाँ तथा कुछ और रूटों पर 25 टन एक्सल लोड की गाड़ियाँ चलाई जाएंगी।

### बेहतर पे-लोड टैयरेट रेशियो के वैगन

महोदय, वैगन रेलवे का कमाऊ घोड़ा है। वैगन उत्पादकता में 10 प्रतिशत वृद्धि होने से रेलवे की सालाना आय 4 हजार करोड़ रुपये बढ़ जाती है। टर्न राउंड टाइम घटाकर और पे-लोड बढ़ाकर हमने कई हजार करोड़ रुपये कमाये हैं। आरडीएसओ द्वारा 22.9 टन एक्सल लोड के लिए उपयुक्त खुले एवं कवर्ड वैगनों के नये डिजाइन तैयार किये हैं जिनका पे-लोड टैयरेट रेशियो 3 से अधिक है। ऐसे वैगनों से बनी खुली एवं कवर्ड मालगाड़ी की लदान क्षमता भी आज की गाड़ियों की अपेक्षा क्रमशः 10 एवं 30 प्रतिशत अधिक है। अतः हमने निर्णय लिया है कि रेलवे द्वारा 2007-08 में की जाने वाली निविदा से 20.3 टन एक्सल लोड के पुराने डिजाइन के खुले एवं कवर्ड वैगनों का उत्पादन बंद कर दिया जाएगा। 2007-08 से 22.9 टन एक्सल लोड के नये डिजाइन के वैगन के साथ-साथ 25 टन एक्सल लोड के वैगन का भी उत्पादन प्रारंभ किया जाएगा। इसी प्रकार 22.9 एक्सल लोड के स्टील एवं पेट्रोलियम पदार्थों के लदान में उपयोग होने वाले वैगन भी तैयार कराये जाएंगे।

निर्माताओं द्वारा नये डिजाइन के वैगन का निर्माण

रेलवे आरडीएसओ द्वारा दिये गये डिजाइन के अनुसार वैगनों का निर्माण कराती है। हमने इस पूरी पद्धति में आमूलचूल परिवर्तन करने का निर्णय लिया है। अब वैगन निर्माता आरडीएसओ द्वारा अनुमोदित बोगी, कपलर, ड्राफ्ट एवं ब्रेक गियर का उपयोग करते हुए अपने डिजाइन के अनुसार वैगन तैयार कर सकेंगे। आरडीएसओ द्वारा नये डिजाइन के वैगन को संरक्षा के दृष्टिकोण से अधिकतम नौ महीने के अंतर्गत प्रमाणित एवं अनुमोदित किया जाएगा। महोदय, ज्यादा पे-लोड और कम टैयरवेट वाले नई तकनीक के वैगन पुराने वैगनों की अपेक्षा मँहगे होंगे। अतः नई तकनीक के वैगनों का विकास एवं उत्पादन प्रोत्साहित करने के लिए मालभाड़े में डिस्काउंट देने की नीति इस प्रकार बनाई जाएगी ताकि नई तकनीक का फायदा रेलवे और निवेशक दोनों को मिल सके। इस बारे में विस्तृत मार्गदर्शक सिद्धांत शीघ्र निर्गत किये जाएंगे।

-

### रोलिंग स्टॉक रख-रखाव की व्यवस्था

महोदय, हमने अपने रोलिंग स्टॉक का बेहतरीन उपयोग कर उपलब्ध संसाधनों से ही अधिक माल लदान किया है। इंजन और ड्राइवर के लिंक्स का युक्तिकरण करके हमने पिछले दो वर्षों में कुल 250 से अधिक इंजनों को बचाकर उन्हें दूसरी ट्रेनों को चलाने में लगाया है। प्रतिदिन 5 से अधिक मालगाड़ियों का परीक्षण करने वाले परीक्षण यार्डों को अपग्रेड कर उनमें विश्वस्तरीय सुविधाएं उपलब्ध कराई जाएंगी। वर्ष 2007-08 के दौरान अधिकांश एयर ब्रेक वाली गाड़ियों का परीक्षण प्रीमियम सीसी अथवा प्रीमियम एंड टु एंड परीक्षण पद्धति के अनुसार करने का लक्ष्य प्राप्त किया जाएगा। हमने सभी प्रकार के रोलिंग स्टॉक में यूनिट एक्सचेंज मेन्टीनेन्स की व्यवस्था लागू करने का निर्णय लिया है। इस व्यवस्था से रोलिंग स्टॉक की उत्पादकता में उल्लेखनीय सुधार होगा।

### श्रुपट एनहैन्समेंट कार्य

महोदय, वर्तमान प्रगति दर बनाये रखने के लिए बीस हजार किलोमीटर लंबे हाई डेंसिटी नेटवर्क पर तेजी से क्षमता विस्तार करना नितांत जरूरी है। इन मार्गों पर किये जाने वाले निवेश का पूरा लाभ प्राप्त करने के लिए रूट वार कार्य योजना बनाकर विभिन्न कार्यों को समेकित रूप से क्रियान्वित किया जाएगा। इस नेटवर्क को 23 टन एवं मिनरल रूट को 25 टन एक्सल लोड की गाड़ियाँ चलाने के लिए उपयुक्त बनाया जाएगा। ऐसे मार्गों पर लाइन क्षमता के विस्तार के लिए आवश्यकतानुसार दूसरी, तीसरी अथवा चौथी लाइन का निर्माण किया जाएगा। लाइन क्षमता में विस्तार करने के लिए दो सेक्शनों के बीच की दूरी आईबीएस लगाकर घटाई जाएगी और व्यस्त जंक्शनों के दोनों ओर आटोमेटिक सिगनलिंग की व्यवस्था की जाएगी। निर्बाध और तेज गति से रेल संचालन सुनिश्चित करने के लिए व्यस्त जंक्शन स्टेशनों पर फ्लाई ओवर, बाई पास इत्यादि का निर्माण किया जाएगा और यार्ड डिजाइन में परिवर्तन कर गाड़ियों के क्रॉस मूवमेंट से बचा जाएगा। ऐसे मार्गों पर 30 किमी प्रतिघंटा की उच्च स्पीड वाले टर्न आउट लगाये जाएंगे। वर्ष 2007-08 में दो-दो सौ डीजल और इलेक्ट्रिक इंजन एवं 11 हजार वैगन का उत्पादन किया जाएगा। श्रुपट एनहैन्समेंट कार्यों के लिए धनराशि की कमी नहीं होने दी जाएगी।

### शिकायत निवारण प्रणाली

महोदय, अधिकांश रेल ग्राहकों को टैरिफ से नहीं अपितु सेवा की गुणवत्ता जैसे बिंदुओं पर हमसे शिकायत है। अतः हमने निर्णय लिया है कि हर जोनल रेलवे में ग्राहकों की समस्याएं सुनने के लिए एक एसएजी ग्रेड का अफसर नामित किया जाएगा और उन्हें निर्देश दिया जाएगा कि तीन महीने के अंदर उन ग्राहकों की सभी शिकायतों का निस्तारण करे। मैंने अपने स्तर पर भी सभी माल ग्राहकों के लिए एक माल ग्राहक समन्वय परामर्शदात्री समिति का गठन किया है।

-

### बाजार सर्वेक्षण

रेलवे का 90 प्रतिशत से अधिक माल व्यवसाय चंद वस्तुओं के परिवहन से ही प्राप्त होता है। व्यापार को व्यापक आधार प्रदान कर प्रगति दर को स्थायित्व प्रदान करने के लिए रेलवे द्वारा परिवहन की जाने वाली वस्तुओं के दायरे एवं संख्या को विविधता प्रदान करना चाहते हैं। ट्रेफिक की नई संभावनाओं का पता लगाने के लिए जोनल रेलवे द्वारा एक स्वतंत्र मार्केटिंग एजेंसी को नियुक्त किया जाएगा।

## यात्री व्यवसाय

महोदय, यात्री किराया बढ़ाने से प्रति पैसेंजर आय तो बढ़ सकती है लेकिन जरूरी नहीं कि इससे ट्रेन से प्राप्त होने वाली आमदनी में भी इजाफा हो। हमने चालू र्वा में लोकप्रिय गाड़ियों में सात सौ अतिरिक्त डिब्बे लगाकर न केवल जरूरतमंद लोगों को यात्रा कराई अपितु रेलवे की आमदनी भी बढ़ाई। खुली निविदा के माध्यम से पार्सल एवं कैटरिंग लाइसेंस देने की हमारी नीति भी रंग लाई है। र्वा 2006-07 में अन्य कोचिंग आय में 48 प्रतिशत और कैटरिंग लाइसेंस फीस से प्राप्त होने वाली आय बढ़कर 120 करोड़ रुपये होने की संभावना है। यही कारण है कि किरायों में की गई कटौती के बावजूद चालू र्वा में यात्री व्यवसाय में हो रहे घाटे में कमी होने की संभावना है। महोदय, हमने दिखा दिया है कि आम जनता की सेवा करते हुए भी वॉल्यूम गेम खेलकर कमाई की जा सकती है। र्वा 2007-08 में भी हम इस खेल को जारी रखते हुए लोकप्रिय गाड़ियों में आठ सौ अतिरिक्त डिब्बे उपलब्ध करायेंगे। सुन लीजिए । अब मैं आपकी बात कर रहा हूँ । अरे थोड़ा रैस्ट ले लीजिए ।

## अनारक्षित सेकेंड क्लास सवारी डिब्बों में गद्देदार कुशन सीटों का प्रावधान

महोदय, मैं अनारक्षित सेकेंड क्लास के डिब्बों में यात्रा करने वालों की तकलीफ एवं कठिनाइयों से भली-भांति वाकिफ हूँ। वर्तमान में ज्यादातर मेल-एक्सप्रेस एवं साधारण पैसेंजर गाड़ियों के अनारक्षित सेकेंड क्लास सवारी डिब्बों में बिना कुशन की लकड़ी की पट्टी वाली सीटें लगाई जाती हैं। इससे यात्रियों को बैठने में असुविधा होती है। अतः हमने निर्णय लिया है कि 2007-08 के दौरान से लकड़ी की पट्टी वाली सीटों का उत्पादन बंद कर दिया जाए। भविय में अनारक्षित सेकेंड क्लास डिब्बों के लिए भी स्लीपर कोच की तरह गद्देदार कुशन वाली सीटों का ही उत्पादन किया जाएगा। ऑल ओवर इंडिया लगा दिया जाएगा। महोदय,

बात मैं कायदे की करता हूँ, देश के फायदे की करता हूँ।

जिस तरह पेड़ छाया देता है, हर मुसाफिर का ध्यान रखता हूँ।

## साधारण श्रेणी के अतिरिक्त डिब्बों की व्यवस्था

साधारण श्रेणी के डिब्बों की कमी के कारण आम जनता को भारी भीड़ में यात्रा करना पड़ता है। यह गरीबों का बजट है । इनकी मंशा इसे रोकने की है । मैं शाम 5.00 बजे तक पढ़ूंगा । यह जान लीजिए । अतः हमने निर्णय लिया है कि इस र्वा शुरू की जाने वाली प्रत्येक नई रेलगाड़ी में अनारक्षित सेकेंड क्लास के चार की जगह छः डिब्बे लगाये जाएंगे। ताकि लोग आराम से बैठ सकें । साथ ही पूर्णतया एसी एवं जनशताब्दी गाड़ियों को छोड़कर चल रही गाड़ियों में भी यथासंभव अनारक्षित सेकेंड क्लास डिब्बों की संख्या बढ़ाने के प्रयास किये जाएंगे।

## वरिष्ठ नागरिकों और महिलाओं के लिए लोअर बर्थ के आरक्षण की सुविधा

वरिष्ठ नागरिकों और ज्यादा उम्र की महिलाओं को उम्र अथवा बीच की बर्थ पर आरक्षण मिलने से काफी असुविधा होती है। अतः हमने निर्णय लिया है कि अकेले यात्रा करने वाले वरिष्ठ नागरिकों और 45 वर्ष से अधिक आयु की महिलाओं के लिए एसी तथा सेकेंड क्लास स्लीपर में पर्याप्त लोअर बर्थ का कोटा रखा जाएगा। ताकि महिलाएं नीचे बैठ सकें।

## विद्यार्थियों के लिए रियायत

महोदय, मैंने 2004-05 एवं 2005-06 का बजट प्रस्तुत करते हुए क्रमशः केंद्रीय सरकार एवं राज्य सरकार की सेवाओं में चयन के लिए साक्षात्कार हेतु यात्रा करने वाले बेरोजगारों को द्वितीय श्रेणी के यात्री किराये में रियायत देने की घोषणा की थी। प्रस्ताव है कि अगले वर्ष से केंद्रीय कर्मचारी चयन आयोग एवं संघ लोक सेवा आयोग द्वारा आयोजित लिखित प्रधान परीक्षाओं में भाग लेने के लिए विद्यार्थियों को दूसरी श्रेणी के किराये में पचास प्रतिशत रियायत दी जाएगी।

## विकलांग यात्रियों के लिए विशेष कोच की व्यवस्था

विकलांग यात्रियों की सुविधा के लिए हमने एसएलआरडी एवं एसआरडी सवारी डिब्बों का निर्माण किया है। इन डिब्बों में विशेष रूप से डिजाइन किये गये कम्पार्टमेंट में चौड़े दरवाजे, कुशन वाली चौड़ी सीटें, सीटों के बीच अधिक फासला तथा विशेष रूप से निर्मित शौचालय है जिसका प्रयोग व्हील चेयर के साथ किया जा सकता है। अब तक हमने ऐसे एक हजार दो सौ पचास डिब्बों का निर्माण कर लिया है और अगले दो वर्षों में सभी मेल और एक्सप्रेस गाड़ियों में ऐसे कोच लगाने की योजना है। विकलांगों के लिए कोच लगाने की योजना है।

## वैंडर्स कोच की व्यवस्था

सब्जी विक्रेता, दूध वाले एवं अन्य खुदरा व्यापारी फल, सब्जी एवं दूध का परिवहन रेल गाड़ियों से करते हैं। पैसंजर गाड़ियों में इनके लिए अलग से कोच का इंतजाम किया जाएगा। इनके लिए सवारी गाड़ियों में कोई जगह निर्धारित नहीं होती है जिसके फलस्वरूप वे दूध के डिब्बे, टोकरी इत्यादि खिड़कियों में लटकाकर ले जाते हैं। ऐसे खंडों में जहाँ आम तौर पर इन वस्तुओं का परिवहन यात्री गाड़ियों से किया जाता है, उनमें चलने वाली यात्री गाड़ियों में वैंडर्स कोच लगाया जाएगा।

