

**रेल मंत्री
श्री पवन कुमार बंसल
का भाषण
26 फरवरी, 2013**

1. अध्यक्ष महोदया, मैं माननीय सदन के समक्ष वर्ष 2012-13 के संशोधित अनुमान और वर्ष 2013-14 के लिए अनुमानित प्राप्तियों और व्यय का विवरण पेश करता हूँ। ऐसा करते हुए जहाँ एक तरफ मेरे मन में एक विशालता की भावना उत्पन्न होती है, वहीं अगले ही पल वह विनम्रता से भाव-विभोर हो उठती है। प्रजातंत्र पंखहीन को पंख देता है, साथ ही साथ सावधान भी करता है, कि चाहे उड़ान कितनी भी ऊँची और विस्तृत क्यों न हो, हमें जमीन से जुड़े ही रहना होगा। मुझे यह अवसर प्रदान करने के लिए, मैं माननीय प्रधानमंत्री डॉ. मनमोहन सिंह और यू पी ए अध्यक्षा, श्रीमती सोनिया गांधी का आभारी हूँ और श्री राजीव गांधी जी, जिन्होंने भारतीय प्रजातंत्र के इस सर्वोच्च मंदिर की दहलीज़ से मेरा परिचय करवाया, की पावन स्मृति में उन्हें श्रद्धांजलि अर्पित करता हूँ।

2. अध्यक्ष महोदया, इससे पहले कि मैं आगे बढ़ूँ, मेरे विचार जाते हैं अभी के शरद की एक भीषण शीत लहर की ओर जब भारी हिमपात से कश्मीर घाटी में लंबित सड़क एवं वायु सेवाओं ने जीवनचर्या को एकदम से ठप्प कर दिया था। तब भी, हाल ही में यातायात के लिए खोले गए काजीगुंड-बारामूला खंड पर यात्रियों से भरी और बर्फ से ढकी रेलगाड़ी को श्वेत पृष्ठभूमि से निकलते दर्शाते हुए अखबार में छपी तस्वीरों ने मुझे गर्व की भावना से ओत-प्रोत कर दिया।

मुझे यहां क्रिस्टीन वेदरली के इन प्रेरणादायक शब्दों का स्मरण होता है:

When you travel on the railway,
And the line goes up a hill,
Just listen to the engine,
As it pulls you with a will.
Though it goes very slowly
It sings this little song
"I think I can, I think I can,"
And so it goes along.

3. यही इस संगठन की ताकत है जिसे रेल परिवार के 14 लाख सदस्य अपने संकल्प, प्रतिबद्धता और कार्य-समर्पण द्वारा सशक्त आधार प्रदान करते हैं।

4. भारतीय रेल एक अत्यंत महत्वपूर्ण संगठन है, जो राष्ट्र को जोड़ने में अतुलनीय भूमिका अदा करता है। उत्तर में बारामूला से दक्षिण में कन्याकुमारी तक, पश्चिम में द्वारका से पूर्व में लीडो तक, भारतीय रेल की गाड़ियां सदा गतिशील रहती हैं, जो यात्रियों और माल के संचलन द्वारा हमारे महान राष्ट्र के विकास और प्रगति के मार्ग में एक सर्वाधिक महत्वपूर्ण उत्प्रेरक का कार्य करती हैं। महोदया, मैंने अभी रेल विभाग में लगभग चार महीने ही पूरे किए हैं लेकिन भारत की जनता द्वारा भारतीय रेल को सौंपे गए इस विशाल कार्य का हिस्सा बनना मेरे लिए एक अत्यंत जिम्मेदारी भरा अहसास है।

5. इन कुछ महीनों में, नई परियोजनाओं, नई गाड़ियों और रेल सेवाओं में सुधार इत्यादि लाने के लिए अनेकों सुझाव, जिनमें भारत की जनता की आकांक्षाएं झलकती हैं, मुझे प्राप्त हुए हैं। यद्यपि रेलवे, देश के विकास, प्रगति और उन्नति में महत्वपूर्ण योगदान देती है और राष्ट्र के दूर-दराज के क्षेत्रों को मुख्य धारा से जोड़ने का सशक्त साधन भी है, रेलवे की अपनी प्रगति देश की समग्र प्रगति से अभिन्न रूप से जुड़ी हुई है।

दुविधा और दिक्कतें

6. मैं माननीय सदन को आज रेलों द्वारा अनुभव की जा रही कुछ दिक्कतों से अवगत कराना चाहता हूं।

7. भारतीय रेल को वित्तीय रूप से समर्थ होना चाहिए ताकि अर्जित लाभ का इस प्रणाली के कुशल अनुरक्षण, परिचालन और देख-रेख के लिए पुनः निवेश किया जा सके, जिससे रेल उपयोगकर्ताओं को लाभ प्राप्त हो सके। अतः इस कारोबार के प्रमुख क्षेत्र, माल तथा यात्री यातायात को ठोस आर्थिक सिद्धांतों पर आधारित होना चाहिए ताकि सभी ग्राहकों का पैसा वसूल हो सके। यह माननीय सदन इस बात से अवगत है कि इस महत्वपूर्ण परिवहन क्षेत्र का विकास सदैव इन सिद्धांतों के अनुरूप नहीं हुआ है। इनपुट लागतों में तेजी से होने वाली वृद्धि मुख्यतः मालभाड़ा दरों में समायोजन के जरिए पूरी की जा रही है। परिणामस्वरूप, परिचालनिक खर्च को पूरा करने और संरक्षा, थुपुट क्षमता, उपयोगकर्ताओं के लिए सुविधाएं बढ़ाने जैसे महत्वपूर्ण नियोजित कार्यों में निवेश करने की रेलवे की क्षमता प्रभावित हुई है।

8. यात्री गाड़ियों की संख्या वर्ष 2001-02 के 8897 से बढ़कर 2011-12 में 12335 हो गई है। इसके बावजूद इनके परिचालन पर हानि लगातार बढ़ती जा रही है, जो 2001-02 के 4,955 करोड़ रुपए से बढ़कर 2011-12 में 22,500 करोड़ रुपए हो गई है और 2012-13 में इसके 24,600 करोड़ रुपए होने का अनुमान है। इससे हमारे सम्मानित यात्रियों को दी जाने वाली सेवाओं के स्तर में भी गिरावट आई है।

9. संसाधनों की बढ़ती तंगी लगातार हमारे लिए समस्या बनी हुई है और धनराशि के बहुत कम आबंटन से यह समस्या और अधिक गंभीर हुई है। वास्तव में, मैं देखता हूँ कि बहुत-सी परियोजनाएं, जो अति-संतृप्त नेटवर्क पर भीड़-भाड़ और अवरोध को समाप्त करने में सहायक हो सकती थी, उन्हें समयबद्ध तरीके से धनराशि हासिल नहीं हो रही है। ग्यारहवीं योजना के दौरान, रेलवे ने नई लाइनों और विद्युतीकरण के लिए निर्धारित लक्ष्यों को पूरा कर लिया लेकिन दोहरीकरण और आमान परिवर्तन के लिए निर्धारित लक्ष्यों को पूरा नहीं कर पाई, जो क्रमशः 2758 कि.मी. और 5321 कि.मी. ही रहे। हमारे देश के विशाल स्वरूप और देश के बड़े हिस्से में रेल संपर्क उपलब्ध न होने को देखते हुए, लक्ष्य अपेक्षाकृत अधिक ऊंचे होने चाहिए और रेल नेटवर्क का विस्तार अभी तक संभव हुई गति से अधिक तीव्र गति से किया जाना अपेक्षित है।

10. योजना आयोग ने बारहवीं योजना में रेलवे के लिए अनंतिम रूप से 5.19 लाख करोड़ रुपए निर्धारित किए हैं जिसमें 1.94 लाख करोड़ रुपए की सकल बजटीय सहायता, 1.05 लाख करोड़ रुपए के आंतरिक संसाधन और बाजार से उधार के 1.20 लाख करोड़ रुपए शामिल हैं और 1 लाख करोड़ रुपए सार्वजनिक-निजी भागीदारी के जरिए भी जुटाए जाने की संभावना है। आंतरिक संसाधन का लक्ष्य, जो ग्यारहवीं योजना का केवल 1.6 गुना है, भी एक बड़ा लक्ष्य प्रतीत होता है क्योंकि हम 12वीं योजना के पहले वर्ष में मात्र 10,000 करोड़ रुपए ही आबंटित कर सके। अगले चार वर्ष में 95,000 करोड़ रुपए की शेष राशि जुटाने के इस भारी-भरकम काम के लिए हमें आमदनी के टैरिफ और नॉन-टैरिफ खंडों के प्रति अपनी सोच में बुनियादी बदलाव लाना होगा।