## ट्रेन इन्क्वायरी कॉल सेंटर की शुरुआत

जून से सितंबर 2007 के दौरान देश के सभी चारों क्षेत्रों में ट्रेन इन्क्वायरी काल सेंटर काम करना शुरू कर देंगे। यात्री गण 139 टेलीफोन नंबर डायल कर स्थानीय काल दरों पर देश के किसी भी हिस्से से गाड़ियों के आगमन एवं प्रस्थान, सीट की उपलब्धता इत्यादि के बारे में जानकारी प्राप्त कर सकेंगे।

महोदय, काल सेंटर में एसएमएस एलर्ट जैसी विश्वस्तरीय सुविधाएं उपलब्ध कराई जाएंगी। भविय में काल सेंटर से फोन पर रेलवे टिकट, टैक्सी बुकिंग, होटल बुकिंग जैसी अनेक सुविधाएं प्राप्त हो सकेंगी।

## टीटीई के लिए हैन्ड हेल्ड कम्प्यूटर टर्मिनल की व्यवस्था

वर्तमान पीआरएस प्रणाली के अंतर्गत गाड़ी छूटने से कुछ घंटे पहले रिजर्वेशन चार्ट निकाला जाता है। प्रायः अनेक यात्री रिजर्वेशन होने पर भी अपरिहार्य कारणवश यात्रा नहीं कर पाते हैं। फलस्वरूप बहुत सी बर्थ खाली रह जाती हैं। चूंकि यह सूचना पीआरएस सिस्टम में फीड नहीं होती है इसलिए ट्रेन में सवार अथवा अगले स्टेशनों पर वेतलिस्टेड यात्रियों को इस बारे में जानकारी नहीं मिल पाती है। अतः हमने आरक्षित डिब्बों में टीटीई को ऐसे हैन्ड हेल्ड कम्प्यूटर टर्मिनल देने की योजना बनाई है। ट्रेन चलने पर टीटीई चेकिंग करने के समय ही कोचवार एवं बर्थवार आरक्षण की अद्यतन स्थिति हैन्ड हेल्ड कम्प्यूटर टर्मिनल में फीड कर देगा। यह टर्मिनल सीधा पीआरएस सिस्टम से जुड़ा होगा और इसके माध्यम से कोच में बर्थ के आरक्षण की वस्तुस्थिति चलती ट्रेन से सीधे पीआरएस प्रणाली में लोड कर दी जायेगी। इस सूचना के आधार पर खाली बर्थों को पीआरएस प्रणाली द्वारा ट्रेन में सवार एवं आगे के स्टेशनों पर प्रतीक्षा सूची यात्रियों को आबंटित कर दिया जा सकेगा। अगले वां पायलट प्रोजेक्ट के तौर पर 4 जोड़ी ट्रेनों पर टीटीई को हैन्ड हेल्ड टर्मिनल उपलब्ध कराये जाएंगे। इनमें नई दिल्ली-अमृतसर, नई दिल्ली-देहरादून तथा नई दिल्ली-अजमेर के बीच चलने वाली तीन शताब्दी एक्सप्रेस तथा गोल्डन टेम्पल एक्सप्रेस गाड़ियाँ सम्मिलित हैं।

## आरक्षित टिकट वितरण

प्रतिदिन पाँच लाख से अधिक आरक्षित टिकटें लगभग तेरह सौ आरक्षण कार्यालयों में तीन हजार से अधिक पीआरएस काउंटरों से वितरित की जाती हैं। अगले दो वर्षों में डी श्रेणी के सभी स्टेशनों एवं ई श्रेणी के कुछ स्टेशनों पर पीआरएस की सुविधा पीआरएस काउंटर खोलकर अथवा यूटीएस-कम-पीआरएस काउंटर खोलकर उपलब्ध कराई जाएगी। इसके अतिरिक्त पोस्ट ऑफिस एवं डिफेंस कार्यालयों में भी उन्हीं के द्वारा संचालित पीआरएस काउंटर खोले जाएंगे। इंटरनेट के माध्यम से आरक्षित रेल टिकट वितरित करने की योजना लोकप्रिय हुई है। देश के हर हिस्से में रेलवे आरक्षण आसानी से उपलब्ध कराने के उद्देश्य से राज्य सरकारों की ई-सेवा, डाकघर, पेट्रोल पंप, बैंकों के एटीएम इत्यादि के माध्यम से ई-टिकट वितरित किये जाएंगे।

## अनारक्षित टिकट वितरण

संप्रति पूरे देश में लगभग 2 हजार 200 कम्प्यूटरीकृत यूटीएस काउंटर हैं। अगले दो वर्षों में ऐसे काउंटरों की संख्या बढ़ाकर 8 हजार कर दी जाएगी। अगले दो वर्षों में बड़े शहरों में 6 हजार आटोमेटिक टिकट वेंडिंग मशीनें लगाई जाएंगी और इन्हें यूटीएस टर्मिनल से जोड़ा जाएगा। लोग स्मार्ट कार्ड अथवा करेंसी के सिक्कों का उपयोग कर बटन दबाते ही टिकट प्राप्त कर सकेंगे। मुंबई में उपनगरीय यात्रियों के लिए टिकट वितरण की कूपन प्रणाली लोकप्रिय हुई है। इसे हम कोलकाता तथा चेन्नई में भी शुरू करने का प्रयास करेंगे। इंटरनेट पर एमएसटी नवीकरण करने की योजना को लोकप्रिय बनाने के लिए हमने यह सुविधा निःशुल्क उपलब्ध कराने का निर्णय लिया है। अगले वर्ष सेंट्रल रेलवे द्वारा मुंबई में बहुउद्देशीय स्मार्ट कार्ड पर आधारित टिकट वितरण की एक पायलट योजना प्रारंभ की जाएगी। इस योजना के तहत एक स्मार्ट कार्ड पर ग्राहकों को एमएसटी निर्गत हो जाएंगे और इसी कार्ड पर दैनिक टिकट भी लोड हो जाएंगे। इस कार्ड को शहर में जगह-जगह से खरीदा और शीचार्ज कराया जा सकेगा। टीटीई के हैन्ड हेल्ड टर्मिनल पर इस कार्ड को रखते ही टिकट और एमएसटी की चेकिंग हो जाएगी। पायलट सफल होने पर इसका विस्तार करने पर विचार किया जाएगा।

अगले दो वर्षों में इन सभी उपायों से टिकट काउंटरों पर लगने वाली लंबी लाइनों की समस्या का काफी हद तक समाधान हो जाएगा।

## यात्री डिब्बों की क्षमता में बढ़ोत्तरी

महोदय, इनोवेशन का अर्थ इन्वेंशन अथवा डिस्कवरी नहीं होता। वस्तुतः रोजमर्रा की गतिविधियों में नया तरीका अपनाना भी इनोवेशन होता है। हमने विभिन्न श्रेणियों के यात्री डिब्बों के नये ले आउट तैयार किये हैं जिनकी क्षमता पूर्व के डिजाइनों से काफी अधिक है। स्लीपर कोच की क्षमता बढ़कर 72 से 84, एसी चेयरकार की 67 से 102, एसी थ्री की 64 से 81, एसी टू की 46 से 48 और एसी फर्स्ट की 18 से 22 हो जाएगी। मैंने स्वयं रेल कोच फैक्ट्री, कपूरथला जाकर इन नये डिजाइन के डिब्बों को देखा है। ये डिब्बे यात्रियों के लिए सुविधाजनक एवं आरामदायक होंगे। अतः हमने यह निर्णय लिया है कि वर्ष 2007-08 के दौरान नये डिजाइन के कोच का निर्माण प्रारंभ किया जाएगा।

### स्टैंडर्ड कम्पोजीशन के रिक

यात्री गाड़ियों का स्टैंडर्ड कम्पोजीशन नहीं होने के कारण अनेक गाड़ियां सवरे पहुँचकर रात तक खड़ी रहती हैं। डिब्बों का बेहतर उपयोग करने के उद्देश्य से हमने निर्णय लिया है कि स्टैंडर्ड रिक कम्पोजीशन की अधिक से अधिक गाड़ियां बनाई जाएंगी। गत वर्ष हमने यात्री गाड़ियों की रख-रखाव पद्धति में परिवर्तन कर 2 हजार 500 किलोमीटर की बीपीसी की बजाय पायलट बेसिस पर 3 हजार 500 किलोमीटर तक की बीपीसी देनी प्रारंभ की थी। वर्ष 2007-08 से इस प्रणाली का और अधिक विस्तार किया जाएगा। इन दोनों निर्णयों के फलस्वरूप डिब्बों की उपलब्धता में सुधार होगा।

### स्टेशनों पर यात्री सुविधायें

महोदय, मैंने गत वर्ष यह घोषणा की थी कि अगले दो वर्षों में सभी प्रमुख स्टेशनों के गेट-अप एवं उपलब्ध सुविधाओं में जनता फर्क महसूस करेगी। इस घोषणा के तहत हमने प्रत्येक डिवीजन में पाँच रेलवे स्टेशन को मॉडर्न स्टेशन के रूप में विकसित करने का कार्य शुरू किया था। मुझे सदन को सूचित करते हुए खुशी हो रही है कि मार्च 2007 तक ऐसे 225 स्टेशनों पर यह कार्य संपन्न हो जाएगा। इस कार्यक्रम को जारी रखते हुए हम इस वर्ष भी 300 और स्टेशनों को इसी प्रकार विकसित करेंगे।

### स्वच्छता वर्ष-2007

महोदय, हमने वर्ष 2006 को मुस्कान के साथ ग्राहकों की सेवा वर्ष के रूप में मनाकर स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं में सुधार लाने का प्रयास किया है। वर्ष 2007-08 को स्वच्छता वर्ष के रूप में मनाया जाएगा। इस वर्ष के दौरान स्टेशन परिसर, यात्री गाड़ियों, रेलवे लाइन, प्रतीक्षालय इत्यादि स्थलों पर एक अभियान के रूप में साफ-सफाई एवं स्वच्छता सुनिश्चित की जाएगी।

### रेलवे की नई तस्वीर- ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना

वर्ष 2007-08 में 11वीं पंचवर्षीय योजना का शुभारंभ हो रहा है। महोदय:

हो इजाजत तो करूँ बयां दिल अपना

संजो रखा है मैंने रेल का एक सपना

11वीं पंचवर्षीय योजना के अंत तक रेलवे की फ्रेट लोडिंग 1 हजार 100 मिलियन टन और यात्रियों की संख्या बढ़ाकर 840 करोड़ करने का लक्ष्य प्रस्तावित है। इस अभूतपूर्व प्रगति दर को अमलीजामा पहनाने के लिए अगले कुछ वर्षों में रेलवे की परिवहन क्षमता का विस्तार कर दोगुना करना, वॉल्यूम गेम खेलकर

प्रति इकाई लागत में लगातार कमी लाना और ग्राहकों को विश्वस्तरीय सेवाएं उपलब्ध कराना नितांत जरूरी होगा। इन उद्देश्यों को प्राप्त करने के लिए हमें निवेश, मूल्य एवं व्यावसायिक नीतियों के प्रति समेकित दृष्टिकोण अपनाना होगा।

—

## निवेश की ऊँची उड़ान

11वीं पंचवर्षीय योजना में हम पूर्व की योजनाओं की अपेक्षा कई गुना निवेश करेंगे। रेलवे जैसे विशालकाय सिस्टम के लिए कोई रेडीमेड निवेश नीति नहीं हो सकती। वस्तुतः अल्पकालिक एवं दीर्घकालिक नीति के सुंदर संयोग से ही ट्रैफिक की बढ़ती हुई माँग से निपटा जा सकता है। कम लागत और उँची रिटर्न वाली योजनाओं में निवेश करने की हमारी अल्पकालिक नीति नेटवर्क की बाधाओं को दूर करने एवं रोलिंग स्टॉक का प्रभावी उपयोग सुनिश्चित करने में काफी उपयोगी सिद्ध हुई है। इसे आगे भी जारी रखा जाएगा। इसके साथ-साथ मध्यम एवं दीर्घकालीन निवेश रणनीति के तहत आधुनिकीकरण एवं तकनीकी उन्नयन द्वारा क्षमता का विस्तार करने के साथ-साथ नेटवर्क एवं रोलिंग स्टॉक का विस्तार कर क्षमता को बढ़ाया जाएगा।

## डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर का निर्माण

पूर्वी और पश्चिमी डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर का निर्माण कार्य वर्ष 2007-08 में प्रारंभ किया जाएगा। इनको लगभग तीस हजार करोड़ रुपये की लागत से 11वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान पूरा किया जाएगा। स्वर्णिम चतुर्भुज एवं उसके विकर्ण मार्ग रेल नेटवर्क के मात्र 16 प्रतिशत हिस्से के बराबर हैं लेकिन आधे से भी ज्यादा ट्रैफिक इन्हीं मार्गों पर चलता है। चूंकि ये मार्ग बुरी तरह संतृप्त हो गये हैं इसलिए हमने पूर्व-पश्चिम, पूर्व-दक्षिण, उत्तर-दक्षिण एवं दक्षिण-दक्षिण कॉरिडोर का निर्माण करने के लिए प्री फिजिबिलिटी सर्वे कराने के निर्देश दिये हैं। हमारा सपना इन गलियारों का निर्माण इस प्रकार करने का है ताकि ये लंबी, भारी और तेज गाड़ियों के किफायती एवं कुशल ट्रंक रूट के रूप में विकसित हो सकें। फ्रेट कॉरिडोर बन जाने के बाद अलग-अलग स्पीड वाली यात्री एवं माल गाड़ियों के एक नेटवर्क पर चलने की समस्या का निदान हो जाएगा और अधिकांश लेवेल क्रॉसिंग भी आरओबी में बदल दिये जाएंगे। इन मार्गों पर चलने वाली साधारण पैसेंजर गाड़ियों को यथासंभव मेमू एवं डेमू से बदला जाएगा। इससे यात्री गाड़ियों की स्पीड में वृद्धि होगी।

## आमान परिवर्तन

महोदय, अनेक मार्गों पर आधा-अधूरा आमान परिवर्तन होने के कारण बाकी बची मीटर एवं छोटी लाइनें द्वीप की तरह बन गई हैं। प्रमुख नेटवर्क से अलग-थलग पड़ जाने के कारण इन लाइनों से रेलवे को सालाना एक प्रतिशत से भी कम फ्रेट ट्रैफिक प्राप्त होता है, जबकि ये कुल नेटवर्क के 20 प्रतिशत से अधिक हैं। फलस्वरूप रेलवे को हजारों करोड़ रुपये का सालाना घाटा हो रहा है। यहाँ तक कि इन लाइनों पर माल परिवहन भी घाटे का सौदा बन गया है। अतः 11वीं पंचवर्षीय योजना के अंत तक अधिकांश मीटर लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का कार्य पूरा करने का हम हर संभव प्रयास करेंगे। ऐसी योजनाओं को स्वीकृति एवं क्रियान्वयन में प्राथमिकता दी जाएगी, जो व्यस्त नेटवर्क के वैकल्पिक मार्ग उपलब्ध करायेंगी, जिनमें उदयपुर-अहमदाबाद, लखनऊ-सीतापुर-पीलीभीत-शाहजहाँपुर, ढासा-जेटलसर, जयपुर-सीकर-चुरू-झुंझनू, रतलाम-खंडवा-अकोला, छिंदवाड़ा-नैनपुर, अहमदाबाद-बोताड़ प्रमुख हैं। ऐसी योजनाओं को प्राथमिकता के आधार पर स्वीकृत एवं क्रियान्वित किया जाएगा, जिनमें कुल लागत का पचास प्रतिशत खर्च राज्य सरकारें वहन करने के लिए तैयार हैं। आमान परिवर्तन होने से दूरदराज के इलाकों को देश की मुख्य धारा में जोड़ने में मदद मिलेगी। एक एकीकृत नेटवर्क का हिस्सा बनने से ट्रैफिक में वृद्धि एवं प्रति इकाई लागत में कमी होने से इन मार्गों पर हो रहे घाटे को कम करने में मदद मिलेगी।

## हाई स्पीड पैसेंजर कॉरिडोर का निर्माण

महोदय, आज भारत को विश्व में एक उभरती हुई शक्ति के रूप में देखा जा रहा है। अर्थव्यवस्था में हो रहे तेजी से विकास, बढ़ते हुए औद्योगिकीकरण एवं शहरीकरण और दो शहरों के बीच यात्री यातायात में हुई अप्रत्याशित वृद्धि के मद्देनजर हाई स्पीड पैसेंजर कॉरिडोर की असीम संभावनाएं हैं। माननीय प्रधानमंत्री जी ने भी पश्चिमी फ्रेट कॉरिडोर का शिलान्यास करते हुए भारतीय रेल द्वारा विश्वस्तरीय पैसेंजर सिस्टम विकसित करने की आशा व्यक्त की थी। अतः हमने तीन सौ से साढ़े तीन सौ किमी प्रति घंटे की रफ्तार से चलने वाली आधुनिक सिगनलिंग एवं ट्रेन कंट्रोल सिस्टम से लैस देश के उत्तरी, पश्चिमी, पूर्वी और दक्षिण क्षेत्रों में एक-एक हाई स्पीड पैसेंजर कॉरिडोर बनाने के लिए प्री फिजिबिलिटी स्टडी कराने का निर्णय लिया है। ये गाड़ियाँ 600 किमी तक की दूरी दो से तीन घंटे में पूरी कर

सकेंगी। सार्वजनिक निजी भागीदारी सहित क्रियान्वयन के सभी विकल्पों पर विचार किया जाएगा। आज विश्व मौसम के बदलते मिजाज को लेकर चिंतित है। ऊर्जा की खपत की दृष्टि से किफायती पर्यावरण के अनुकूल इस प्रणाली के विकसित होने से इन चिंताओं का कुछ हद तक निराकरण हो सकेगा।

## उपनगरीय सेवाएं

उपनगरीय सेवाएं हमारे देश की कमर्शियल कैपिटल मुंबई की लाइफ लाइन हैं। मुंबई की ट्रेनों में भारी भीड़ को हलका करने के लिए 11वीं पंचवर्षीय योजना में हमें इन सेवाओं की क्षमता को बढ़ाना होगा। इस योजना के दौरान एमयूटीपी फेज-1 को पूरा किया जाएगा। पाँच हजार करोड़ रुपये की लागत पर फेज-2 का कार्य भी शुरू करने का प्रस्ताव है। लगभग 5 हजार करोड़ रुपये की एमयूटीपी फेज-2 का वित्त पोषण रेलवे, राज्य सरकार एवं बहुपक्षीय वित्तीय संस्थानों से सहयोग प्राप्त कर किया जाएगा। इन दोनों चरणों को योजना के दौरान पूरा करने की हर संभव कोशिश की जाएगी ताकि उपनगरीय गाड़ियों को लंबी दूरी की गाड़ी से पूरी तरह अलग किया जा सके। इससे इनकी क्षमता में 56 प्रतिशत से अधिक वृद्धि होगी। कोलकाता और चेन्नई उपनगरीय सेवाओं में भी चल रहे कार्यों को प्राथमिकता के आधार पर पूरा किया जाएगा। 11वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान चेन्नई, कोलकाता एवं मुंबई में वातानुकूलित श्रेणी सेवा उपनगरीय गाड़ियों में उपलब्ध कराने एवं प्रमुख स्टेशनों पर एस्केलेटर्स लगाने के प्रयास किये जाएंगे।

## रोलिंग स्टॉक का आधुनिकीकरण एवं क्षमता विस्तार

ट्रैफिक की बढ़ती हुई माँग को पूरा करने के लिए नेटवर्क के विस्तार के साथ-साथ रोलिंग स्टॉक की उपलब्धता में स्टॉक के प्रभावी उपयोग, तकनीकी उन्नयन एवं आधुनिकीकरण तथा नई उत्पादन इकाइयाँ लगाकर बढ़ोतरी की जाएगी। 11वीं पंचवर्षीय योजना में पूर्व की योजना से दोगुना से अधिक रोलिंग स्टॉक का उत्पादन किया जाएगा। रेल कोच एवं लोको उत्पादन इकाइयों की क्षमता का विस्तार कर उत्पादन बढ़ाया जाएगा और अधिक अश्व शक्ति वाले एवं कम ऊर्जा खपत करने वाले नई तकनीक के लोको का उत्पादन बढ़ाया जाएगा। इस योजना में मेमू, डेमू एवं ईएमयू कोच का उत्पादन बढ़ाया जाएगा। साथ ही एक-एक नई रेल कोच, डीजल एवं इलेक्ट्रिक लोको तथा व्हील फैक्ट्री लगाई जाएगी। इन नई इकाइयों में बनने वाले आधुनिक तकनीक के लोको लंबी, भारी और हाई एक्सल लोड की गाड़ियाँ चलाने के लिए उपयुक्त होंगे। नई रेल कोच फैक्ट्री में हाई कैपेसिटी वाले आरामदेह एवं आधुनिक कोच का निर्माण किया जाएगा। इसी प्रकार नये फ्रेट कॉरिडोर के लिए 32 टन एक्सल लोड के ज्यादा पे-लोड कम टेंडरवेट एवं ट्रैक फ्रेंडली वाले वैगनों का निर्माण शुरू किया जाएगा।

## रेल सेवाओं में आईटी का उपयोग

भारतीय रेल के हित में आईटी उपयोग की अपार संभावनाओं का दोहन करने के उद्देश्य से 11वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान आईटी योजनाओं पर निवेश कई गुना बढ़ाकर कई हजार करोड़ रुपये किया जाएगा। इसका उपयोग माल एवं यात्री व्यवसाय की आमदनी बढ़ाने, ग्राहकों की दृष्टि में रेलवे की छवि में निखार लाने, आपरेंटिंग लागत घटाने, मानव एवं भौतिक संपदा का प्रभावी उपयोग सुनिश्चित करने एवं शीर्ष नेतृत्व को दीर्घकालिक नीतिगत निर्णय लेने की प्रक्रिया में सहयोग हेतु एमआईएस एवं एलआरडीएसएस विकसित करने के लिए किया जाएगा। आय प्रबंधन के लिए विशेषकर खाली लौटती गाड़ियों में माल ट्रैफिक आकर्षित करने एवं खाली पड़ी सीटों को भरने के लिए कमर्शियल पोर्टल अगले तीन वर्षों में शुरू किया जाएगा। रोलिंग स्टॉक रख-रखाव एवं परीक्षण तथा राजस्व के बंटवारे संबंधी मॉड्यूल सहित एफओआईएस, क्यू मैनेजमेंट, कंट्रोल चार्टिंग, सीओआईएस इत्यादि सभी साफ्टवेयर्स को एकीकृत कर क्रियान्वयन का कार्य कालबद्ध तरीके से 2010 तक पूरा किया जाएगा। साथ ही ईआरपी पैकेज वर्कशॉप, उत्पादन इकाई एवं चुनिंदा जोनल रेलवे में लागू किये जाएंगे। रेलवे में चल रही पचास से अधिक वेबसाइटों को मिलाकर एक समेकित वेबसाइट, ई-पेमेंट और ई-टेंडरिंग आदि सुविधाओं सहित विकसित की जाएगी। रेलवे में चलाये जा रहे आईटी संबंधी सभी कार्यक्रमों के एकीकरण और आईटी के प्रति समेकित दृष्टिकोण विकसित करने के लिए आईटी संबंधी सभी कार्यों को क्रिस के माध्यम से संचालित किया जाएगा। क्रिस को एक स्वायत्त एवं सशक्त संगठन के रूप में विकसित किया जाएगा जिसमें रेलवे की विभिन्न सेवाओं के अधिकारी पदस्थापित हो सकेंगे। भारत की आईटी कंपनियों ने पूरे विश्व में परचम फहराया है। हम इन कंपनियों को रेलवे के साथ सार्वजनिक निजी भागीदारी के तहत रेलवे के विभिन्न आईटी कार्यक्रमों में भाग लेने के लिए आमंत्रित करते हैं।

## रेल विद्युतीकरण

विद्युतीकृत रेल नेटवर्क का विस्तार संपूर्ण स्वर्णिम चतुर्भुज एवं उसके विकर्णों सहित कश्मीर से कन्याकुमारी एवं गुवाहाटी से अमृतसर तक चारों दिशाओं में 11वीं पंचवर्षीय योजना के अंत तक कर दिया जाएगा। तिरुवनन्तपुरम-कन्याकुमारी, त्रिशूर-गुरवायूर, तिरुचिरापल्ली-मदुरै, बाराबंकी-गोरखपुर-बरौनी-कटिहार-गुवाहाटी एवं जलंधर से बारामूला का विद्युतीकरण 11वीं पंचवर्षीय योजना में किया जाएगा। प्रथम चरण में वर्ष 2007-08 में जलंधर से जम्मू, बाराबंकी-गोरखपुर-बरौनी एवं त्रिचिरापल्ली-मदुरै का विद्युतीकरण 2007-08 में प्रारंभ करने का प्रस्ताव है। इसी प्रकार पुणे-वाडी-गुन्टकल खंड के दोहरीकरण के साथ विद्युतीकरण एवं दैतारी-बांसपानी, हरिदासपुर-पारादीप नई लाइनों का भी विद्युतीकरण भारतीय रेल के उपक्रम आर वी एन एल द्वारा आगामी वर्षों में किया जाएगा।

## सार्वजनिक निजी भागीदारी योजनाएं

उपरोक्त नेटवर्क एवं क्षमता विस्तार कार्यों के लिए 10वीं पंचवर्षीय योजना की तुलना में कई गुना अधिक धनराशि की आवश्यकता होगी। कई लाख करोड़ रुपये की इस योजना का वित्त पोषण मुख्य रूप से आंतरिक संसाधन, बाजार ऋण, सार्वजनिक निजी भागीदारी योजनाओं एवं बजटीय सहायता के माध्यम से किया जाएगा। रेलवे के वित्तीय कार्याकल्प के मद्देनजर इस योजना का एक बड़ा हिस्सा आंतरिक एवं बजटोत्तर माध्यमों से वित्त पोषित किया जाएगा। मैं रेलवे के अंधाधुंध निजीकरण के खिलाफ हूँ। हमारे लिए पीपीपी न तो कोई मजबूरी है और न ही फैशन। हम निजी क्षेत्र के साथ भागीदारी अपनी शर्तों पर रेलवे और ग्राहकों के व्यापक हित में करना चाहते हैं। उदाहरणतः हमने कैटरिंग, पार्सल इत्यादि सेवाओं को लीज पर देकर इन सेवाओं पर होने वाले कई हजार करोड़ रुपये के घाटे को कम कर दिया है। वैगन निवेश योजना, साइडिंग उदारीकरण इत्यादि योजनाओं के माध्यम से हमने निजी निवेश को आकर्षित कर क्षमता को बढ़ाया है। इसी प्रकार कंटेनर ट्रेन चलाने के लिए निजी पार्टियों को लाइसेंस देकर हमने ट्रेन संचालन के प्रमुख काम को अपने पास रखा है तब भी वैगन की उपलब्धता तथा टर्मिनल के निर्माण में हजारों करोड़ रुपये का निवेश रेलवे में अगले कुछ वर्षों में होने की संभावना है। उक्त योजनाओं की तरह हम ऐसी अन्य पीपीपी योजनाएं चाहते हैं जिनमें एक ओर एक मिलकर दो नहीं ग्यारह हो जाएं। इसी उद्देश्य से मेट्रो एवं मिनी मेट्रो स्टेशनों का आधुनिकीकरण एवं उनमें विश्वस्तरीय यात्री सुविधाओं की व्यवस्था, एग्री शिप आउटलेट एवं सप्लाय चैन का विकास, मल्टी मोडल लॉजिस्टिक्स पार्क तथा वेयर हाउस निर्माण, बजट होटल का निर्माण, नेटवर्क एवं उत्पादन क्षमता विस्तार की संभावनाएं सार्वजनिक निजी भागीदारी योजनाओं के माध्यम से तलाशी जाएंगी। हमने निजी निवेश को आकर्षित करने के लिए पीपीपी सेल का गठन किया है जो निवेशकों को भेद-भाव रहित लेवल प्लेइंग फील्ड उपलब्ध कराने के लिए नीतिगत ढांचा तैयार करेगी और बैंकबल कागजात तैयार कर खुली निविदा से साझेदारी अवार्ड करने की प्रक्रिया निर्धारित करेगी।

## रेल संरक्षा

रेल संरक्षा हमारी सर्वोच्च प्राथमिकता है। मुझे सदन को यह जानकारी देते हुए प्रसन्नता हो रही है कि अब रेलवे में परिसंपत्तियाँ जैसे ही गतायु होती हैं उन्हें तत्काल बदलने के लिए राशि की व्यवस्था कर दी जाती है। महोदय, हमने रेल संरक्षा कार्यों को सर्वोच्च प्राथमिकता देते हुए डीआरएफ निधि में वर्ष 2001-02 में दी गई 2 हजार 1 सौ करोड़ रुपये की राशि की तुलना में वर्ष 2007-08 में बढ़ाकर 5 हजार 5 सौ करोड़ रुपये कर दिया है। इसका सीधा असर रेल संरक्षा रिकार्ड पर पड़ा है। सकल यातायात वॉल्यूम जो 2001 में 724 मिलियन ट्रेन किलोमीटर था वह वर्ष 2005-06 में 825 मिलियन ट्रेन किलोमीटर हो गया। इसके बावजूद वर्ष 2001 में हुई 443 रेल दुर्घटनाओं की तुलना में वर्ष 2006-07 में रेल दुर्घटनाओं की संख्या 200 से भी कम रहने की संभावना है।