संरक्षा और सुरक्षा

11. पवित्र कुंभ के दौरान, इलाहाबाद स्टेशन पर घटी बेहद दुर्भाग्यपूर्ण और दर्दनाक घटना को लेकर रेल परिवार काफी दुखी है। मैं इस घटना को लेकर इसलिए भी अधिक दुखी हूँ कि तीर्थयात्रियों के आराम, सुरक्षा और अन्य जरूरतों को पूरा करने के लिए रेलवे द्वारा पूरी सतर्कता के साथ बनाई गई योजना और प्रयासों के बावजूद इस तरह की दुखद घटना हुई है। पीड़ितों के परिवारों को आर्थिक सहायता प्रदान करने से उनके जख्मों पर

मरहम नहीं लगाया जा सकता और न ही इससे, हुई क्षति की पूर्ति की जा सकती है, इस घटना ने हमें झकझोर कर रख दिया है और हम अपनी भावी योजनाओं में और अधिक कन्ट्रैजेन्सी मार्जिन रखेंगे।

12. अध्यक्ष महोदया, रेल यात्री सुरक्षित तथा सुखद यात्रा के हकदार हैं। इसके लिए संरक्षा के साथ गाड़ियां चलाना अत्यंत आवश्यक है। मानवीय गलतियों और तकनीकी विफलताओं को दूर करने की दिशा में रेल परिवार द्वारा किए गए अथक प्रयासों से रेल दुर्घटनाओं में काफी कमी आई है। यद्यपि यात्रियों की संख्या और माल यातायात में कई गुना वृद्धि हुई है, फिर भी प्रति मिलियन गाड़ी किलोमीटर परिणामी गाड़ी दुर्घटनाओं की संख्या में कमी आई है जो 2003-04 के 0.41 से घटकर 2011-12 के अंत तक 0.13 हो गई है। 2003 से आरंभ समवेत् संरक्षा योजना में इस आंकड़े को 2012-13 तक 0.17 तक लाने का निर्धारित लक्ष्य वर्ष 2011-12 में ही पार कर लिया गया है। हमारा प्रयास दुर्घटना रहित स्थिति प्राप्त करना रहेगा।

13. डॉ. अनिल काकोडकर और श्री सैम पित्रोदा की अध्यक्षता में बनी समितियों ने संरक्षा में सुधार लाने और रेलों के आधुनिकीकरण के लिए एक रोडमैप तैयार किया है। यद्यपि दोनों समितियों की कुछ सिफारिशों का कार्यान्वयन शुरू कर दिया गया है, शेष पर मंत्रालय द्वारा सक्रिय रूप से विचार किया जा रहा है।

14. समपारों पर होने वाली दुर्घटनाएं ऐसा मुद्दा है जो मेरे मन-मस्तिष्क को बेचैन करता है। 40% परिणामी दुर्घटनाएं और हताहतों के 60% मामले समपार पर होते हैं। यद्यपि रेलवे नियमित रूप से जागरूकता अभियान चलाती है, परन्तु समपारों को समाप्त करना ही इसका एकमात्र स्थाई समाधान है। समपारों पर संरक्षा संबंधी कार्यों के वित्तपोषण के लिए सृजित रेल संरक्षा निधि अत्यंत उपयोगी रही है, परन्तु यह अब अपर्याप्त साबित हो रही है। केन्द्रीय सड़क निधि से रेलवे को प्राप्त होने वाली वार्षिक राशि मात्र 1,100 करोड़ रुपए है जबकि आवश्यकता लगभग 5,000 करोड़ रुपए की है। 31,846 समपारों, जिनमें 13,530 समपार बिना चौकीदार वाले हैं, को समाप्त करने के लिए वर्तमान लागत के आधार पर लगभग 37,000 करोड़ रुपए की जरूरत केन्द्रीय सड़क निधि से प्राप्त होने वाली सहायता को बढ़ाकर ही पूरी की जा सकती है।

15. गाड़ियों के सुरक्षित परिचालन को मजबूती प्रदान करने के लिए किए गए/प्रस्तावित कुछ उपाय निम्नानुसार हैं:-

- i. 12वीं योजना के दौरान 10,797 समपारों को समाप्त करना और भविष्य में भारतीय रेल प्रणाली में कोई नया समपार नहीं बनाना।
- ii. न केवल गाड़ी परिचालनों के लिए बेहतर संरक्षा सुनिश्चित करने के लिए बल्कि रेलपथ की क्षमता बढ़ाने के लिए भी बेहतर सिगनल प्रणाली पर निरंतर जोर देना।
- iii. स्वतः ब्लॉक सिगनल सिस्टम पर ट्रेन सुरक्षा चेतावनी प्रणाली (टीपीडब्ल्यूएस) की शुरूआत करना।
- iv. देश में विकसित ट्रेन टक्कर बचाव प्रणाली (टीसीएस) का आरंभिक परीक्षण सफलतापूर्वक पूरा करने के बाद जटिल परिचालनिक परिस्थितियों में प्रौद्योगिकी को सिद्ध करने के लिए इसका कठोर परीक्षण किए जाने का प्रस्ताव है।
- v. 60 किग्रा. वाली पटरियों, 260 मीटर लंबे रेल पैनलों तथा बेहतर फ्लैश बट्ट वेल्डिंग प्रौद्योगिकी का इस्तेमाल करते हुए रेलपथ संरचना को अपग्रेड करना।
- vi. तीव्र और विश्वसनीय आपदा प्रबंधन प्रणाली को क्रियान्वित करने के लिए 160/200 किलोमीटर/प्रति घंटे की गति वाली सेल्फ प्रोपेल्ड दुर्घटना राहत गाड़ियों (एसपीएआरटी) को परीक्षण के आधार पर चलाना।
- vii. क्रैशवर्दी एलएचबी सवारी डिब्बों, जिनमें एक-दूसरे पर न चढ़ने वाली विशेषता होती है, की उत्तरोत्तर शुरूआत करना।
- viii. भारतीय रेलों पर डिस्ट्रैस्ड पुलों के रूप में पहचान किए गए पुलों में से 17 पुलों के पुनर्स्थापन का कार्य अगले एक वर्ष में पूरा करना स्वीकृत किया गया है।

16. महोदया, आग लगने के कारण होने वाली दुर्घटनाएं, चाहे वह कभी-कभी ही होती हों, फिर भी अत्यधिक चिंता का विषय हैं। इस संबंध में किए गए कुछ उपाय इस प्रकार हैं:-

- i. पायलट आधार पर काम्प्रिहेंसिव फायर एण्ड स्मोक डिटेक्शन सिस्टम की व्यवस्था करना;

- ii. सभी गाड़ियों के गार्ड एवं ब्रेक वैन, वातानुकूलित कोचों और पैन्ट्री कारों में पोर्टेबल अग्निशामकों की व्यवस्था करना;
- iii. कोचों में अग्निरोधी फर्निशिंग सामग्रियों का प्रयोग बढ़ाना;
- iv. संरक्षा उपायों का पालन करने के लिए सामाजिक जागरूकता अभियान चलाना;

17. संरक्षा बढ़ाने हेतु दीर्घकालिक दृष्टिकोण अपनाने और इस पर अधिक ध्यान देने के लिए मैं 10 वर्षों (2014-24) के लिए एक समवेत् संरक्षा योजना बनाने के लिए एक कवायद शुरू करने का प्रस्ताव करता हूँ।

18. रेल परिवार वन क्षेत्रों में बिछी रेल पटरियों पर हाथियों की दर्दनाक मौत की कुछ घटनाओं को लेकर अत्यंत दुःखी है। पर्यावरण एवं वन मंत्रालय के परामर्श से इस दिशा में कई कदम उठाए गए हैं। मुझे विश्वास है कि इन उपायों से इस तरह की दुर्घटनाओं में काफी कमी आएगी और इस शांत विशालकाय प्राणी की जिंदगी बचाई जा सकेगी।

19. रेल यात्रियों, विशेषकर महिला यात्रियों की सुरक्षा को मजबूत करने के उद्देश्य से, रेलवे ने रेल सुरक्षा बल महिला कर्मिकों की 4 कंपनियों का गठन किया है तथा आठ अतिरिक्त कंपनियां गठित कर ली जाएंगी। रेल सुरक्षा बल की भर्तियां की जा रही हैं जिनमें 10% रिक्तियां महिलाओं के लिए आरक्षित हैं। फील्ड यूनिटों में रेल सुरक्षा बल की महिला कर्मिकों की उपस्थिति और अधिक बढ़ाई जाएगी।

20. सुरक्षित यात्रा प्रदान करने के लिए संवेदनशील खंडों में बहुत-सी गाड़ियों का मार्गरक्षण राजकीय रेलवे पुलिस तथा रेलवे सुरक्षा बल द्वारा किया जा रहा है। इसके अलावा, महानगरों में महिला स्पेशल लोकल गाड़ियों का मार्गरक्षण रेलवे सुरक्षा बल की महिला कर्मियों द्वारा किया जा रहा है। कई जोनल रेलों पर सिक्योरिटी हेल्पलाइन नंबर उपलब्ध कराए गए हैं, ताकि यात्री किसी अप्रिय घटना की रिपोर्ट आसानी से कर सकें, और जिस पर तत्काल कार्रवाई की जा सके।