रेल संरक्षा निधि के अंतर्गत 17 हजार करोड़ रुपये की लागत से विफ जाने वाले गतायु ट्रैक पुल, ट्रैक सरकिटिंग एवं रोलिंग स्टॉक के रिन्यूवल के अधिकांश कार्य मार्च 2007 तक पूरे कर लिये जाएंगे और मार्च 2008 तक सभी लंबित कार्यों को पूरा कर लिया जाएगा। महोदय, कार्पोरेट संरक्षा प्लान के मुताबिक एन्टी कोलिजन डिवाइस का परीक्षण भी पूर्वोत्तर सीमांत रेलवे में अंतिम चरण में है और मार्च 2007 तक इसको पूरा कर लिये जाने की संभावना है। इसके अतिरिक्त समपार पर होने वाली दुर्घटनाओं में कमी लाने के लिए जोनल रेलवे के महाप्रबंधकों को मानव रहित समपार पर भूमिगत पैदल पार पथों के निर्माण के लिए पचास लाख रुपये तक के कार्य स्वीकृत करने के अधिकार दे दिये गये हैं। बेहतर क्रैशवर्दी डिब्बों का निर्माण शुरू हो गया है। भविष्य में यात्रियों की संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए ऐसे डिब्बों की संख्या और बढ़ाई जाएगी।

## रेलवे सुरक्षा

गत सप्ताह 18 फरवरी को पानीपत के निकट गाड़ी संख्या 4001 दिल्ली-अटारी लिंक एक्सप्रेस एवं जुलाई 2006 में मुंबई उपनगरीय रेल सेवा के अंतर्गत हुए गंभीर बम धमाकों के मद्देनजर सुरक्षा व्यवस्था को मजबूत और आधुनिक बनाने के लिए अनेक कदम उठाए हैं। रेल सुरक्षा कार्यों के लिए आवश्यक उपकरण एवं अन्य साधन उपलब्ध कराने के लिए धनराशि यात्री सुविधा एवं मशीन एवं प्लांट योजना शीर्ष से आवश्यकतानुसार उपलब्ध कराई जा रही है। इन कार्यों के लिए आबंटन में पर्याप्त वृद्धि की जाएगी एवं मैं सदन को आश्वस्त करना चाहता हूँ कि इन कार्यों के लिए धनराशि की कमी नहीं होने दी जाएगी। मौजूदा डॉग स्कॉड के प्रत्येक दस्ते में प्रशिक्षित डॉग की संख्या बढ़ाने के अलावा देश में बहुत से संवेदनशील मंडलों में रेलगाड़ियों और रेलयात्रियों को बेहतर सुरक्षा प्रदान करने के लिए विस्फोटकों का पता लगाने वाली मशीन, डोर-फ्रेम तथा हैंडहेल्ड मेटल डिटेक्टरों को लगाया जा रहा है। इसके अलावा सभी संवेदनशील स्टेशनों पर सीसीटीवी और स्मार्ट वीडियो कैमरे जैसे उपकरण लगाये गये हैं। सुरक्षा विशेषज्ञों से सलाह लेकर मुंबई उपनगरीय सेवा के लिए उच्चकोटि के सुरक्षा उपकरणों से सुसज्जित एक समेकित एवं विस्तृत सुरक्षा निगरानी प्रणाली विकसित की जाएगी। रेलवे सुरक्षा बल प्रतिदिन 1 हजार 450 से अधिक ट्रेनों को एस्कोर्ट कर रहा है। रेलवे सुरक्षा विशेष बल में लगभग आठ हजार रिक्त पदों को अखिल भारतीय स्तर पर जल्द ही भर लिया जाएगा। आरपीएफ की व्यावसायिक दक्षता एवं कार्यकुशलता को बढ़ाने के लिए उन्हें गहन प्रशिक्षण दिया जा रहा है। हाल ही में लखनऊ स्थित जगजीवन राम रेलवे सुरक्षा बल अकादमी को केन्द्रीकृत प्रशिक्षण संस्थान का दर्जा दिया गया है।

### खेलकूद के क्षेत्र में रेलवे की उपलब्धियाँ

सदैव की भांति इस वर्ष भी रेलवे ने खेलों में राष्ट्रीय एवं अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर महत्वपूर्ण उपलब्धियाँ दर्ज की हैं। मेलबोर्न में आयोजित राष्ट्रमंडल खेलों में भारतीय रेल के खिलाड़ियों ने 2 स्वर्ण व 6 रजत पदक प्राप्त करने में योगदान दिया। हाल ही में दोहा में आयोजित एशियाई खेलों में भारतीय रेल के खिलाड़ियों ने 2 स्वर्ण, 2 रजत एवं 9 कांस्य पदक भारत के लिए प्राप्त करने में अहम योगदान दिया। वर्ष 2006-07 में अभी तक भारतीय रेलवे की टीमों ने 33 प्रतियोगिताओं में भाग लिया और उनमें से 19 प्रतियोगिताओं में चैंपियनशिप जीती है। पूर्व राष्ट्रीय बैडमिंटन चैंपियन सुश्री मधुमिता विट को खेल के क्षेत्र में विशिष्ट योगदान के लिए पद्म-श्री तथा भारतीय रेल के 3 खिलाड़ी सुश्री डोला बनर्जी को तीरंदाजी, श्री अखिल कुमार को बॉक्सिंग तथा सुशील कुमार को कुश्ती के लिए अर्जुन पुरस्कार से अलंकृत किया गया है।

### अंतर्राष्ट्रीय सहयोग

भारतीय रेल ने आपसी सहयोग बढ़ाने के लिए इटली, जर्मनी, रूस और दक्षिण अफ्रीका की रेलों के साथ सहमति ज्ञापन पर हस्ताक्षर किये हैं। भारतीय रेल सरकार की लुक ईस्ट पॉलिसी को प्रोत्साहन देने में अहम भूमिका निभा रही है। बिस्टेक और मीकांग गंगा देशों के रेल अधिकारियों को भारतीय रेलवे द्वारा प्रशिक्षित करने के कार्यक्रम की काफी सराहना हुई है। इसी कड़ी को आगे बढ़ाते हुए भारतीय रेल ने अफ्रीकी रेलकर्मियों के लिए चालू वित्त वर्ष से निःशुल्क प्रशिक्षण का प्रावधान किया है। अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड एशियन रेलवे एसोसियेशन के प्रथम चेयरमैन चुने गये हैं। भारतीय रेल रेलों के अंतर्राष्ट्रीय संगठन यूआईसी के कार्यों में महत्वपूर्ण भूमिका निभा रही है। अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड यूआईसी के पहले गैर यूरोपियन अध्यक्ष भी चुने गये हैं।

### कर्मचारी कल्याण

महोदय, चौदह लाख कर्मचारियों ने बेमिसाल जज्मबे और प्रतिबद्धता का परिचय देते हुए रेलवे का वित्तीय कायाकल्प किया है। हमने भी रेलकर्मियों को 59 दिन की बजाय 65 दिन के वेतन के बराबर बोनस भुगतान कर उनका मनोबल बढ़ाया है:

जिसने पहुँचाया बुलंदी पर उसे सम्मान दें।

कड़ी मेहनत को उनकी मिलकर मान दें।।

स्टॉफ बेनीफिट फंड में रेलवे के अंशदान को प्रति व्यक्ति 30 रुपए से बढ़ाकर 35 रुपये वार्षिक करने का प्रस्ताव है। इस अतिरिक्त अंशदान में से तीन रुपये प्राकृतिक आपदाओं के संकट में तत्काल राहत प्रदान करने के लिए एवं दो रुपये रेल कर्मचारियों के शारीरिक दृष्टि से विकलांग बच्चों विशेष कर बालिकाओं को शिक्षा प्रदान करने और कामकाजी हुनर सिखाने के लिए किया जाएगा।\* ये लोग सुनना नहीं चाहते हैं..... (व्यवधान)

स्टाफ कालोनियों की स्थिति में आमूलचूल सुधार लाने के लिए इनके विकास और रख-रखाव के लिए इरवो के माध्यम से रख-रखाव सहित सार्वजनिक भागीदारी अथवा सार्वजनिक निजी भागीदारी के सभी विकल्पों पर विचार किया जाएगा। इस विषय पर आवश्यक निर्णय आम सहमति बनाकर एवं कर्मचारी फेडरेशन को विश्वास में लेकर विचारित किया जाएगा। महानगरों में अवस्थित बड़े अस्पतालों में भर्ती मरीजों के रिश्तेदारों को ठहरने की व्यवस्था करने के उद्देश्य से चारों बड़े शहरों अर्थात् दिल्ली, मुंबई, कोलकाता और चेन्नई में अस्पतालों के निकट 50 कमरे का रेस्ट हाउस बनाये जाएंगे। इनमें रेलकर्मियों को मामूली चार्ज पर रुम उपलब्ध कराया जाएगा।

ग्राहकों के लगातार संपर्क में रहने वाले चयनित स्टेशनों के अग्रिम पंक्ति के कर्मचारियों में बाजार एवं ग्राहक उन्मुख रवैया विकसित करने के लिए एक व्यापक प्रशिक्षण कार्यक्रम चलाया जाएगा। सफल होने पर इस कार्यक्रम को पूरे देश में लागू किया जाएगा।

ग्रुप डी के कर्मचारियों के प्रमोशन की संभावनाओं में सुधार लाने के लिए एक समिति बनाई गई है जो सभी संबंधित विभागों का गहन अध्ययन कर 6 माह के अंदर अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत करेगी। हमने निर्णय लिया है कि रेल में भर्ती होने वाले पूर्व सैनिक और केंद्रीय कर्मचारियों की पूर्ण सेवा अवधि का आधा सेवा काल रेल के पूरे सेवा काल में जोड़कर उन्हें पास की सुविधा उपलब्ध कराई जाएगी।

---

\* Not recorded

#### संगठनात्मक एवं मानव संसाधन विकास

आने वाले समय में प्रतियोगी बाजार की जटिल परिस्थितियों से निपटने एवं ग्राहकों की बढ़ती आकांक्षाओं को पूरा करने के लिए रेलवे को एक मजबूत मैनेजमेंट टीम विकसित करनी होगी। एक ऐसी टीम जिसमें खिलाड़ी सिर्फ अपने लिए नहीं बल्कि टीम की सफलता के लिए खेलें। इस विषय पर अभी तक गठित विभिन्न विशेषज्ञ दल के प्रतिवेदनों को ध्यान में रखकर एवं सभी सेवाओं के प्रतिनिधियों को विश्वास में लेकर और आम सहमति बनाकर दिसंबर 2007 के अंत तक समुचित निर्णय लिये जाएंगे। डीआरएम को बिजनेस यूनिट, सीएओ (निर्माण) को प्रोजेक्ट यूनिट और जीएम की संस्था को प्रॉफिट सेंटर के रूप में विकसित करने के लिए अधिकार संपन्न बनाया जाएगा।

महोदय, आर्थिक एवं प्रतियोगी परिवेश में तेजी से हो रहे परिवर्तनों के आलोक में रेलकर्मियों एवं पदाधिकारियों का नियमित अंतराल पर प्रशिक्षण जरूरी है। अतः हमने निर्णय लिया है कि रेल पदाधिकारियों को पाँच साल के अंतराल पर कम से कम एक बार देश के नामी गिरामी संस्थानों में और अधिकतम दस साल के अंतराल पर विदेश में प्रशिक्षण के लिए भेजा जाएगा। जेए, एसए और एचए ग्रेड में पदोन्नति से पूर्व निर्धारित प्रशिक्षण कार्यक्रम में भाग लेना अनिवार्य होगा।

प्रसिद्ध वास्तुकारों की सहायता से रेलवे स्टॉफ कॉलेज बड़ौदा की इमारत का नवीकरण इस प्रकार किया जाएगा ताकि इसकी पुरानी शान तथा भव्यता को बनाये रखते हुए इसे सभी आधुनिक सुविधाओं से लैस किया जा सके। रेल भवन को भी पूर्णतः वातानुकूलित कर सभी आधुनिक सुविधाओं से सुसज्जित किया जाएगा।

### आईआईएम अहमदाबाद में रेलवे की चेयर की स्थापना

रेलवे की मूल संरचना एवं प्रबंधकीय कार्यों में अनुसंधान को बढ़ावा देने के लिए हमने आईआईएम अहमदाबाद में एक चेयर स्थापित करने का निर्णय लिया है।

### अनुसूचित जाति-जनजाति भर्ती अभियान

एक विशेष अभियान चलाकर अनुसूचित जाति एवं जनजाति की रिक्तियों में से 95 प्रतिशत रिक्तियों को भर लिया गया है। इसी प्रकार पदोन्नति के कोटा में रिक्तियों को भरने के क्रम में हमने 75% से ज्यादा बैकलाग समाप्त करने में सफलता प्राप्त कर ली है।

### पिछड़ी जाति के उम्मीदवारों की भर्ती

सभी जोनल रेलवे में पिछड़ी जातियों के उम्मीदवारों की भर्ती के लिए निर्धारित 27 प्रतिशत आरक्षण कोटा के विरुद्ध भर्ती की कार्रवाई की जा रही है।

### सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम

वर्ष 2005-06 के दौरान रेलवे के 9 सार्वजनिक उपक्रमों ने अच्छी उपलब्धि हासिल करते हुए कुल 7 हजार 34 करोड़ रुपए की आमदनी दर्ज की है और 818 करोड़ रुपए का शुद्ध लाभ कमाया है। इनके द्वारा वर्ष 2005-06 के दौरान 274 करोड़ रुपए के लाभांश का भुगतान रेलवे को किया गया है। कंटेनर

कॉरपोरेशन कंपनी लि. ने 2 हजार 489 करोड़ रुपए के कारोबार से 526 करोड़ रुपए का शुद्ध लाभ अर्जित किया है। आईआरएफसी द्वारा 2 हजार 20 करोड़ रुपये की आय एवं 334 करोड़ रुपये का शुद्ध मुनाफा दर्ज किया है। इरकॉन इंटरनेशनल लिमिटेड ने 2005-06 के दौरान अब तक का सर्वाधिक 1 हजार 113 करोड़ रुपए का कारोबार एवं 81 करोड़ रुपये का शुद्ध लाभ कमाया है। इस कंपनी के बेहतर कार्य निपादन को देखते हुए इसे शिड्यूल "ए" का दर्जा दिया गया है। राइट्स ने वा 2005-06 में 426 करोड़ रुपए के कारोबार से 99 करोड़ रुपए का शुद्ध लाभ कमाया।

## आरवीएनएल

सघन ट्रैफिक रेल मार्गों पर क्षमता विस्तार करने के लिए आरवीएनएल लगभग बारह हजार करोड़ रुपये की लागत पर 46 परियोजनाओं का क्रियान्वयन कर रहा है। 2006-07 के अंत तक ली गई 14 योजनाएं पूरी हो जाएंगी। वा 2007-08 में 544 किलोमीटर बड़ी लाइन का कार्य पूरा हो जाएगा। शो 24 योजनाओं में से 16 योजनाएं 2008-09 में एवं शो 2009-10 में पूरी हो जाएंगी। आरवीएनएल को पूर्व में ली गई योजनाओं के अतिरिक्त नई परियोजनाएं क्रियान्वयन के लिए सौंपी जाएंगी। वर्तमान पद्धति के अनुसार सार्वजनिक निजी भागीदारी की नेटवर्क के विस्तार से संबंधित योजनाएं एमओयू के आधार पर एसपीवी गठित कर क्रियान्वित की जाती हैं।

MR. SPEAKER: What are you doing? Do not take the House to a ridiculous level. Please go back to your seats.

.....(interruptions)

श्री लालू प्रसाद: हमने निर्णय लिया है कि भविय में सार्वजनिक निजी भागीदारी योजनाओं को खुली निविदा द्वारा अवार्ड करने सहित विभिन्न विकल्पों पर विचार किया जाएगा। ऐसी परियोजनाएं जो किसी बंदरगाह अथवा फैक्ट्री विशेष के लिए जरूरी हैं उनमें निर्धारित कन्सेशन अवधि के बजाय कन्सेशन अवधि इस प्रकार निर्धारित की जाएगी कि एसपीवी को अपने निवेश पर एक उचित रिटर्न मिल सके।

## यात्री सेवाएं

हम प्रतिदिन नौ हजार से अधिक यात्री गाड़ियाँ चलाते हैं। यात्रियों की बढ़ती हुई मांग को देखते हुए मैं वा 2007-2008 में निम्नलिखित सेवाएं उ पलब्ध कराने का प्रस्ताव करता हूँ :-

### नई गाड़ियां :

—

1. श्री छत्रपति साहू महाराज टर्मिनस, कोल्हापुर- अहमदाबाद एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
2. हावड़ा - रामपुरहाट एक्सप्रेस (प्रतिदिन)
3. झांसी-कानपुर एक्सप्रेस (प्रतिदिन)

4. पुणे - गोरखपुर एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
5. दिल्ली - शामली डेम्ू (प्रतिदिन)
6. बापूधाम मोतिहारी- बनारस एक्सप्रेस (सप्ताह में तीन दिन)
7. बीकानेर - जैसलमेर एक्सप्रेस वाया कोलायत (प्रतिदिन दो जोड़ी )
8. मुंबई - औरंगाबाद जनशताब्दी एक्सप्रेस (सप्ताह में 6 दिन)
9. भागलपुर - नई दिल्ली एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
10. बीजापुर - बागलकोट एक्सप्रेस (सप्ताह में 6 दिन)
11. इलाहाबाद - मथुरा एक्सप्रेस (प्रतिदिन)
12. नासिक - पुणे एक्सप्रेस (प्रतिदिन)
13. कोयम्बटूर - नागरकोइल एक्सप्रेस वाया मदुरै (प्रतिदिन)
14. भुवनेश्वर - रामेश्वरम एक्सप्रेस (साप्ताहिक) (आमान परिवर्तन के बाद)
15. गोरखपुर - यशवंतपुर एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
16. यशवंतपुर - चैन्नै एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
17. फर्रुखाबाद - कासगंज एक्सप्रेस (प्रतिदिन दो जोड़ी )  
(आमान परिवर्तन के बाद)
18. इंदौर - अमृतसर एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
19. चैन्नै एग्मोर - नागोर एक्सप्रेस (प्रतिदिन) (आमान परिवर्तन के बाद)
20. रीवा - जबलपुर इंटरसिटी एक्सप्रेस (प्रतिदिन)
21. नई दिल्ली - साहिबाबाद ईएमयू (प्रतिदिन)
22. बांका - भागलपुर पैसेंजर (सप्ताह में 6 दिन)
23. चैन्नै एग्मोर - रामेश्वरम एक्सप्रेस (सप्ताह में 6 दिन)  
(आमान परिवर्तन के बाद)
24. छपरा - छत्रपति शिवाजी टर्मिनस (मुंबई) जनसाधारण एक्सप्रेस वाया सीवान, गोरखपुर (साप्ताहिक)
25. मुंबई - अजमेर व उदयपुर एक्सप्रेस (सप्ताह में 3 दिन)  
(आमान परिवर्तन के बाद)

26. सोलापुर - बागलकोट एक्सप्रेस (सप्ताह में 6 दिन)
27. अजमेर - रतलाम एक्सप्रेस (प्रतिदिन दो जोड़ी ) (आमान परिवर्तन के बाद)
28. वड़ोदरा - भीलाड एक्सप्रेस (प्रतिदिन)
29. पटना - डेहरी ऑन सोन इंटरसिटी एक्सप्रेस (प्रतिदिन)
30. गांधीधाम - पालनपुर एक्सप्रेस (प्रतिदिन)
31. लखनऊ जंक्शन-सहारनपुर एक्सप्रेस (प्रतिदिन) (लखनऊ-सहारनपुर लिंक एक्सप्रेस के बदले)
32. जबलपुर-दिल्ली वाया इटारसी (सप्ताह में दो दिन)

MR. SPEAKER: What is happening here? Sit down please. I request all of you to please go to your seats.

.....(interruptions)

श्री लालू प्रसाद:

गरीब रथ

गत र्वा गरीब रथ चलाने की घोणा करते समय मैंने कहा था कि आने वाले र्वाँ में सभी राज्यों की राजधानियों को गरीब रथ के माध्यम से जोड़ा जाएगा। इसी क्रम में मैं निम्नांकित नई गरीब रथ सेवाएं प्रारंभ करने का प्रस्ताव करता हूँ:

1. सिकन्दराबाद - यशवंतपुर गरीब रथ एक्सप्रेस (सप्ताह में 3 दिन)
2. जयपुर - बांद्रा टर्मिनस वाया अहमदाबाद गरीब रथ एक्सप्रेस (सप्ताह में 3 दिन)
3. कोलकाता - पटना गरीब रथ एक्सप्रेस (सप्ताह में 3 दिन)
4. भुवनेश्वर - रांची गरीब रथ एक्सप्रेस (सप्ताह में 3 दिन)
5. तिरुवनंतपुरम - लोकमान्य तिलक टर्मिनस गरीब रथ एक्सप्रेस  
(सप्ताह में 2 दिन)
6. कोलकाता - गुवाहाटी गरीब रथ एक्सप्रेस (सप्ताह में 2 दिन)
7. नई दिल्ली - देहरादून गरीब रथ एक्सप्रेस (सप्ताह में 3 दिन)
8. रायपुर - लखनऊ जंक्शन गरीब रथ एक्सप्रेस (सप्ताह में 2 दिन)

## गाड़ियों का विस्तार

मुझे निम्नलिखित सेवाओं के मार्ग विस्तार की घोणा करने में अत्यंत प्रसन्नता हो रही है :

1. 4517/4518 इलाहाबाद-अम्बाला कैट ऊँचाहार एक्सप्रेस चंडीगढ़ तक
  2. 207/208 तिरुमति-गुंटकल पैसेंजर हुबली तक
  3. 2315/2316 सियालदाह-अजमेर अनन्य एक्सप्रेस उदयपुर तक
  4. 2105/2106 मुंबई-नागपुर विदर्भ एक्सप्रेस गोंदिया तक
  5. 1103/1104 आगरा कैट-निजामुद्दीन इंटरसिटी एक्सप्रेस नई दिल्ली तक
  6. 9165/9166 अहमदाबाद-फैजाबाद साबरमती एक्सप्रेस वाराणसी तक
  7. 4649/4650 अमृतसर-दरभंगा सरयू यमुना एक्सप्रेस जयनगर तक
- (आमान परिवर्तन के बाद)
8. 2705/2706 सिकन्दराबाद-विजयवाड़ा एक्सप्रेस गुंटूर तक
  9. शिकोहाबाद-फर्रुखाबाद पैसेंजर कासगंज तक (आमान परिवर्तन के बाद)
  10. 3185/3186 सियालदाह-दरभंगा गंगासागर एक्सप्रेस जयनगर तक (आमान परिवर्तन के बाद)
  11. 364 कोट्टायम-तिरुवनंतपुरम पैसेंजर नागरकोइल तक
  12. 571/572 मंडुवाडीह-मऊ पैसेंजर आजमगढ़ तक
  13. 209/210 हावड़ा-दरभंगा पैसेंजर जयनगर तक (आमान परिवर्तन के बाद)
  14. 5037/5038 कानपुर-फर्रुखाबाद एक्सप्रेस कासगंज तक
- (आमान परिवर्तन के बाद)
15. 6509/6510 अजमेर-बैंगलोर एक्सप्रेस मैसूर तक
  16. 4673/4674 अमृतसर-दरभंगा शहीद एक्सप्रेस जयनगर तक
- (आमान परिवर्तन के बाद)
17. 531ए/532ए परली-लाटूर पैसेंजर उस्मानाबाद तक
- (आमान परिवर्तन के बाद)
18. 2413/2414 जम्मूतवी-जयपुर एक्सप्रेस अजमेर तक
  19. 5107/5108 लखनऊ-कानपुर उत्सर्ग एक्सप्रेस कानपुर अनवरगंज तक
  20. 469/470 लखनऊ-फर्रुखाबाद पैसेंजर कासगंज तक
- (आमान परिवर्तन के बाद)
21. 5309/5310 ऐशबाग-बरेली रोहिलखंड एक्सप्रेस कासगंज तक
  22. 2465/2466 जोधपुर-सवाईमाधोपुर एक्सप्रेस इंदौर तक
  23. गया-किउल्ल पैसेंजर झांझा तक (1 जोड़ी )

## फेरों में वृद्धि

माननीय संसद सदस्य यह जानकर प्रसन्न होंगे कि निम्नलिखित गाड़ियों के फेरों में वृद्धि करने का प्रस्ताव है:-

1. 9311/9312 इंदौर - पुणे एक्सप्रेस (सप्ताह में 2 दिन से बढ़ाकर 3 दिन)
2. 1561/1562 मिरज-बेलगाम पैसेंजर (सप्ताह में 6 दिन से बढ़ाकर प्रतिदिन)
3. 2149/2150 पुणे - पटना एक्सप्रेस (सप्ताह में 2 दिन से बढ़ाकर 4 दिन)
4. 2843/2844 पुरी-अहमदाबाद एक्सप्रेस (सप्ताह में 3 दिन से बढ़ाकर 4 दिन)
5. 2345/2346 हावड़ा-गुवाहाटी सरायघाट एक्सप्रेस (सप्ताह में 5 दिन से बढ़ाकर प्रतिदिन)
6. 1563/1564 मिरज-बेलगाम पैसेंजर (सप्ताह में 6 दिन से बढ़ाकर प्रतिदिन)
7. 2309/2310 नई दिल्ली - पटना राजधानी एक्सप्रेस  
(सप्ताह में 2 दिन से बढ़ाकर प्रतिदिन)
8. 6603/6604 तिरुवनंतपुरम-मंगलौर एक्सप्रेस (सप्ताह में 3 दिन से बढ़ाकर प्रतिदिन)
9. 2835/2836 हटिया-यशवंतपुर एक्सप्रेस (सप्ताह में 1 दिन से बढ़ाकर 2 दिन)
10. 209/210 मछलीपत्तनम-तिरुपति पैसेंजर (सप्ताह में 3 दिन से बढ़ाकर प्रतिदिन)
11. 6595/6596 पटना - बैंगलोर एक्सप्रेस (सप्ताह में 2 दिन से बढ़ाकर 6 दिन)
12. 2419/2420 नई दिल्ली-लखनऊ गोमती एक्सप्रेस (सप्ताह में 6 दिन से बढ़ाकर प्रतिदिन)
13. 6527/6528 यशवंतपुर-कन्नूर एक्सप्रेस (सप्ताह में 1 दिन से बढ़ाकर 3 दिन)
14. 6315/6316 बैंगलोर-कोचूवेली एक्सप्रेस (सप्ताह में 1 दिन से बढ़ाकर 3 दिन)

—

## वार्षिक योजना 2007-08

महोदय, वर्ष 2007-08 के लिए वार्षिक योजना परिव्यय 31 हजार करोड़ रुपए प्रस्तावित है। यह अब तक की सबसे बड़ी वार्षिक योजना है और चालू वर्ष के योजना परिव्यय से 32% अधिक है। पिछले तीन वर्षों में रेलवे के वार्षिक योजना परिव्यय में लगभग ढाई गुनी वृद्धि हुई है। इससे भी अधिक गौरव का विषय यह है कि कुल परिव्यय का तीन चौथाई भाग आंतरिक एवं बजटेंतर संसाधनों से एवं 56 प्रतिशत हिस्सा मात्र आंतरिक संसाधनों से जुटाया जाएगा। 17 हजार 323 करोड़ रुपए की व्यवस्था आंतरिक संसाधनों से की जाएगी जो कि गत वर्ष की तुलना में 61% अधिक है। बजटेंतर संसाधनों के जरिए 5 हजार करोड़ रुपए आईआरएफसी के माध्यम से रोलिंग स्टॉक लीज पर लेकर, 240 करोड़ रुपए आरवीएनएल द्वारा ऋण लेकर और 500 करोड़ रुपए वैगन इनवेस्टमेंट स्कीम के जरिए जुटाए जाएंगे। सामान्य राजस्व से प्राप्त की जाने वाली कुल राशि 7 हजार 611 करोड़ रुपए में रेल संरक्षा विशेषा निधि के लिए 1 हजार 165 करोड़ रुपए, केंद्रीय सड़क निधि से 725 करोड़ रुपए और शो योजनाओं के लिए 5 हजार 721 करोड़ रुपए शामिल हैं।