यात्री सुविधाएं

21. स्टेशनों और गाड़ियों में साफ-सफाई और स्वच्छता, बेडरोल और खान-पान के संबंध में यात्रियों की व्यापक निराशा का मुद्दा इस माननीय सदन में कई बार उठाया गया है। रेलगाड़ी से अक्सर यात्रा करने वाले एक यात्री के रूप में मैंने इसे व्यक्तिगत रूप से महसूस किया है। खराब सेवाओं के लिए संसाधनों की तंगी को कारण नहीं बताया जा सकता और रेल उपयोगकर्ताओं को उचित क्वालिटी की सुविधाएं मुहैया कराने के लिए

प्रयास करने की आवश्यकता है। मैं यात्री सुविधाओं के स्तर में उल्लेखनीय बदलाव लाने के लिए कृतसंकल्प हूँ। मेरा दृढ़ विश्वास है कि नई गाड़ियों को चलाने अथवा मौजूदा गाड़ियों के चालन या फेरों को बढ़ाने का कार्य, यात्रियों की सुविधाओं और संरक्षा की कीमत पर नहीं किया जाना चाहिए। यात्रियों के यात्रा अनुभव में सुधार लाने के लिए किए गए/प्रस्तावित कुछ उपाय इस प्रकार हैं:-

- i. साफ-सफाई से संबंध सभी पहलुओं पर तुरंत ध्यान देने के लिए दस लाख से अधिक की जनसंख्या को सेवित करने वाले अथवा धार्मिक/पर्यटन की दृष्टि से महत्वपूर्ण स्थलों को सेवित करने वाले 104 स्टेशनों की पहचान करना;
- ii. गाड़ियों में जैविक शौचालयों की उत्तरोत्तर व्यवस्था करना;
- iii. मशीनीकृत सफाई की सुविधाओं के साथ प्लेटफार्मों पर कंक्रीट एप्रनों की व्यवस्था करना। इसमें 200 स्टेशनों को पहले ही शामिल कर लिया गया है;
- iv. और अधिक स्टेशनों तथा गाड़ियों में ऑन बोर्ड हाउसकीपिंग स्कीम (ओबीएचएस) तथा क्लीन गाड़ी स्टेशनों (सीटीएस) का विस्तार;
- v. अनारक्षित टिकटिंग प्रणाली (यूटीएस), ऑटोमेटिक टिकट वेंडिंग मशीनों (एटीवीएम), कॉइन-ऑपरेटिड टिकट वेंडिंग मशीन (सीओ-टीवीएम) तथा जन-साधारण टिकट बुकिंग सेवक (जेटीबीएस) योजना का विस्तार;
- vi. विजयवाड़ा, नागपुर, ललितपुर, बिलासपुर, जयपुर तथा अहमदाबाद में छः और रेल नीर बॉटलिंग प्लांट की स्थापना;
- vii. सवारी डिब्बों की सफाई तथा रियल टाइम फीडबैक देने की शीघ्र कार्रवाई के लिए एसएमएस/फोन कॉल्स/ई मेल के माध्यम से ऑन-बोर्ड कर्मचारियों के साथ यात्रियों द्वारा आसानी से संपर्क स्थापित करने के लिए चुनिंदा गाड़ियों में पायलट परियोजना की शुरुआत;
- viii. लिनेन की साफ-सुथरी धुलाई के लिए 8-10 और मशीनीकृत लाउंड्रियों की स्थापना;
- ix. आने वाले स्टेशनों, गाड़ी चालन स्थिति, आगमन प्लेटफॉर्म आदि के संबंध में ऑन-बोर्ड यात्रियों को सूचित करने के लिए गाड़ियों में उदघोषणा सुविधा तथा इलैक्ट्रॉनिक डिस्पले बोर्डों की व्यवस्था;
- x. हमारे युवावर्ग तथा अन्य महत्वपूर्ण ग्राहकों की बढ़ती हुई आकांक्षाओं तथा आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए कई गाड़ियों में निःशुल्क वाई-फाई सुविधा प्रदान करना;
- xi. पहले से चुने गए 980 स्टेशनों के अतिरिक्त 60 अन्य स्टेशनों को आदर्श स्टेशनों के रूप में अपग्रेड करना;

- xii. रेलवे स्टेशनों पर प्राथमिक उपचार सेवाएं आदि उपलब्ध कराने के लिए स्वैच्छिक संगठनों का सहयोग लेना।

राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के स्टेशन

22. मैं राष्ट्रीय राजधानी क्षेत्र के स्टेशनों पर विशेष ध्यान देने की आवश्यकता को स्वीकार करता हूं। आनंद विहार स्टेशन के खुलने के साथ ही कुछ वर्ष पहले दिशात्मक टर्मिनलों का विकास शुरू हुआ। वर्ष के दौरान बिजवासन में टर्मिनल अध्ययन शुरू किया जाएगा। इसके अलावा, दिल्ली, नई दिल्ली तथा हज़रत निज़ामुद्दीन में अवसंरचना में वृद्धि तथा सुविधाओं में सुधार लाने के लिए 100 करोड़ रुपए की लागत के कार्य शुरू कर दिए गए हैं।

‘अनुभूति’

23. शताब्दी और राजधानी गाड़ियों की लोकप्रियता में वृद्धि होने से अधिक आरामदायक यात्रा की मांग भी की जा रही है। इस आवश्यकता को पूरा करने के लिए शुरू में भारतीय रेल चुनिंदा गाड़ियों में एक ऐसे कोच की शुरुआत करेगा जिसमें उत्कृष्ट परिवेश और अत्यंत आधुनिक सुविधाओं और सेवाओं की व्यवस्था होगी। इन कोचों का नाम “अनुभूति” होगा तथा इनके किराए दी गई सुविधाओं के अनुरूप होंगे।

भिन्न रूप से सक्षम यात्रियों के लिए सुविधाएं

24. अध्यक्ष महोदया, भारत ने विकलांग व्यक्तियों के अधिकारों के संबंध में संयुक्त राष्ट्र संघ के कनवेंशन पर हस्ताक्षर किए हैं। मिलेनियम डेवलेपमेन्ट के उद्देश्यों के तहत हम अपने दायित्वों के प्रति सजग हैं। भिन्न रूप से सक्षम तथा बुजुर्ग यात्रियों का गाड़ियों में चढ़ना और स्टेशन से बाहर निकलना सुगम बनाने के लिए प्रस्तावित कदमों में ए-1 तथा अन्य बड़े स्टेशनों पर 179 एस्केलेटर्स तथा 400 लिफ्टों की व्यवस्था, शौचालयों सहित सवारी डिब्बों के लेआउट दर्शाने वाले ब्रेल स्टीकर लगाना, और अधिक स्टेशनों पर व्हील चेयर तथा बैटरी परिचालित वाहनों की व्यवस्था करना तथा सवारी डिब्बों को व्हील चेयर के अनुकूल बनाना शामिल है।

25. इस बात को ध्यान में रखते हुए कि भारत में मोबाइल क्रांति आने के बाद स्टेशनों पर पीसीओ की उपयोगिता काफी हद तक समाप्त हो गई है, अतः मैं विकलांग व्यक्तियों को रोजगार का अवसर प्रदान करने के लिए जेटीबीएस की एक निश्चित संख्या उनके लिए आरक्षित करने का प्रस्ताव करता हूं।

यात्रियों की सुविधाओं के लिए सूचना प्रौद्योगिकी संबंधी पहल

26. हमारे लोगों के जीवन में सुधार लाने के लिए असंख्य तरीकों से प्रौद्योगिकी का लाभ उठाना श्री राजीव गांधी की दूरदर्शी योजना थी। उन्होंने हमारे देश में सूचना प्रौद्योगिकी (आईटी) क्रांति का सूत्रपात किया था। इससे भारतीय रेल तथा करोड़ों यात्रियों को कई तरीकों से मदद मिली है। आज हम भारतीय रेलों द्वारा **आधार** स्कीम के उपयोग के प्रति आशान्वित हैं। जो डाटाबेस हम सृजित करते हैं, उसका इस्तेमाल रेलवे द्वारा न केवल उपयोगकर्त्ताओं के लिए सेवाओं यथा टिकटों की बुकिंग, गाड़ियों में जीपीएस समर्थित हैंडहेल्ड उपस्करों के जरिए सदाशयी यात्रियों की सही पहचान के लिए व्यापक रूप से तथा कुशलतापूर्वक किया जा सकता है, अपितु इससे रेल कर्मचारियों को उनके वेतन, पेंशन भत्ते आदि के संबंध में भी उपयोगी सूचनाएं मुहैया हो सकेंगी। मेरी श्री नंदन नीलेकनी के साथ 'आधार' स्कीम के संभावित अनुप्रयोगों के बारे में चर्चा हुई थी। मेरी रेलवे सेवा प्रणाली को और अधिक कुशल बनाने एवं लोगों के प्रति संवेदनशील बनाने की योजना है। इस संबंध में किए गए अथवा किए जाने वाले कुछ उपाय इस प्रकार हैं:

- i. इंटरनेट टिकटिंग की सुविधा को 0030 बजे से 2330 बजे तक उपलब्ध कराना;
- ii. मोबाइल फोनों के माध्यम से ई-टिकट बुक करना;
- iii. भारतीय रेल की वेबसाइट तथा "139" के अंतर्गत एकीकृत गाड़ी पूछताछ सेवा को मिली उत्साहवर्धक प्रतिक्रिया को देखते हुए, एसएमएस अलर्ट की सुविधा शीघ्र ही शुरू की जा रही है जिसमें आरक्षण की अपडेट स्थिति की जानकारी दी जाएगी;
- iv. रियल टाइम सूचना प्रणाली (आरटीआईएस) के अंतर्गत बड़ी संख्या में गाड़ियों को शामिल करना, जिससे रेल उपयोगकर्ता नामित वेबसाइटों तथा मोबाइल फोनों के माध्यम से सूचना प्राप्त कर सकेंगे।

टिकट आरक्षण

27. मैं अक्सर सुनता हूं कि आईआरसीटीसी के वेबसाइट पर कंजेशन के कारण ई-टिकट सिस्टम खुलने में बहुत अधिक समय लगता है। इस कैलेण्डर वर्ष के अंत तक, हम एक नेक्स्ट जेनरेशन ई-टिकट प्रणाली आरंभ करने जा रहे हैं, जिससे सरल उपयोग, प्राप्ति समय और क्षमता से संबंधित उपयोगकर्ता के अनुभव में उल्लेखनीय सुधार लाकर इंटरनेट रेल टिकट प्रणाली में आमूल-चूल परिवर्तन आएगा। इस प्रणाली से प्रति मिनट 7200 टिकट सपोर्ट किए जा सकेंगे जबकि आजकल प्रति मिनट 2000 टिकट सपोर्ट किए जाते हैं। यह प्रणाली किसी भी समय एक साथ 1,20,000 उपयोगकर्त्ताओं को सपोर्ट करेगी तथा भविष्य में बढ़ती मांग के अनुसार इसकी क्षमता आसानी से बढ़ाई जा सकती है, जबकि वर्तमान में इसकी 40,000 उपयोगकर्त्ताओं को सपोर्ट करने की क्षमता

है। इस प्रणाली में एडवांस्ड फ्रॉड कंट्रोल तथा सिक्योरिटी मैनेजमेंट टूल्स का इस्तेमाल किया जाएगा जिससे टिकटों के वितरण में और अधिक निष्पक्षता और पारदर्शिता में सुधार होगा।

28. तत्काल टिकटों सहित आरक्षित टिकटों में कदाचारों को नियंत्रित करने के लिए किए गए कुछ उपाय हैं:-

- i. आरक्षित टिकट वाले यात्रियों के लिए पहचान-पत्र अनिवार्य करना;
- ii. जोरदार अभियान चलाना जिससे चालू वर्ष में 1800 से अधिक दलालों पर मुकदमा चलाया गया;
- iii. तत्काल टिकटों के मामले में, अग्रिम आरक्षण अवधि कम करके एक दिन करना, पीआरएस काउंटरों पर पहचान का प्रमाण प्रस्तुत करने पर ही टिकटें जारी करना, वेब सर्विस एजेंटों को प्रतिदिन प्रति गाड़ी केवल एक तत्काल टिकट ही जारी करना;
- iv. 0800 से 1000 बजे के बीच एजेंटों के लिए इंटरनेट बुकिंग पर पाबंदी।

खान-पान

29. अध्यक्ष महोदया, मेरा मानना है कि रेल यात्रा में अच्छी गुणवत्ता वाला, स्वास्थ्यकर और किफायती भोजन अभिन्न रूप से शामिल किया जाना चाहिए ताकि सभी श्रेणी के यात्रियों की आवश्यकता की पूर्ति हो सके। प्रभावी गुणवत्ता नियंत्रण के लिए तीसरी पार्टी से लेखा-परीक्षा कराने के अतिरिक्त, भोजन जांच प्रयोगशालाओं के साथ भी संपर्क किया जा रहा है। खाने की किस्म की बेहतर निगरानी के लिए रेल परिसरों में अत्याधुनिक बेस किचन बनाने का भी प्रस्ताव है। अब सभी बेस किचनों के लिए आईएसओ प्रमाणन आवश्यक करने पर जोर दिया जाएगा।

30. रियल टाइम आधार पर शिकायतों/सुझावों पर कार्रवाई को सुगम बनाने के लिए 18 जनवरी 2013 से टोल फ्री नं.1800 111 321 वाले एक केंद्रीकृत खानपान शिकायत निगरानी कक्ष ने कार्य करना शुरू कर दिया है।

रेल पर्यटन

31. रेलें, घरेलू तथा विदेशी पर्यटकों, दोनों के लिए यात्रा का एक लोकप्रिय साधन है। पर्यटकों के अनुभव को और अधिक सुखद बनाने के लिए निम्नलिखित उपायों पर विचार किया गया है:-

- i. नई दिल्ली में एक्जीक्यूटिव लाउंज की लोकप्रियता को देखते हुए सात और स्टेशनों यथा बिलासपुर, विशाखापटनम, पटना, नागपुर, आगरा, जयपुर तथा बेंगलूरु में ऐसी सुविधा स्थापित करना;
- ii. जम्मू एवं कश्मीर राज्य सरकार के सहयोग से मल्टी-मोडल यात्रा पैकेज की शुरुआत करना ताकि यात्री कॉमन रेल-बस टिकट पर उधमपुर, काजीगुंड से होकर जम्मू से श्रीनगर तथा बारामूला तक यात्रा कर सकें;
- iii. शीघ्र ही, कटरा तक रेलवे लाइन की शुरुआत होने पर रेलवे टिकट की बुकिंग के समय ही रेल द्वारा यात्रा करने वाले तीर्थयात्रियों के लिए 'यात्रा पर्ची' जारी करने की व्यवहार्यता का माता वैष्णो देवी श्राइन बोर्ड के सहयोग से पता लगाया जा रहा है।

32. स्वतंत्रता संग्राम के दौरान देश के एकीकरण में भारतीय रेलों की ऐतिहासिक भूमिका रही है। मेरा 'आजादी एक्सप्रेस' नामक शैक्षणिक पर्यटक गाड़ी चलाने का प्रस्ताव है ताकि हमारे नौजवान उन स्थलों की यात्रा कर सकें जो स्वतंत्रता संग्राम से जुड़े हैं। गाड़ी में यात्रा करना रियायती किरायों के जरिए यात्रा को आकर्षक और किफायतपूर्ण बनाया जाएगा।

मालभाड़ा

33. माल यातायात, भारतीय रेलों के आंतरिक संसाधन सृजन का मुख्य स्रोत है। मुझे इस माननीय सदन को यह बताते हुए खुशी हो रही है कि इस वर्ष भारतीय रेल एक उपलिब्ध को प्राप्त करेगी जब वह एक बिलियन टन के विशिष्ट क्लब में शामिल होगी जिसमें केवल चीन, रूस और अमेरिका की रेलवे ही हैं। इस वर्ष 1007 मिलियन टन का प्रारंभिक माल लदान होने का अनुमान है जो 2011-12 की तुलना में लगभग 38 मिलियन टन ज्यादा है।

34. एक बड़े हैवी हॉल कैरियर, जिसमें लम्बी कर्षण गाड़ियों को चलाना भी शामिल है, के लिए की गई पहल के परिणामस्वरूप हम रेलों के एक और ऐसे विशिष्ट क्लब में शामिल हुए हैं, जो 10,000 टन भार से अधिक की माल गाड़ियां चलाते हैं। इस पहल के भाग के रूप में इस वर्ष 49 लम्बी लूप लाइनें स्वीकृत की गई हैं, जिनमें 1.5 कि.मी. लम्बी गाड़ियां खड़ी हो सकती हैं। इसके अलावा, डिस्ट्रिब्यूटेड पावर सिस्टम को बड़े पैमाने पर लागू करने से क्षमता की तंगी कम होगी और मालडिब्बों के उपयोग की स्थिति में भी सुधार होगा।

समर्पित माल गलियारे (डी एफ सी)

35. पूर्वी तथा पश्चिमी माल गलियारों के लगभग 2800 कि.मी. के लिए भूमि अधिग्रहण का कार्य लगभग पूरा हो गया है। पूर्वी गलियारे के 343 कि.मी. के कानपुर-खुर्जा खंड के लिए पहला प्रमुख सिविल निर्माण ठेका पहले ही प्रदान कर दिया गया है तथा 2013-14 के अंत तक दो गलियारों पर 1,500 किमी के लिए निर्माण ठेका प्रदान किया जाएगा तथा कार्य शुरू किया जाएगा। चार भावी समर्पित माल गलियारों के लिए प्रारंभिक इंजीनियरी एवं यातायात अध्ययन (पीईटीएस) शुरू कर दिया गया है।