\* योजना का मुख्य उद्देश्य ट्रैफिक की उच्चतर वृद्धि दर को बनाए रखने के लिए उच्च ट्रैफिक घनत्व वाले मार्गों पर थ्रूपुट संवर्धन, ट्रैफिक फैसिलिटी, नेटवर्क के विकास एवं विस्तार संबंधी कार्यों को शीघ्र पूरा करना है। इस वा यातायात सुविधा योजना शीर्ष में 30% की बढ़ोतरी कर परिव्यय 800 करोड़ रुपए कर दिया गया है। मालडिब्बों के बेहतर संचलन और बेहतर टर्न राउंड के मार्ग में आने वाली बाधाओं को दूर करने, गुड्स शेड उन्नयन एवं विकास, फ्लाई ओवर/बाईपास का निर्माण, आई बी एस इत्यादि ट्रैफिक फैसिलिटी कार्यों को सर्वोच्च प्राथमिकता दी गई है। इस वा दोहरीकरण परियोजनाओं के क्रियान्वयन में तेजी लाने के उद्देश्य से दो हजार करोड़ रुपए का परिव्यय प्रस्तावित है जो पिछले वा के परिव्यय से लगभग दुगना है। इसके अलावा, आर वी एन एल द्वारा निपादित परियोजना पर उनके द्वारा 1 हजार 358 करोड़ रुपए का खर्च किया जाएगा। डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर निर्माण के लिए 1 हजार 330 करोड़ रुपए का आबंटन किया गया है।

चार अन्य मुख्य योजना शीर्षों के लिए परिव्यय 5 हजार 36 करोड़ रुपए रखा गया है। नई लाइन के लिए 1 हजार 610 करोड़ रुपए, आमान परिवर्तन के लिए 2 हजार 404 करोड़ रुपए और विद्युतीकरण के लिए 300 करोड़ रुपए, महानगर परिवहन परियोजना के लिए परिव्यय 722 करोड़ रुपए रखा गया है। संरक्षा संबंधी योजना शीर्षों पर परिव्यय में रेलपथ नवीकरण पर 3 हजार 360 करोड़ रुपए, पुल संबंधी कार्यों के लिए 597 करोड़ रुपए और सिगनल तथा दूरसंचार कार्यों के लिए 1 हजार 597 करोड़ रुपए, ऊमरी/निचले सड़क पुलों के निर्माण के लिए 551 करोड़ रुपए तथा मानव रहित समपारों को मानव युक्त समपार करने के लिए 500 करोड़ रुपए शामिल हैं। जम्मू और कश्मीर तथा पूर्वोत्तर सीमा क्षेत्र की राष्ट्रीय परियोजनाओं अर्थात् उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला, जीरीबाम-इम्फाल रोड और कुमारघाट-अगरतला नई लाइन तथा लमडिंग-सिलचर-जीरीबाम आमान परिवर्तन परियोजना के लिए वित्त मंत्रालय से 2 हजार 725 करोड़ रुपए की अतिरिक्त धनराशि की मांग की गई है।

---

\*.....\* This part of the speech was treated as laid on the Table.

## चालू परियोजनाएं

चालू वा में लगभग दो हजार किलोमीटर बड़ी लाइनों का कार्य पूरा होने की संभावना है। यह रेलवे के वित्तीय कायाकल्प एवं फील्ड इकाइयों की शक्ति के विकेंद्रीकरण के कारण ही संभव हो पाया है। रेलवे जम्मू और कश्मीर तथा पूर्वोत्तर क्षेत्र में चल रही राष्ट्रीय परियोजनाओं का कार्यान्वयन पूरी गंभीरता से कर रही है। कश्मीर घाटी में काकापोर से बडगाम तक नई लाइन का निर्माण कार्य लगभग पूरा हो गया है और इसे शीघ्र ही यात्री यातायात के लिए खोल दिया जाएगा। ब्रह्मपुत्र नदी पर बन रहे बोगीबील ब्रिज, रंगिया-मुरकांगसेलक आमान परिवर्तन, अजरा-बरनीहाट और दीमापुर-कोहिमा परियोजनाओं को "राष्ट्रीय परियोजना" घोषित करने के लिए मैं माननीय प्रधानमंत्री जी के प्रति अपना आभार व्यक्त करता हूँ। \*

## नई लाइनें

मुझे यह उल्लेख करते हुए प्रसन्नता हो रही है कि कोलायत से फलोदी, दैतारी-बांसपानी और गांधीनगर-कलोल नई लाइनों का निर्माण कार्य पूरा कर लिया गया है। पेडापल्ली-करीमनगर-निजामाबाद के करीमनगर-जगित्याल खंड का कार्य पूरा होने वाला है।

वर्ष 2007-08 में लगभग 500 किलोमीटर नई लाइन के निर्माण का लक्ष्य रखा गया है। इन खंडों में शामिल हैं :-

1. पुंतम्बा-शिरडी
2. महोबा-खजुराहो
3. काजीगुंड-काकापोर और बडगाम-बारामूला
4. जगयापेट-मल्लाचेरवू
5. कोटटूर-हरपनहल्ली

इन खंडों के पूरा हो जाने से पुंतम्बा-शिरडी और जगयापेट-मल्लाचेरवू नई लाइन परियोजनाओं का कार्य पूरा हो जाएगा।

#### आमान परिवर्तन

नीमच-रतलाम, गांधीधाम-पालनपुर के सामाख्याली-गांधीधाम, मिराज-लातूर का लातूर-उस्मानाबाद, त्रिची-मानमदुरै का त्रिची-पुडुकोटाई, खगड़िया-समस्तीपुर का खगड़िया-हसनपुर, अदिलाबाद-मुदखेड़ का किनवत-मुदखेड़ और शोलापुर-गदग का बसवन्ना बागेवाडी-बगलकोट की आमान परिवर्तन परियोजनाएं पूरी हो गई हैं। इसके अलावा, अजमेर-चित्तौड़गढ़, त्रिची-मानमदुरै का पुडुकोटाई-कराईकुडी, कुड्डालोर-सेलम का वृद्धाचलम-सेलम, मानमदुरै-रामेश्वरम, बांकुरा-दामोदर रेलवे लाइन का सोनामुखी-रायनगर और हसनपुर-समस्तीपुर आमान परिवर्तन का कार्य भी शीघ्र पूरा होने की संभावना है।

इन खंडों के आमान परिवर्तन पूरा होने से नीमच-रतलाम, गांधीधाम-पालनपुर, अजमेर-चित्तौड़गढ़-उदयपुर, खगड़िया-समस्तीपुर, अदिलाबाद-मुदखेड़ कुड्डालोर-सेलम और मदुरै-रामेश्वरम परियोजनाएं पूरी हो जाएंगी। वर्ष 2007-08 के दौरान, लगभग 1 हजार 800 किलोमीटर आमान परिवर्तन के निम्न कार्य पूरा करने का लक्ष्य निर्धारित किया गया है:

1. मिराज-लातूर का उस्मानाबाद-कुरदुवाडी
2. मानसी-सहरसा-पुर्णिया का सहरसा-दौराम मधेपुरा
3. अजमेर-रींगस-रेवाड़ी का फुलेरा-रींगस-रेवाड़ी
4. पीपर रोड-बिलारा
5. जयनगर-दरभंगा-नरकटियागंज का दरभंगा-सीतामढ़ी
6. अकोला-पूर्णा
7. प्रतापनगर-छोटा उदयपुर का प्रतापनगर-बोदेली

8. धर्मावरम-पकाला का पकाला-मदनापल्ली
9. कप्तानगंज-थावे-छपरा का कप्तानगंज-थावे
10. शोलापुर-गडग का बगलकोट-गडग
11. कानपुर-कासगंज-मथुरा का कासगंज-मथुरा
12. कटिहार-जोगबनी
13. गुंटुर-गुंतकल-कलुरु का गुंतकल-कलुरु
14. विल्लुपुरम-काटपाड़ी का वेल्लोर-तिरुवन्नामलाई
15. त्रिची-मानमदुरै का करायकुड़ी-मानमदुरै
16. मेहसाना-पाटन
17. शिमोगा-तालगुप्पा का शिमोगा-आनंदपुरम

इन खंडों के पूरा होने से, त्रिची-मानमदुरै, कटिहार-जोगबनी, अकोला-पूर्णा, शोलापुर-गदग, पीपर रोड-बिलारा, गुंटुर-गुंतकल-कलुरु परियोजनाएं पूरी हो जाएगी। सकरी से निर्मली तथा झंझारपुर-लौकहा बाजार के आमान परिवर्तन को 2008-09 में पूरा करने का लक्ष्य निर्धारित किया गया है।

#### दोहरीकरण

वर्ष 2006-07 के दौरान, लगभग 450 किलोमीटर का दोहरीकरण कार्य पूरा होने की संभावना है, जबकि वर्ष 2007-08 के लिए लगभग 700 किलोमीटर तक का लक्ष्य निर्धारित किया गया है।

#### नई परियोजनाएं

मुझे सदन को यह जानकारी देते हुए खुशी हो रही है कि बर्धमान-कटवा, सादुलपुर-बीकानेर और रतनगढ़-डेगाना, मइलादुतुरै-कराइकुड़ी और तिरुथरमपुंडी-अगस्तयांपल्ली के आमान परिवर्तन बजट में शामिल विए गए हैं। दाहोद-इंदौर वाया झबुआ एवं देवबंद (मुज्जफरनगर)-रूड़की नई लाइन निर्माण के कार्य बजट में शामिल विए गए हैं। पेन-रोहा, मऊ-इंदारा, कुकराना-पानीपत, बिमलागढ़-दुमित्रा पार्ट, बाराबंकी-बुढ़वल, न्यू गुवाहाटी-डीगारू, अलवर-हरसोली, सामलकोट-काकीनाडा, कल्मना-नागपुर, बारबील-बडाजामदा, आद्रा-जोएचंदीपहाड, कुरुपनतारा-चिंगावनम, रामानगरम-मैसूर, अमलापुजा-हरीपद, अरसीकेरे-बीरूर, टिटलागढ़-रायपुर, गोकुलपुर-मिदनापुर एवं मालदा और पुराना मालदा के बीच में महानंदा पुल के दोहरीकरण कार्यों को स्वीकृति दी गई है। भोजीपुरा-पीलीभीत-टनकपुर आमान परिवर्तन तथा छोटा उदयपुर-धार, बिहटा-औरंगाबाद, रायदुर्ग-तुमकुर, बरियारपुर-मननपुर, चण्डीगढ़-बढ़ी एवं सुल्तानगंज-कटोरिया नई लाइनों के निर्माण की सैद्धांतिक स्वीकृति दी गई है। पुणे-गुंतकल के बीच बचे हुए दोहरीकरण जिसमें बिगवान-महोल शामिल है, की स्वीकृति की कार्रवाई की जा रही है। वर्धा-नांदेड वाया यवतमाल, पुसद नई लाइन के निर्माण कार्य पर महाराष्ट्र राज्य सरकार से साझेदारी की सहमति मिलने पर आगे की कार्रवाई की जाएगी। मसख-रेवाघाट वाया तरैया-अमनौर, दमोह से कुंडलपुर एवं अररिया-सुपौल नई

लाइन निर्माण एवं मुजफ्फरपुर-बेतिया-नरकटियागंज-बाल्मीकि नगर के दोहरीकरण की सर्वे रिपोर्ट प्राप्त कर आगे की कार्रवाई की जाएगी। उपरोक्त कुछ परियोजनाओं के लिए उत्तराखण्ड, कर्नाटक और पश्चिम बंगाल की राज्य सरकारों ने कुल लागत का एक हिस्सा वहन करने की सहमति दी है। आंध्रप्रदेश की राज्य सरकार ने कुड्डप्पा-बेंगलोर नई लाइन का निर्माण आधी-आधी लागत पर साझेदारी के आधार पर किये जाने का अनुरोध किया है। ऐसे सभी प्रस्तावों पर उच्च प्राथमिकता के आधार पर स्वीकृति हेतु अग्रिम कार्रवाई की जाएगी। मैं सभी राज्य सरकारों से एक बार पुनः अनुरोध करना चाहूँगा कि चालू योजनाओं एवं नई योजनाओं के लिए आधी-आधी लागत पर साझेदारी कर योजनाओं के निर्माण में हमें सहयोग दें।

## सर्वेक्षण

माननीय सदस्यों की माँग पर निम्नलिखित सर्वेक्षण शुरू करने का प्रस्ताव है:

### नई लाइनें

1. कराड-चिपलुन
2. अलीगढ- कासगंज
3. रुपई-परशुरामकुण्ड
4. गुडूर-दुर्गाराजापतनम
5. श्री सत्य साई प्रशांति निलयम-कदिरी वाया नल्लामाड़ा
6. मोराप्पुर-धर्मापुरी
7. मदुरै-करईकुडी
8. गया-नटेशर
9. नीडमंगलम-पुट्टुकोट्टई
10. नंजनगुड-निलांबुर
11. तल्लचेरी-मैसूर
12. दीन्डीगल-कुमुली वाया बोडिनायक्कन्नुर
13. टुमकुर-दावनगेरे
14. धारवाड़-बायलाहोंगल-बेलगाम
15. रतलाम-बांसवाड़ा
16. मरकापुर-श्रीसेलम

17. चकिया-बरगनिया वाया मधुबनी, फेनहरा, पिपराही

18. किनवत-महुर

#### आमान परिवर्तन

1. छिंदवाड़ा-नैनपुर

2. हिम्मतनगर- खेड़ब्रह्मा, आबू रोड तक विस्तार सहित

3. इंदारा-दोहरीघाट

#### दोहरीकरण

1. राजखरस्वां- आदित्यपुर तीसरी लाइन

2. संबलपुर-तालचेर

3. मुदखेड़-परभनी

4. सिकंदराबाद-भोंगिर तीसरी लाइन

5. जिरत - कटवा

6. आद्रा-गर्ध्वेश्वर

7. खुर्दा रोड-पुरी

#### रेल फ्लाईओवर

1. डोंगापोसी

2. दम दम

3. इटारसी

4. कटनी

#### मधेपुरा में नए विद्युत इंजन कारखाने की स्थापना

रेल यातायात की बढ़ती हुई मांग को पूरा करने हेतु वित्तरंजन रेल कारखाने की उत्पादन क्षमता में 150 से 200 इंजन प्रतिर्वा की वृद्धि के बावजूद एक और नया विद्युत इंजन कारखाना स्थापित करना अपरिहार्य है। अतः लगभग 1 हजार 300 करोड़ रु. की लागत से मधेपुरा में एक नया विद्युत इंजन कारखाना