राष्ट्रीय महत्व की परियोजनाएं

36. अध्यक्ष महोदया, राष्ट्र की सुरक्षा सर्वोपरि है तथा हमारे बहादुर सिपाही हमारी सीमाओं को सुरक्षित रखने के लिए बहुत त्याग करते हैं। सीमा क्षेत्रों के लिए आवश्यकता आधारित रेल संपर्क प्रदान करना, रेलवे की पहली प्राथमिकता है। उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला राष्ट्रीय परियोजना और सामरिक महत्व की अन्य परियोजना उच्च प्राथमिकता पर शुरू की जाएंगी। पहली बार अरुणाचल राज्य को रेल नेटवर्क में लाया गया है तथा हम इस वर्ष हरमूती-नहरलागून लाइन चालू करेंगे। मुझे यह बताते हुए भी प्रसन्नता हो रही है कि मणिपुर राज्य को जोड़ने के लिए नई लाइन रेलवे परियोजना पर कार्य पूरे जोरों पर है। हम लमडिंग-सिल्चर और रंगिया-मुर्कोगसेलेक के आमन परिवर्तन कार्य को भी तेजी से कर रहे हैं। मैं वित्त मंत्री की कठिन चुनौतियों से पूर्णतया अवगत हूं लेकिन आशा करता हूं कि वे महत्वपूर्ण रेल संपर्क परियोजनाओं के लिए आवश्यक धन उपलब्ध कराने के तरीके खोज लेंगे।

37. संसदीय समितियों की सिफारिशों और विभिन्न सीमावर्ती राज्यों की मांगों को देखते हुए, मैंने राष्ट्रीय महत्व के रूप में पहचान की गई कुछ परियोजनाओं यथा बिलासपुर-मनाली-लेह, अखनूर के रास्ते जम्मू-पुंछ, टनकपुर-बागेश्वर तथा परशुरामकुंड-रूपई की स्वीकृति के लिए कार्य करूंगा। मैं, फिरोजपुर और अमृतसर/अटारी के सीमावर्ती क्षेत्रों के बीच सीधा रेल संपर्क मुहैया कराने के लिए फिरोजपुर और पट्टी के बीच एक नई लाइन बिछाने का भी प्रस्ताव करता हूं।

सार्वजनिक-निजी भागीदारी

38. बारहवीं योजना के दौरान पीपीपी के जरिए निवेश आकर्षित करने के लिए एक लाख करोड़ रुपए का एक महत्वाकांक्षी लक्ष्य निर्धारित किया गया है। अत्यधिक पूंजी, रेल अवसंरचनात्मक परियोजनाओं में लगने वाले लम्बे समय तथा अब तक प्राप्त की गई सीमित सफलताओं को देखते हुए भारतीय रेलवे के लिए यह चुनौतीपूर्ण कार्य है।

बारहवीं योजना अवधि के दौरान निजी निवेश के लिए मुंबई में एलीवेटेड रेल कॉरिडोर, डीएफसी के भाग, स्टेशनों का पुनः विकास कार्य, ऊर्जा सृजन/ऊर्जा बचत परियोजनाएं, फ्रेट टर्मिनल क्षेत्र प्रस्तावित किए गए हैं। इन पहल कार्यों में तेजी लाने के लिए राज्य सरकारों से भी सहयोग के लिए अनुरोध किया जा रहा है।

39. 2013-14 में रेल भूमि विकास प्राधिकरण तथा भारतीय रेल स्टेशन विकास निगम के लिए 1,000 करोड़ रूपए का लक्ष्य प्रस्तावित किया गया है।

40. हाल ही में संशोधित भागीदारी नीति के अनुसार पोर्ट, बड़ी खदानों, उद्योगों तथा निवेशकों के साथ भागीदारी करके निजी निवेशकों की चिंताओं का निराकरण किया जा सकता है। मुख्यतः माल यातायात समविभाजन के जरिए निवेश की वापसी सुनिश्चित होने से इस मोडल से परस्पर लाभप्रद स्थिति बनती है। पोर्ट को जोड़ने की परियोजना के लिए 3800 करोड़ रूपए, कोयला खदानों को जोड़ने के लिए 4,000 करोड़ रूपए तथा लौह अयस्क खदानों से कनेक्टिविटी में सुधार लाने के लिए 800 करोड़ रूपए सहित इन परियोजनाओं के तहत 9,000 करोड़ रूपए का निवेश होने की संभावना है।

स्टेशनों पर ऊपरी पैदल पुल

41. कुछ सम्माननीय सदस्यों ने स्टेशनों के आर-पार ऊपरी पैदल पुल का निर्माण करने के लिए अनुरोध किया है। यद्यपि यह मौजूदा योजनाओं का भाग नहीं है, मैं सम्मानित सदन को आश्वस्त करना चाहूंगा कि रेलवे को इन परियोजनाओं में राज्य सरकारों के साथ भागीदारी करने में खुशी होगी। तदनुसार, स्टेशनों पर ऊपरी पैदल पुल के निर्माण के संबंध में वित्तपोषण करने हेतु योजना तैयार की जा रही है।

रेल आधारित उद्योग

42. बढ़ती मांग को पूरा करने, आयात पर निर्भरता को कम करने तथा रोजगार के अवसरों का सृजन करने के लिए इन नई विनिर्माण/अनुरक्षण सुविधा प्रदान करने का प्रस्ताव किया जाता है:

- i. रायबरेली में नई फोर्ड व्हील फैक्टरी स्थापित करना, जिसके लिए राष्ट्रीय इस्पात निगम लिमिटेड (आरआईएनएल) के साथ एक समझौता ज्ञापन हस्ताक्षरित किया गया है;
- ii. राज्य सरकार तथा भारत हैवी इलेक्ट्रिकल लिमिटेड (बीएचईएल) के सहयोग से भीलवाड़ा, राजस्थान में एक ग्रीन फील्ड मेन लाइन इलैक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट (मेम्) की विनिर्माण की व्यवस्था करना;

- iii. राज्य सरकार के सहयोग से जिला सोनीपत, हरियाणा में सवारी डिब्बा विनिर्माण यूनिट स्थापित करना;
- iv. राज्य सरकार के सहयोग से कुरनूल, आंध्र प्रदेश में मिडलाइफ रिहैबिलिटेशन (एमएलआर) फैक्टरी स्थापित करना;
- v. बड़ी लाइन के माल डिब्बों की आवधिक ओवरहॉलिंग के लिए बीकानेर तथा प्रतापगढ़ वर्कशॉप में बदलाव करना;
- vi. मिस्रोड, मध्यप्रदेश में मोटराइज्ड बोगियों की मरम्मत और पुनर्स्थापन का कारखाना स्थापित करना;
- vii. जिला कालाहांडी, ओडिशा में एक नया माल डिब्बा अनुरक्षण कारखाना स्थापित करना;
- viii. पीपीपी के जरिए चंडीगढ़ में माडर्न सिगनलिंग उपस्कर सुविधा की व्यवस्था करना।

43. जहां तक पालक्काड और कोलार में नई कोच फैक्ट्रियों और ओडिशा के जिला गंजम में एक नई वैगन फैक्ट्री को स्थापित किए जाने का संबंध है, हम संबंधित राज्य सरकारों से परामर्श कर रहे हैं। मैं कार्य के शीघ्र ही शुरू होने की आशा करता हूं।

रेलवे के सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम तथा उत्पादन इकाइयां

44. महोदया, सदन को सूचित करते हुए मुझे गर्व हो रहा है कि रेलवे के सार्वजनिक क्षेत्रों के सभी 11 उपक्रमों का प्रदर्शन बहुत अच्छा रहा है तथा उन्होंने अब तक का अधिकतम लाभांश का भुगतान किया है। उन्होंने रेलवे लाइनों के निर्माण/पुनर्स्थापन तथा चल स्टॉक की आपूर्ति करने में अन्य देशों में अनेक महत्वपूर्ण ठेके हासिल करने में सफलता प्राप्त की है जो उनकी पेशेवर क्षमता का परिचायक है। 2011-12 में लाभांश का भुगतान पिछले वित्त वर्ष की तुलना में 14.3% अधिक था।

45. महोदया, रेलवे उत्पादन इकाइयों ने बेहतर प्रौद्योगिकी का इस्तेमाल करते हुए चल स्टॉक की नियमित आपूर्ति सुनिश्चित करके इस संगठन के विकास में अत्यधिक योगदान प्रदान किया है। इन सभी ने 2011-12 में उत्पादन का लक्ष्य हासिल कर लिया था।

स्क्रेप निपटान

46. रेलवे, वार्षिक रूप से स्क्रेप का निपटान करती आ रही है जिससे न केवल राजस्व का सृजन होता है अपितु स्क्रेप के निपटान से कार्य स्थल में अतिरिक्त स्थान भी उपलब्ध हो जाता है। मेरा इरादा वर्ष के दौरान भण्डार डिपुओं, कारखानों, रेलपथ के

साथ-साथ निर्माण स्थलों पर पड़े स्क्रेप का निपटान करने के लिए एक विशेष अभियान चलाने का है। 2013-14 के लिए 4500 करोड़ रुपए का लक्ष्य निर्धारित किया गया है।

हरित ऊर्जा पहल

47. रेलवे, पर्यावरण का बचाव करने, निरंतर विकास करने तथा ऊर्जा कुशल प्रौद्योगिकी के इस्तेमाल के प्रति दृढ़ता से प्रतिबद्ध है। इसके संबंध में नये उपाय किए गए हैं अथवा किए जाने का प्रस्ताव है:

- i. सौर तथा पवन ऊर्जा क्षमता का इस्तेमाल करने के लिए रेलवे ऊर्जा प्रबंधन कंपनी (आरईएमसी) स्थापित करना;
- ii. 75 मैगावाट क्षमता वाला पवन चक्की संयंत्र स्थापित करना तथा सौर ऊर्जा से 1000 समपारों पर ऊर्जा की व्यवस्था करना;
- iii. नई पीढ़ी के ऊर्जा कुशल बिजली रेल इंजनों तथा इलैक्ट्रिकल मल्टीपल यूनिट (ईएमयू) को लगाने के परिणामस्वरूप 2011-12 में 60 करोड़ यूनिट की बचत हुई। रेलवे ने राष्ट्रीय ऊर्जा संरक्षण पुरस्कार भी जीता है;
- iv. कृषि आधारित तथा रिसाइकिल्ड पेपर का अधिक से अधिक इस्तेमाल करने के लिए प्रोत्साहित करना तथा खानपान में प्लास्टिक के उपयोग पर प्रतिबंध।

कर्मचारी संबंधी मामले

48. प्रबंधन के सभी स्तरों पर निर्णय लेने की प्रक्रिया में कर्मचारी संघों और अधिकारी एसोसिएशनों की सक्रिय भागीदारी के माध्यम से वर्ष के दौरान, संपूर्ण भारतीय रेलवे पर औद्योगिक संबंध की स्वस्थ और सदभावनापूर्ण परंपरा सुनिश्चित की गई। यह शानदार परंपरा हमारे विशाल संगठन को पोषित करने और राष्ट्रीय कर्तव्य का निर्वहन करने में हमारी सहायता करती है।

49. महोदया, हमारे 14 लाख रेल कर्मचारी हमारी सबसे मूल्यवान पूंजी हैं। इस विशाल संगठन का मुखिया होना मेरे लिए बेहद गौरव की बात है, यह ऐसा संगठन है जिसने राष्ट्र को बहुत कुछ दिया है और यह हम सभी के जीवन को कहीं न कहीं स्पर्श जरूर करता है। इनके कल्याण के लिए मैं इन कार्यों का प्रस्ताव करता हूँ:

- i. इस वर्ष लगभग 1.52 लाख रिक्त पदों को भरने के लिए संगठित प्रयास करना। एक नियोक्ता के रूप में यह रेलवे की लोकप्रियता का ही प्रमाण है कि उसे इसके लिए 2.2 करोड़ आवेदन प्राप्त हुए। पहली बार, देशभर में 60 से अधिक शहरों में

रेल भर्ती परीक्षाएं आयोजित की गईं। इस प्रक्रिया से कमजोर वर्गों तथा विकलांग व्यक्तियों के लिए निर्धारित लगभग 47,000 रिक्तियों के बैकलॉग को समाप्त करना संभव होगा।

- ii. धन के अभाव में कर्मचारी क्वार्टरों के निर्माण में बाधा आई है। शहरी विकास मंत्रालय की सार्वजनिक निजी भागीदारी माध्यम से क्वार्टरों के निर्माण में सफलता से प्रेरित होकर, मैं रेलवे में भी इसी माध्यम को अपनाने का प्रस्ताव करता हूं। फिर भी, मैंने 300 करोड़ रुपए मुहैया करवाकर कर्मचारी क्वार्टर के तहत निधि के आबंटन में पिछले वर्ष की तुलना में 50% की बढ़ोतरी की है;
- iii. सभी मंडल मुख्यालयों पर अकेली रहने वाली रेलवे कर्मचारियों के लिए हॉस्टल सुविधाओं की व्यवस्था;
- iv. सभी ऐसे शहरों में जहां अस्पताल या तो सीजीएचएस के साथ या रेलवे के साथ पैनलबद्ध हों वहां आरईएलएचएस लाभार्थियों को मेडिकल इमरजेन्सी के समय इलाज की सुविधा प्रदान करना;
- v. रेलवे सुरक्षा बल कर्मियों के लिए रहने की बेहतर व्यवस्था करने के लिए बैरकों की स्थिति में सुधार किया जाएगा;
- vi. लोको-पायलटों द्वारा सामना किए जा रहे तनाव, विशेषकर कड़ी मौसमी परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए लोकोमोटिव कैबों में वाटर क्लोसेट्स और एयर कंडीशन उपलब्ध कराने का प्रस्ताव करता हूं।

कौशल विकास

50. सरकार के राष्ट्रीय कौशल विकास कार्यक्रम में अपना योगदान देने के लिए रेल मंत्रालय देशभर में 25 स्थानों पर रेल संबंधी ट्रेडों में युवाओं को दक्ष बनाएगा। ये स्थान हैं: अगरतला, अलवर, अंकलेश्वर, चंडीगढ़, देहरादून, दीमापुर, इम्फाल, जगदलपुर, जैस, कटिहार, काजीपेट, कोल्लम, कोरापुट, लमडिंग, मंगलौर, मुर्शिदाबाद, नागपुर, नहरलागुन, पठानकोट, रांची, रतलाम, शिमला, सिरसा, श्रीनगर और तिरुच्चिरापल्ली।

51. मैं रेल संबंधित इलैक्ट्रॉनिक प्रौद्योगिकियों में प्रशिक्षण देने के लिए नागपुर में एक बहु-विभागीय प्रशिक्षण संस्थान की स्थापना करने का प्रस्ताव करता हूं।

52. अध्यक्ष महोदया, जैसा कि कौटिल्य ने भी कहा है कि "सभी कार्य वित्त पर आधारित हैं। इसलिए, सबसे पहले राजकोष पर ध्यान दिया जाएगा।" भारतीय रेलवे के अधिकारी, जिन पर वित्त और लेखों के पेशेवर प्रबंधन की जिम्मेदारी है, उन्हें समसामयिक क्षेत्रों के संबंध में नियमित आधार पर योजनाबद्ध और पेशेवर प्रशिक्षण दिया जाएगा और जरूरी कौशल मुहैया कराया जाएगा। इससे वे नई चुनौतियों का सामना करने और संगठन के वित्त को मजबूत बनाने के लिए सुअवसरों का लाभ उठाने में अधिक समर्थ बनेंगे। इसे ध्यान में रखते हुए, मुझे सिकंदराबाद में एक विशिष्ट केन्द्रीयकृत प्रशिक्षण संस्थान-भारतीय रेलवे वित्त प्रबंधन संस्थान (आईआरआईएफएम) की स्थापना करने की घोषणा करते हुए प्रसन्नता हो रही है।

53. रेलवे एक आकर्षक संगठन है। एम. फिल और पीएचडी स्तरों पर भारतीय रेल से जुड़े मुद्दों पर शोध एवं अध्ययन करने के लिए छात्रों को प्रोत्साहित करने हेतु, मैं राष्ट्रीय विश्वविद्यालयों में प्रत्येक वर्ष 5 फेलोशिप देने का प्रस्ताव करता हूं। इस फेलोशिप में उपयुक्त अनुदान दिया जाएगा। मैं, हमारे कार्बन फुटप्रिंट घटाने के लिए रेल से संबंधित अनुसंधान को बढ़ावा देने के लिए टेरी (TERI) में एक पीठ स्थापित करने का भी प्रस्ताव करता हूं।

खेल-कूद

54. महोदया, रेलवे ने खेल-कूद में सदैव उत्कृष्ट प्रदर्शन किया है। 2012 लंदन समर ओलंपिक में सुशील कुमार ने लगातार दूसरे ओलंपिक में पदक जीतने का कारनामा कर दिखाया है। इस वर्ष, रेलवे 9 राष्ट्रीय प्रतियोगिताएं पहले ही जीत चुकी है और रेलवे खेल-कूद संवर्धन बोर्ड को 'राष्ट्रीय खेल प्रोत्साहन पुरस्कार-2012' से सम्मानित करना वास्तव में सही है।

55. यह निर्णय लिया गया है कि राजीव गांधी खेल रत्न पुरस्कार और ध्यानचंद पुरस्कार विजेताओं को मानार्थ कार्ड पास की सुविधा उपलब्ध कराई जाएगी जो फर्स्ट क्लास/सैंकंड क्लास एसी में यात्रा के लिए मान्य होगा। ओलंपिक पदक विजेताओं एवं द्रोणाचार्य पुरस्कार विजेताओं को जारी किए जा रहे मानार्थ कार्ड पास भी अर्जुन पुरस्कार विजेताओं की भांति ही राजधानी/शताब्दी गाड़ियों में यात्रा करने के लिए मान्य