लगाया जाएगा। इससे पूर्वोत्तर क्षेत्र एवं उत्तरी बिहार के पिछड़े क्षेत्रों के सर्वांगीण विकास में मदद मिलेगी।

### आधुनिक सिगनलिंग व्यवस्था

ए, बी और सी रूट पर 96% से अधिक स्थानों पर ट्रैक सरकिटिंग, ए और सी रूट पर मल्टी एस्पेक्ट कलर लाइट सिगनल प्रणाली एवं विशेष रेल संरक्षा निधि से लिए गए अन्य उन्नयन कार्य अब तक 1 हजार 36 स्टेशनों पर पूरे कर लिये गए हैं। इस निधि से लिये गए बाकी सभी कार्यों को मार्च, 2008 तक पूरा करने का लक्ष्य है। सिगनल प्रणाली की विश्वसनीयता में गुणात्मक सुधार लाने के उद्देश्य से 2007-08 के दौरान एक समेकित योजना तैयार कर क्रियान्वित की जाएगी। 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 संभावनाएं विद्यमान हैं। अतः हमने निर्णय लिया है कि हाई डेन्सिटी नेटवर्क पर आईबीएस प्रणाली का इस्तेमाल कर दो ब्लॉक खंडों की औसत दूरी 12 किलोमीटर से घटाकर 8 किलोमीटर की जाएगी। भारी यातायात वाले कुछ जंक्शन स्टेशनों के अप्रोच मार्ग पर ऑटोमेटिक ब्लॉक सिगनल प्रणाली मुहैया कराई जाएगी।

### केरल सरकार के साथ ज्वाइंट वेंचर

महोदय, तेजी से बढ़ते हुए यात्री व्यवसाय को देखते हुए भविय में अतिरिक्त सवारी डिब्बों की जरूरत होगी। वर्तमान में रेलवे द्वारा आईसीएफ डिजाइन के सवारी डिब्बे बनाने के लिए फैब्रीकेटेड बोगी बनाने की क्षमता सीमित है। इस कमी को रेलवे केरल सरकार के सार्वजनिक उपक्रम, स्टील इंडस्ट्रीज केरल लि., एलेप्पी के साथ एक ज्वाइंट वेंचर का गठन कर पूरा करने का प्रयास करेगी।

### डालमिया नगर में वैगन, बोगी, कॉम्प्लेक्स की स्थापना

नये डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर का निर्माण 32.5 टन एक्सल लोड की मालगाड़ियाँ एवं डबल स्टैक कंटेनर ट्रेन चलाने के लिए किया जा रहा है। देश में अभी 22.9 टन एक्सल लोड के ही वैगन बनते हैं। ज्यादा एक्सल लोड के वैगन बनाने के लिए नई तकनीक के बोगी, कपलर एवं ड्राफ्ट गियर के निर्माण करने के लिए डालमिया नगर में एक औद्योगिक कॉम्प्लेक्स का विकास किया जाएगा। इस उद्देश्य की प्राप्ति के लिए सार्वजनिक निजी भागीदारी सहित क्रियान्वयन के सभी विकल्पों पर विचार किया जाएगा।

### उपनगरीय सेवाएं -

मुंबई उपनगरीय सेवाओं के लिए पिछले बजट में की गई घोषणा के अनुरूप पश्चिम रेल पर तीन अतिरिक्त रैक बढ़ाए जा चुके हैं एवं चौथा रैक मार्च 2007 तक उपलब्ध हो जाएगा। मध्य रेल पर एक अतिरिक्त रैक थाणे-तुर्बे क्षेत्र में बढ़ा दिया गया है एवं एक और रैक मार्च 2007 तक उपलब्ध हो जाएगा। मुझे सदन को यह सूचित करते हुए हाँ हो रहा है कि कसारा से टिटवाला खंड का डीसी से एसी में बदलने का कार्य पूरा हो गया है। बोरीविली से विरार के चौहरीकरण का कार्य जल्दी ही पूरा होने वाला है और एमआरवीसी के माध्यम से नई रैकों का समायोजन भी जल्दी शुरू होने जा रहा है। समय सारणी में अपेक्षित फेर-बदल

करके पश्चिम रेल एवं मध्य रेल में इन नई रैकों के द्वारा इस वर्ग में 150 नई उपनगरीय गाड़ियों को चलाने का प्रस्ताव है। आशा है कि इन प्रयासों से रेल सेवाओं में काफी इजाफा होगा।

कोलकाता के लिए चालू वर्ग में चार अतिरिक्त ई एम यू रैक प्रदान विरुद्ध गए हैं जिससे उपनगरीय सेवाएं 1 हजार 39 से बढ़कर 1 हजार 50 हो गई हैं। अगले कुछ महीनों में 5 और रैकों की बढ़ोतरी की जाएगी। चेन्नई में चालू वर्ग में पांच अतिरिक्त ईएमयू रैक दिये गए हैं जिससे उपनगरीय सेवाओं में 30 की वृद्धि के साथ-साथ 27 रैक 8 डिब्बों से 9 डिब्बों की एवं चार रैक 3 डिब्बों से 6 डिब्बों की कर दी गई है। अगले कुछ महीनों में 6 और रैकों की वृद्धि की जाएगी जिसके द्वारा एम आर टी एस तथा अन्य सेवाओं की वृद्धि की आवश्यकता पूरी हो जाएगी।

## भाग -II

### **2007-2008 के लिए बजट अनुमान.**

महोदय, अब मैं 2007-08 के बजट अनुमानों की चर्चा करूंगा।

वर्ग 2007-08 के दौरान फ्रेट लोडिंग का लक्ष्य 785 मिलियन टन और फ्रेट आउटपुट का 516 बिलियन टन किलोमीटर रखा गया है। डबल डिजिट प्रगति दर बनाए रखते हुए माल, यात्री एवं अन्य कोविंग आमदनी के बजट अनुमान क्रमशः 46 हजार 943, 20 हजार 75 एवं 2 हजार 200 एवं करोड़ रुपये रखे गये हैं। सकल ट्रेफिक आमदनी 71 हजार 218 करोड़ रुपये रखी गई है जो कि चालू वित्तीय वर्ग के संशोधित अनुमानों से 7 हजार 248 करोड़ रुपये अधिक है।

महोदय, 2007-08 के लिए साधारण संचालन व्यय 42 हजार 687 करोड़ रुपये का प्रावधान रखा गया है जो कि 2006-07 के संशोधित अनुमानों की अपेक्षा 12 प्रतिशत अधिक है। मूल्यह्रास आरक्षित निधि में 5 हजार 496 करोड़ रुपये एवं पेंशन निधि में 8 हजार 683 करोड़ रुपये का प्रावधान रखा गया है। इस प्रकार कुल संचालन व्यय 56 हजार 687 करोड़ रुपये होगा जिससे शुद्ध यातायात प्राप्तियाँ 14 हजार 631 करोड़ रुपये होंगी। रेलवे का लाभांश पूर्व कैश सरप्लस 21 हजार 578 करोड़ रुपये और ऑपरेटिंग रेशियो 79.6 प्रतिशत होने की आशा है। आगामी वर्ग के अंत में फंड बैलेंस 16 हजार 170 करोड़ रुपये के स्तर पर रहने का अनुमान है। वर्ग 2007-08 के लिए सामान्य राजकोश को देय लाभांश की दर पर एक ज्ञापन रेल कनवेंशन समिति के विचाराधीन है। 2006-07 के लिए अनुशंसित लाभांश दर के आधार पर वर्ग 2007-08 में लाभांश देनदारी 3 हजार 909 करोड़ रुपये बनती है। वर्ग 2007-08 में न केवल इस देनदारी का अपितु आस्थगित लाभांश के बाकी 664 करोड़ रुपये का भी पूरा भुगतान कर दिया जाएगा। अगले वर्ग के योजना परिव्यय के लिए 17 हजार 323 करोड़ रुपये की व्यवस्था आंतरिक संसाधनों के माध्यम से की जाएगी।

### **डायनैमिक प्राइसिंग एवं कमर्शियल पॉलिसी**

वर्ग 2006-07 में माल परिवहन में लागू की गई डायनैमिक प्राइसिंग पॉलिसी के उत्साहवर्द्धक परिणाम सामने आये हैं। महोदय, द्वितीय श्रेणी के किराये में 1 रुपये की कमी और सुपर फास्ट ट्रेन के किराये में 20 प्रतिशत की कमी की गई है। ए.सी. और 2 ए.सी. के किराये में कमी की घोषणा करता हूँ। फस्ट

क्लास के किराये में कमी, भाडा नहीं बढ़ाया। सभी क्लासिज के किरायों में कमी की है। अतः इस वा हमने एसी प्रथम एवं एसी टू टियर श्रेणी की सभी यात्री से वाओं एवं नये डिजाइन के एसी श्री टियर, एसी चेयरकार के डिब्बों में पीक और नॉन-पीक पीरियड, लोकप्रिय और कम लोकप्रिय यात्री गाड़ियों में अलग-अलग दरों से किरायों में कमी करने की नीति बनाई है। इसी प्रकार, माल परिवहन के लिए कमर्शियल पॉलिसी को भी डायनैमिक बनाते हुए व्यस्त और गैर व्यस्त गुड्स टर्मिनल पर वारफेज रेट अलग-अलग निर्धारित विफ़ गए हैं। ... (Interruptions)

श्री लालू प्रसाद:

यात्री सेवार्यें

\* मैंने अगस्त, 2005 में द्वितीय श्रेणी के किराये में 1 रुपये प्रति यात्री की कमी करने की घोणा की थी। किरायों में की गई कमी के बावजूद हमारी यात्री आय में 14 प्रतिशत की वृद्धि हुई है। आम जनता के अपार स्नेह और समर्थन के कारण ही रेलवे का कायाकल्प हुआ है। अतः इस वा भी उ पनगरीय सेवाओं को छोड़कर अन्य सभी साधारण पैसंजर एवं गैर सुपर फास्ट मेल-एक्सप्रेस गाड़ियों के द्वितीय श्रेणी के दैनिक टिकट के किराये में 1 रुपये प्रति यात्री की कमी की जाएगी। महोदय हमने:

---

\*.....\* This part of the speech is treated as laid on the Table.

दौरे मँहगाई में रेल सस्ती रखी,

पर कमाई में कोई कमी ना रखी।

गत वा कुछ गाड़ियों की स्पीड बढ़ाकर उन्हें सुपर फास्ट ट्रेन का दर्जा दिया था। आम जनता की पुरजोर माँग पर मैंने निर्णय लिया है कि सुपर फास्ट ट्रेन के द्वितीय श्रेणी के टिकट पर लगने वाले सुपर फास्ट चार्ज में 20 प्रतिशत की कमी की जाएगी।

महोदय, हमने नये डिजाइन के स्लीपर क्लास, एसी चेयर कार एवं एसी श्री टियर कोच तैयार किये हैं। वा 2007-08 से इन उच्च क्षमता वाले कोचों का ही निर्माण किया जाएगा। इस बढ़ी हुई क्षमता के लाभ का एक हिस्सा हमने अपने ग्राहकों के साथ बांटने का निर्णय लिया है। नये डिजाइन के स्लीपर क्लास कोच के किराये में 4 प्रतिशत की सामान्य कमी की जाएगी। यह कमी लीन और पीक दोनों पीरियड में लागू होगी। नये डिजाइन के एसी श्री टियर एवं एसी चेयरकार के किराये में लीन सीजन में 8 प्रतिशत और पीक सीजन में 4 प्रतिशत की कमी की जाएगी। लोकप्रिय गाड़ियों के उक्त किराये में पूरे साल यह कमी 4 प्रतिशत ही होगी।

एसी प्रथम श्रेणी के किरायों में लीन सीजन में 6 और पीक सीजन में 3 प्रतिशत की कमी की जाएगी। लोकप्रिय गाड़ियों के किरायों में पूरे साल 3 प्रतिशत की कमी की जाएगी।

एसी टू टियर के किरायों में लीन सीजन में 4 प्रतिशत एवं पीक सीजन में 2 प्रतिशत की कमी की जाएगी। लोकप्रिय गाड़ियों के किरायों में पूरे साल 2 प्रतिशत की कमी की जाएगी।

महोदय, मुंबई में हजारों लोग बाहर से घूमने अथवा अन्य कार्य से आते हैं। ऐसे लोगों की सुविधा के लिए हमने मुंबई उपनगरीय सेवा के अंतर्गत पायलट प्रोजेक्ट के रूप में एक दिन, तीन दिन और पाँच दिन के टूरिस्ट टिकट निर्गत करने का निर्णय लिया है। ऐसे टिकटधारी टिकट की अवधि में पश्चिम एवं मध्य रेलवे की मुंबई उपनगरीय सेवा के किसी भी स्टेशन से किसी भी स्टेशन तक जितनी भी बार चाहें यात्रा कर सकेंगे। इससे यात्रियों को टिकट खरीदने के लिए बार-बार लाइन में नहीं लगना पड़ेगा।

घर बैठे इंटरनेट पर ई-टिकट बुक कराने की प्रणाली बेहद लोकप्रिय हुई है। इसे और बढ़ावा देने के उद्देश्य से हमने निर्णय लिया है कि प्रत्येक स्लीपर ई-टिकट पर लगने वाला चार्ज 25 रुपये से घटाकर 15 रुपये और प्रत्येक एसी ई-टिकट पर 40 रुपये से घटाकर 20 रुपये कर दिया जाएगा। उक्त न्यूनतम चार्ज के अलावा प्रति अतिरिक्त यात्री पर 5 रुपए शुल्क देय होगा। लेकिन एक सेकेंड क्लास स्लीपर टिकट पर देय चार्ज 25 रुपये और एसी श्रेणी की टिकट पर 40 रुपये से अधिक नहीं होगा।

#### पार्सल एवं लगेज सेवाएं

महोदय, खुली निविदा के माध्यम से एसएलआर एवं पार्सल वैन को पार्सल की अनुसूचित दर अथवा उससे कम पर लीज पर देने की नीति के अच्छे परिणाम सामने आये हैं। लेकिन अभी भी ऐसी अनेक गाड़ियां हैं जिनमें गत र्वा एस एल आर क्षमता का 60 प्रतिशत से कम उपयोग हुआ है एवं जिनकी एक भी एस एल आर अनुसूचित पार्सल दर अथवा उससे अधिक दर पर खुली निविदा निकालने के बावजूद लीज पर लेने के ऑफर नहीं मिले। युक्तिकरण की प्रक्रिया को आगे बढ़ाते हुए हमने निर्णय लिया है कि ऐसी सभी गाड़ियों के पार्सल की अनुसूचित दर को उससे तत्काल नीचे वाली श्रेणी में डाउनग्रेड कर दिया जाएगा। अगर कोई ट्रेन एक दिशा में अनुसूचित दर पर लीज हो जाती है लेकिन लौटती हुई दिशा में निविदा निकालने पर भी लीज के ऑफर प्राप्त नहीं होते हैं और क्षमता का उपयोग 60 प्रतिशत से कम होता है तो लौटती हुई दिशा में उसकी श्रेणी डाउनग्रेड कर दी जाएगी। इससे कम लोकप्रिय गाड़ियों की पार्सल बुकिंग दरों में कमी होगी। पार्सल एवं लगेज दरों की समीक्षा प्रत्येक वित्तीय र्वा के प्रथम दो महीनों के अंदर अर्थात् 31 मई तक पूरी कर ली जाएगी।