होंगे। खिलाडियों को दिए गए सभी कार्ड पासों, जिनसे वे राजधानी/शताब्दी गाड़ियों में यात्रा कर सकते हैं, पर अब उन्हें दुरांतो गाड़ियों में भी यात्रा करने की अनुमित होगी।

वीरों को सलाम

56. हमारे बहादुर और साहसी सैनिकों ने हमारी सीमाओं की रक्षा के लिए सर्वोच्च बलिदान किया है। मैंने भारतीय रेल द्वारा सम्मान के संकेत के रूप में महावीर चक्र, वीर चक्र, कीर्ति चक्र, शौर्य चक्र, बहादुरी के लिए राष्ट्रपति पुलिस पदक और पुलिस पदक के विजेता यदि अविवाहित हो तो उनके मरणोपरांत उनके माता-पिता को फर्स्ट क्लास/सेकेंड एसी में वैध मानार्थ कार्ड पास की सुविधा प्रदान करने को निर्णय लिया है।

57. मैं यह भी घोषणा करना चाहता हूँ कि पुलिस पदक विजेताओं को अब वर्ष में एकबार राजधानी/शताब्दी गाड़ियों में सेकेंड एसी में एक सहचर के साथ यात्रा के लिए मानार्थ कार्ड पास दिया जाएगा।

58. फिलहाल स्वतंत्रता सेनानियों को प्रत्येक वर्ष अपने पास का नवीकरण कराने की आवश्यकता होती है। उम्र के आखिरी पड़ाव में उनमें से कई को परेशानियों का सामना करना पड़ता है। इसलिए मैंने नवीकरण की इस आवश्यकता को तीन वर्ष में एकबार करने का निर्णय लिया है।

रेल धरोहर

59. भारत की माउंटेन रेलवे वैश्विक धरोहर स्थल हैं जो भारत को उन देशों के उस विशिष्ट क्लब में रखती हैं, जिसमें केवल स्विट्जरलैंड और आस्ट्रिया को जगह मिली है। यह हमारे लिए वास्तव में गर्व का विषय है और हम इन्हें सही हालत में संरक्षित रखने के उपाय करने के लिए प्रतिबद्ध हैं।

60. नई दिल्ली में स्थित राष्ट्रीय रेल संग्रहालय एक प्रमुख संस्थान है जिसमें बड़ी संख्या में अमूल्य रेल कलाकृतियों का प्रदर्शन किया गया है। यह भारतीय रेल के इतिहास और विकास को दर्शाता है। दिल्ली के पर्यटन मानचित्र पर इस संग्रहालय का महत्वपूर्ण स्थान है। दर्शकों, विशेषकर बच्चों को यादगार अनुभव प्रदान करने के लिए 2013-14 में पुनर्निर्माण की एक नई योजना को प्रस्तुत किया जाएगा।

कठोर वित्तीय अनुशासन लागू करना

61. अध्यक्ष महोदया, एक कहावत है कि 'पैसा बचाना ही पैसा कमाना है'। रेलवे द्वारा खर्च में किफायत का सख्ती से पालन किया जाएगा और फिजूलखर्ची की बिल्कुल

अनुमति नहीं होगी। मैं इस माननीय सदन को कठोर वित्तीय अनुशासन लागू करने के लिए उठाए गए अथवा प्रस्तावित कदमों से अवगत कराना चाहता हूँ जो इस प्रकार हैं:

- i. यह देखते हुए कि विगत कुछ वर्षों में रेल बजटों और अनुदान की पूरक मांगों के माध्यम से स्वीकृत किए गए कार्यों की धीमी प्रगति का प्रमुख कारण संसाधनों की तंगी होना रहा है, यह स्वीकार किया गया कि इससे नियमित बजट के बजाय अतिरिक्त तौर पर असमय स्वीकृति लेने का प्रयोजन निष्फल हो जाता है। परिणामस्वरूप, पिछले 25 वर्षों में पहली बार हुआ है कि रेलवे ने 2012 में न तो मॉनसून सत्र में और न ही शीतकालीन सत्र में अनुदान की कोई पूरक मांग पेश की।
- ii. रेलवे, वर्ष 2011-12 के दौरान, वित्त मंत्रालय से 3,000 करोड़ रुपये का विशेष ऋण लेने के लिए विवश हो गई थी। मुझे यह बताते हुए खुशी हो रही है कि चालू वित्त वर्ष के दौरान, ब्याज सहित ऋण की पूरी राशि सरकार को वापस कर दी गई है।
- iii. पहली बार, 347 चालू परियोजनाओं की प्राथमिकता वाली परियोजनाओं के रूप में पहचान की गई है और प्तिबद्ध वित्तपोषण मुहैया कराया गया है। हमारा इरादा है कि बारहवीं योजना के दौरान इन परियोजनाओं के लिए अपेक्षित मात्रा में वित्तपोषण सुनिश्चित किया जाए ताकि इन्हें समयबद्ध आधार पर पूरा किया जा सके। यह जरूरी है कि रेलवे को उसके द्वारा विगत में किए गए निवेशों पर प्रतिफल मिलना जल्दी शुरू हो। इस प्रकार संसाधनों की तंगी को केवल इसी तरीके से दूर किया जा सकता है। मुझे विश्वास है कि यह सदन इस विवशता को स्वीकार करेगा और हमारे प्रस्ताव का समर्थन करेगा।
- iv. व्यावहारिक और वास्तविक लक्ष्यों को पूरा करने के लिए, डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर सहित अंतिम चरण की परियोजनाओं और परिचालनिक दृष्टि से महत्वपूर्ण परियोजनाओं के लिए उदार वित्तपोषण सहित विवेकपूर्ण रणनीति अपनायी होगी।
- v. डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर की परियोजनाओं के लिए जेआईसीए और विश्व बैंक से लिए गए ऋणों की ऋण संबंधी वचनबद्धता वाली दायित्ताओं को पूरा करने के लिए एक कार्पस स्थापित करने के लिए मैं एक नए डेट सर्विस फंड (Debt Service Fund) की स्थापना करने का प्रस्ताव करता हूँ।
- vi. चल स्टॉक के अनुरक्षण में विद्यमान अकुशलताएं दूर करने और ईंधन खपत के लक्ष्य और कठोर बनाए जा रहे हैं।

62. मैं इस माननीय सदन को विश्वास दिला सकता हूँ कि हमने जो कदम उठाए हैं उनसे रेलवे को पिछले दो वर्षों के ऋणात्मक शेषों की तुलना में मौजूदा वित्त वर्ष को धनात्मक शेषों के साथ बंद करने में निश्चित रूप से मदद मिलेगी। हालांकि हमारी आगे की राह काफी लंबी और मुश्किलें भरी है। योजनागत खर्च के लिए आंतरिक संसाधन के 1.05 लाख करोड़ रुपये के लक्ष्य को हासिल करने के बाद बारहवीं योजना के अंत तक निधि शेषों को कम से कम 30,000 करोड़ रुपये के एक औचित्यपूर्ण स्तर पर लाने की आवश्यकता है।

वित्तीय निष्पादन, 2012-13 की समीक्षा

63. रेलवे का फ्रेट निष्पादन परोक्ष मांग पर आधारित है। वर्ष के शुरू में माल लदान में अनुमान की तुलना में धीमी वृद्धि हुई है और तदनुसार, रेलवे के पास 1025 मिलियन टन के बजट लक्ष्य को घटाकर 1,007 मिलियन टन करने के अलावा कोई चारा नहीं था, फिर भी यह 2011-12 के मुकाबले 38 मिलियन टन की वृद्धि को दर्शाता है। मालभाड़ा आमदनी के लक्ष्य को भी 89,339 करोड़ रुपए के बजट अनुमान से 3,383 करोड़ रुपए की कमी करते हुए 85,976 करोड़ रुपए समायोजित किए गए हैं। यह देखते हुए कि यात्री किराया वृद्धि के आंशिक रोल बैक का प्रभाव बाद में जनवरी, 2013 में किए गए समायोजन से कुछ हद तक कम हो गया है, इसलिए यात्री यातायात से प्राप्त होने वाली आमदनी का लक्ष्य 32,500 करोड़ रुपए रखने का प्रस्ताव है अर्थात् 2012-13 के बजट अनुमान से यह 3,573 करोड़ रुपए कम है।

64. मैं, संशोधित अनुमानों में सकल यातायात प्राप्ति को 1,25,680 करोड़ रुपए रख रहा हूँ जबकि बजट अनुमानों में यह 1,32,552 करोड़ रुपए रखा गया था।