महोदय, वर्तमान लगेज दर प्रणाली के अंतर्गत सभी गाड़ियों में लगेज दर राजधानी गाड़ी के पार्सल रेट से 20 प्रतिशत अधिक है। उल्लेखनीय है कि राजधानी गाड़ी का पार्सल भाड़ा साधारण पैसंजर गाड़ी के पार्सल भाड़े से तीन गुना होता है। लगेज दरों को युक्तिसंगत बनाते हुए हमने निर्णय लिया है कि जिन गाड़ियों में एसएलआर के लिए अनुसूचित पार्सल दरों पर निविदा निकालने पर भी लीज के लिए ऑफर प्राप्त नहीं होते एवं जिनकी क्षमता का उपयोग 60 प्रतिशत से कम है उनके लगेज एवं पार्सल बुकिंग की दर एक समान होगी। इस निर्णय से साधारण पैसंजर गाड़ियों एवं गैर लोकप्रिय मेल एवं एक्सप्रेस गाड़ियों की लगेज दरों में 60 प्रतिशत तक की कमी होगी। \*

महोदय, माल परिवहन में हो रही अभूतपूर्व वृद्धि को बनाये रखने के लिए मैं मालभाड़े में निम्नांकित कमी एवं डिस्काउंट स्कीम की घोणा करता हू:-

महोदय, मैंने गत वा डीजल और पेट्रोल के मालभाड़े में लगभग 9 प्रतिशत की कमी करते हुए उन्हें श्रेणी 240 से घटाकर 220 श्रेणी पर ला दिया था। युक्तिकरण प्रक्रिया को आगे बढ़ाते हुए मैं अधिकतम 220 क्लास को घटाकर क्लास 210 पर करने का प्रस्ताव करता हूँ। इससे डीजल, पेट्रोल, अमोनिया इत्यादि के मालभाड़े में लगभग 5 प्रतिशत की कमी होगी।

खनिज पदार्थ पर आधारित उद्योगों जैसे स्टील, सीमेंट इत्यादि की माँग पर आयरन ओर, लाइमस्टोन सहित सभी प्रकार के खनिज पदार्थों के परिवहन पर मालभाड़ा श्रेणी 170 की जगह 160 पर चार्ज किया जाएगा। इससे इन वस्तुओं के मालभाड़े में लगभग 6 प्रतिशत की कमी होगी।

### एम्टी फ्लो डायरेक्शन फ्रेट डिस्काउंट स्कीम

हमारी मालगाड़ियाँ एक दिशा में लोड होकर जाती हैं लेकिन वापसी में अधिकांश गाड़ियाँ खाली लौटती हैं। खुली गाड़ियों के खाली लौटने का प्रतिशत तो बहुत ही ज्यादा खराब है। गत वा हमने एम्टी फ्लो डायरेक्शन में की गई अतिरिक्त लोडिंग पर लीन सीजन में 30 और पीक सीजन में 20 प्रतिशत तक माल भाड़े में छूट देने की घोणा की थी। इस नीति को और धारदार बनाने के लिए हमने इसमें कई महत्वपूर्ण परिवर्तन किये हैं। चूंकि वापसी में गाड़ियों के खाली लौटने की समस्या से रेलवे को पूरे साल जूझना पड़ता है इसलिए हमने निर्णय लिया है कि पीक सीजन में भी एम्टी फ्लो डिस्काउंट 20 प्रतिशत की बजाय 30 प्रतिशत की दर से ही दिया जाएगा। यह डिस्काउंट खुली एवं क वर्ड दोनों प्रकार की गाड़ियों में लीन एवं पीक दोनों सीजनों में सात सौ किलोमीटर से अधिक की लीड वाले ट्रैफिक पर देय होगा। जोनल रेलवे के महाप्रबंधकों को विशेष परिस्थिति में 700 किलोमीटर से कम लीड के ट्रैफिक पर भी यह डिस्काउंट देने के अधिकार दिये जाएंगे।

वर्तमान में गेहूँ, खाद एवं सीमेंट के बैगों की खुली गाड़ियों में लोडिंग किये जाने पर क्रमशः 20, 30 एवं 15 प्रतिशत डिस्काउंट दिया जाता है। यह डिस्काउंट लोडेड एवं एम्टी फ्लो दोनों दिशाओं में मिलता है। अब हमने निर्णय लिया है कि खुली गाड़ियों में बोरीबंद वस्तुओं की इन्क्रीमेंटल लोडिंग एम्टी फ्लो डायरेक्शन में किये जाने पर बोरीबंद वस्तुओं पर दिये जाने वाले उक्त डिस्काउंट के अतिरिक्त 30 प्रतिशत की दर से एम्टी फ्लो डिस्काउंट भी दिया जाएगा लेकिन उक्त दोनों प्रकार के डिस्काउंट देने पर न्यूनतम देय राशि एलआर श्री श्रेणी पर देय मालभाड़े से कम नहीं होगी। इस प्रकार खुली गाड़ियों के एम्टी फ्लो डायरेक्शन में सीमेंट, गेहूँ एवं खाद के बैगों की इन्क्रीमेंटल लोडिंग होने पर डिस्काउंट की दर बढ़कर लगभग 40 प्रतिशत तक हो जाएगी। मुझे विश्वास है कि इस तरह के भारी डिस्काउंट देकर हम एफसीआई और विभिन्न खाद, सीमेंट कंपनियों को खाली लौटती खुली गाड़ियों में लोडिंग करने के लिए आकर्षित कर सकेंगे। इन्क्रीमेंटल लोडिंग की गणना वैगन टाइप के अनुसार की जाएगी।

एम्टी फ्लो डायरेक्शन में की जाने वाली लोडिंग में ब्लॉक रैक लोडिंग के अतिरिक्त ट्रेन लोड से कम लोडिंग करने की भी सुविधा दी जाएगी। खुली गाड़ियों में 31 से 57 वैगनों की लोडिंग करने पर 20 प्रतिशत और 20 से 30 वैगनों पर 10 प्रतिशत डिस्काउंट देय होगा। कवर्ड गाड़ियों में 31 से 39 वैगनों की लोडिंग करने पर 20 प्रतिशत और 20 से 30 वैगनों पर 10 प्रतिशत डिस्काउंट देय होगा। पीक सीजन में 20 वैगनों से कम की लोडिंग करने की सुविधा नहीं दी जाएगी। लेकिन जुलाई से सितंबर माह तक के नॉन-पीक सीजन में 15 से 19 वैगनों की लोडिंग करने की भी सुविधा होगी लेकिन कोई डिस्काउंट देय नहीं होगा।

सम्प्रति, यह डिस्काउंट कोल, कोक एवं स्टील प्लांट के सभी प्रकार के कच्चे माल के ट्रैफिक पर देय नहीं है। इस छूट को और व्यापक बनाने के दृष्टिकोण से यह प्रस्ताव है कि कोल, कोक एवं आयरन ओर को छोड़कर अन्य सभी वस्तुओं पर यह छूट देय होगी।

### टू लेग फ्रेट डिस्काउंट स्कीम

यह भी निर्णय लिया गया है कि कवर्ड गाड़ियों में आने एवं जाने दोनों तरफ का ट्रेन लोड ट्रैफिक मिलने पर लीन सीजन में 20 प्रतिशत और पीक सीजन में 15 प्रतिशत डिस्काउंट दोनों तरफ के ट्रैफिक पर दिया जाएगा। उक्त डिस्काउंट एलआर-1 अथवा उससे नीचे की श्रेणी की वस्तुओं पर देय नहीं होगा।

### नॉन पीक सीजन इन्क्रीमेंटल फ्रेट डिस्काउंट स्कीम

15 प्रतिशत की दर से इन्क्रीमेंटल फ्रेट डिस्काउंट की बदौलत लीन सीजन में गाड़ियों के खाली खड़े रहने की समस्या से प्रभावी तरीके से निपटने में हमें सफलता मिली है। इस योजना को और उदार बनाते हुए हमने निर्णय लिया है कि सभी किस्म के कोयले, कोक, आयरन ओर एवं 120 अथवा उससे नीचे की श्रेणी की वस्तुओं को छोड़कर अन्य सभी वस्तुओं की इन्क्रीमेंटल लोडिंग पर लीन सीजन में यह डिस्काउंट देय होगा। लीन पीरियड के दौरान बेहद लोकप्रिय टू प्वाइंट रेक स्कीम में दो अनलोडिंग प्वाइंट की एक दूसरे से दूरी की सीमा दो सौ किलोमीटर से बढ़ाकर चार सौ किलोमीटर की जाएगी।

### वस्तु आधारित फ्रेट पॉलिसी

वस्तु विशेष के ग्राहकों की आवश्यकताएं एवं अपेक्षाएं भिन्न-भिन्न होती हैं। परिवहन की जाने वाली प्रमुख वस्तुओं के ग्राहकों की जरूरतों को बेहतर तरीके से फोकस करने एवं रेलवे की प्रतियोगी क्षमता को मजबूत आधार प्रदान करने के लिए हमने वस्तु आधारित टैरिफ प्रणाली विकसित करने का निर्णय लिया है। इस नई प्रणाली को इस वां हम प्रयोग के तौर पर सीमेंट के लिए एक एक्सक्लूसिव पैकेज देकर एक अप्रैल से लागू करेंगे।

### डायनैमिक कामर्शियल पॉलिसी

गत वर्ष मैंने माल लदान के लिए डायनैमिक प्राइसिंग पॉलिसी की घोषणा की थी जिसके आशातीत परिणाम सामने आए हैं। इस प्रक्रिया को आगे बढ़ाते हुए हमने कमर्शियल पॉलिसी को भी डायनैमिक बनाने का निर्णय लिया है।

### डायनमिक वारफेज रेट

वर्तमान में छोटे और बड़े, व्यस्त और खाली पड़े सभी प्रकार के टर्मिनल्स पर फ्री टाइम और वारफेज की दर एक समान है। क्षमता से कम उपयोग हो रहे छोटे टर्मिनल्स पर हमने लोडिंग से पहले और अनलोडिंग के बाद मिलने वाले फ्री टाइम में वृद्धि करने और वारफेज रेट में कमी करने का निर्णय लिया है।

### डायनैमिक डैमरेज रेट

संप्रति पूरे साल एक समान डैमरेज रेट लगते हैं जबकि वैगनों की उपयोगिता पीक सीजन में अधिक और नॉन-पीक सीजन में अपेक्षाकृत कम होती है। अतः हमने निर्णय लिया है कि प्रायोगिक तौर से कतिपय टर्मिनल्स पर व्यस्तता की अवस्था के अनुरूप नॉन-पीक पीरियड में फ्री टाइम सामान्य से एक घंटा अधिक दिया जाएगा।

### ट्रैफिक रूट आधारित टैरिफ पॉलिसी

रेलवे का आधे से अधिक ट्रैफिक सघन मार्गों पर चलता है। ट्रैफिक की कमी के कारण दो तिहाई रेल नेटवर्क का क्षमता से काफी कम उपयोग हो रहा है। अतः हमने निर्णय लिया है कि ऐसा माल ट्रैफिक जो कि लाइन क्षमता से कम उपयोग हो रहे मार्गों पर लदान होगा और उन्हीं मार्गों पर ही उतरेगा, उसमें सामान्य मालभाड़े में छूट दी जाएगी। इस संबंध में विस्तृत अनुदेश यथाशीघ्र निर्गत किये जाएंगे।

### वैगन इन्वेस्टमेंट स्कीम का उदारीकरण

वर्तमान में वैगन इन्वेस्टमेंट स्कीम अथवा कंटेनर ट्रेन लाईसेंसधारियों को वैगन खरीदने पड़ते हैं। प्रस्ताव है कि कोई भी व्यक्ति वैगन एवं कंटेनर वैगन स्वयं खरीदकर अथवा लीज पर लेकर इन योजनाओं का लाभ उठा सकता है। वर्तमान में वैगन इन्वेस्टमेंट स्कीम खुले और कवर्ड वैगन सीमित हैं। इसके लाभ को और व्यापक बनाने के लिए प्रस्ताव है कि वैगन इन्वेस्टमेंट स्कीम का लाभ अन्य प्रकार के जनरल परपज अथवा वस्तु विशेषों के लिए उपयुक्त वैगनों पर भी उपलब्ध कराया जाएगा। मोटरवाहन जैसी हल्की वस्तुओं के वैगन के लिए फ्रेट प्रति टन किलोमीटर की बजाय प्रति ट्रेन किलोमीटर के आधार पर निर्धारित करने के प्रस्ताव पर भी विचार किया जाएगा।

### उपसंहार

महोदय, भारतीय रेल तेजी से एक सशक्त और जीवंत संस्था के रूप में उभर रही है। माननीय प्रधानमंत्री जी ने नित नई ऊंचाइयाँ छूने में हमेशा हमें मार्गदर्शन, प्रोत्साहन, और समर्थन दिया है। सदन के माननीय सदस्यों ने हमारी नीतियों का पुरजोर समर्थन कर और रेल परिवार में विश्वास व्यक्त कर हमारा मनोबल और आत्मविश्वास बढ़ाया है:

हर साल नया साल तरक्की का, प्रगति का।

आपका है साथ तो फिर ये सफर जारी रहेगा।।

महोदय, किराया नहीं बढ़ाया बल्कि कमी की है। .....(व्यवधान) यह जनता का बजट है। माननीय प्रधानमंत्री और श्रीमती सोनिया गांधी के मार्गदर्शन में रेलवे अपनी ऊंचाईयों पर पहुंच गया है, इसलिये ये लोग सुनना नहीं चाहते हैं। इन लोगों का इस से कोई मतलब नहीं है .....(व्यवधान)

महोदय, इन शब्दों के साथ मैं 2007-08 का रेल बजट सदन में संस्तुत करता हूँ।

-----

MR. SPEAKER: Matters under Rule 377 listed for the day will be treated as laid on the Table of the House.