65. लागत में वृद्धि होने तथा ऊर्जा प्रभारों में संशोधन किए जाने के बावजूद साधारण संचालन व्यय के अंतर्गत प्रावधान, संशोधित अनुमान में 84,400 करोड़ के बजट अनुदान के स्तर पर रखा गया है। पेंशन संबंधी लाभों और पेंशनभोगियों की संख्या में वृद्धि होने के कारण पेंशन निधि में विनियोजन को 18,500 करोड़ से बढ़ाकर 20,000 करोड़ रुपए करना आवश्यक होने से शुद्ध राजस्व में 6,484 करोड़ रुपए की कमी होने का अनुमान है। वर्ष के दौरान योजनागत निवेश को भी 60,100 करोड़ रुपए से 52,265 करोड़ रुपए में समायोजित किया गया है।

66. मुझे इस माननीय सदन को सूचित करते हुए खुशी हो रही है कि वर्ष के दौरान कड़े वित्तीय अनुशासन को अपनाने के हमारे निरंतर प्रयासों के परिणामस्वरूप परिचालनिक अनुपात 88.8% होने का अनुमान है। यह बड़े संतोष की बात है कि

1997-98 से परिचालन अनुपात सदैव 90% से ऊपर ही रहा है। केवल 2005-06 से 2007-08 के तीन वर्ष अपवाद रहे हैं, जो छठे वेतन आयोग की सिफारिशों को लागू करने के ठीक पहले की अवधि थी।

67. मैं इस अवसर पर लाभांश की दर को 5% से कम कर 4% करने के लिए रेल अभिसमय समिति का धन्यवाद देता हूँ जिससे लगभग 715 करोड़ रुपए की राहत मिली है। मैं, माननीय वित्त मंत्री को उनके सदभावना और सहयोग के लिए भी धन्यवाद देता हूँ लेकिन मेरा ऐसा पक्का विश्वास है कि एक दिन रेलवे अपनी अवसंरचनात्मक परियोजनाओं के वित्तपोषण के उपायों को खोज लेगी।

पेड़ पर बैठे परिन्दे को गिरने का भय इसलिए नहीं कि शाखा मजबूत है, उसे विश्वास है खुद के पंखों पर।

बजट अनुमान 2013-14

68. महोदया, अब मैं 2013-14 के बजट अनुमान का उल्लेख करूंगा।

69. राष्ट्रीय सकल घरेलू उत्पाद में वृद्धि के वर्तमान अनुमानों के साथ, मैंने 2013-14 के दौरान, 1047 मिलियन टन राजस्व उपार्जक आरंभिक लदान का लक्ष्य रखा है, जो चालू वर्ष के राजस्व उपार्जक आरंभिक लदान से लगभग 40 मिलियन टन अधिक है। तदनुसार, मालभाड़ा आमदनी का लक्ष्य 93,554 करोड़ रुपए रखा गया है अर्थात् इसमें 9% की वृद्धि की गई है। यात्रियों की संख्या में 5.2% की वृद्धि होने की संभावना है और इससे होने वाली आमदनी का लक्ष्य 42,210 करोड़ रुपए रखा गया है।

70. अन्य कोचिंग और फुटकर आय में क्रमशः 11% और 10% की अनुमानित वृद्धि के परिणामस्वरूप सकल यातायात प्राप्तियां 1,43,742 करोड़ रुपए रहने की आशा है, जो 2012-13 के संशोधित अनुमान से 18,062 करोड़ रुपए अधिक है। साधारण संचालन व्यय 96,500 करोड़ रुपए अर्थात् चालू वर्ष से 14% अधिक और पेंशन निधि में विनियोग 22,000 करोड़ रुपए निर्धारित किया गया है। रेलवे की परिसंपत्तियों के नवीकरण और प्रतिस्थापन के लिए योजना संसाधनों की संभावित आवश्यकता के आधार पर मूल्यहास आरक्षित निधि में विनियोग 7,500 करोड़ रुपए रखा गया है।

71. 4% की दर से लाभांश के भुगतान के बाद बचे “आधिक्य” का विनियोग विकास निधि (3,550 करोड़ रुपए), पूंजी निधि (5,434 करोड़ रुपए), और नए बनाए गए डेट सर्विस फंड (Debt Service Fund), (4,163 करोड़ रुपए) में किया जाएगा। परिचालन

अनुपात 88.8% के संशोधित अनुमान से बढ़कर 87.8% रहने की आशा है। परिणामस्वरूप, वर्ष 2013-14 के अंत में 12,506 करोड़ रुपए का कुल निधि शेष होगा।

वार्षिक योजना 2013-14

72. अध्यक्ष महोदया, 2013-14 की वार्षिक योजना को 12वीं योजना के लिए निर्धारित व्यापक उद्देश्यों और लक्ष्यों के साथ जोड़ना होगा। फिर भी, हमें 2013-14 की वार्षिक योजना के लक्ष्यों को निर्धारित करने में यथार्थवादी होना चाहिए, चाहे इसके लिए रेलवे को 12वीं योजना के शेष तीन वर्षों के दौरान निवेश में वृद्धि करने के लिए कठोर चुनौतियों का सामना क्यों न करना पड़े। वर्ष 2013-14 के लिए **63,363 करोड़ रुपए** के निवेश की योजना का प्रस्ताव है। इस योजना के लिए 26,000 करोड़ रुपए सकल बजटीय सहायता, 2,000 करोड़ रुपए सड़क संरक्षा निधि से रेलवे की भागीदारी, 14,260 करोड़ रुपए आंतरिक संसाधनों, 15,103 करोड़ रुपए बाजार से उधार लेकर और 6,000 करोड़ रुपए सार्वजनिक निजी भागीदारी के माध्यम से जुटाने का प्रस्ताव है। इस योजना में रेलपथों के दोहरीकरण, संरक्षा और यात्री तथा कर्मचारी कल्याण पर जोर दिया गया है, जिसके लिए मैंने 2012-13 के 11,410 करोड़ रुपए के परिव्यय में 16% की वृद्धि करके इसे 13,220 करोड़ रुपए कर दिया है।

73. मैं ग्रामीण विकास मंत्री को भी धन्यवाद देना चाहूंगा कि उन्होंने मनरेगा के अंतर्गत रेलवे से संबंधित कुछ कार्यों में भागीदार बनने के रेलवे के अनुरोध को स्वीकार किया है।

यात्री किराया

74. अध्यक्ष महोदया, लोगों की परिवहन आवश्यकताओं को पूरा करने में रेलवे की महत्वपूर्ण भूमिका को देखते हुए, यात्री किराए में किसी वृद्धि को लाभ उपार्जन के उपाय के रूप में नहीं देखना चाहिए। यदि किराए को परिचालन लागत से काफी कम रखा जाएगा तो यात्रियों को सुरक्षित, स्वच्छ और आरामदायक यात्रा मुहैया कराने में रेलवे को निश्चित रूप से कठिनाई होगी। मान लो कि किरायों में 5 से 6% की मामूली वार्षिक वृद्धि की जाती है तो दस वर्षों में अतिरिक्त संसाधनों के रूप में एक लाख करोड़ रुपए से अधिक की धनराशि जुटाई जा सकती है, जिससे लगभग 75,000 करोड़ रुपए के थ्रोफॉरवर्ड के आंतरिक जनरेशन घटक का काफी हद तक वित्तपोषण किया जा सकता है और सेवाओं में सुधार के रूप में यात्रियों के लिए अतिरिक्त फायदे प्रदान किए जा सकते हैं।

75. वित्तीय दृष्टि से मजबूत संगठन ही बेहतर सेवाएं प्रदान कर सकता है और सामाजिक जिम्मेदारियों का निर्वहन प्रभावी ढंग से कर सकता है। यूपीए सरकार जनता की आकांक्षाओं के प्रति पूरी तरह से संवेदनशील है तथा व्यापक परामर्श तथा विचार-विमर्श के बाद ही 22 जनवरी 2013 से किरायों में कुछ संशोधन किए गए थे। इस संशोधन से 2013-14 में 6,600 करोड़ रुपए की अतिरिक्त धनराशि प्राप्त होने की आशा है।

ईंधन समायोजन घटक (एफएसी)

76. बहरहाल, उसके बाद जनवरी, 2013 में एचएसडी तेल की दरों में वृद्धि होने से रेलों के ईंधन बिल में 3,300 करोड़ रुपए की वृद्धि हुई जिसमें अतिरिक्त संसाधनों के लक्ष्य का काफी भाग लग गया। इसके अलावा, बिजली टैरिफ भी समय-समय पर संशोधित की जाती है। 2012-13 में किए गए इन संशोधनों के कारण ही 2013-14 के दौरान ईंधन बिल में लगभग 5,100 करोड़ रुपए की वृद्धि होगी। एचएसडी तेल के डिरेगुलेशन को देखते हुए, रेलों के वित्त को युक्तिसंगत बनाने की आवश्यकता है तथा परिचालन खर्चों पर ईंधन मूल्यों के प्रभाव को निष्प्रभावी करने के लिए एक मैकेनिज्म बनाना होगा। बजट 2012-13 में, मेरे विद्वान पूर्ववर्ती मंत्री ने परिवहन सेवाओं में ईंधन घटक को **ईंधन समायोजन घटक** के रूप में अलग करने का प्रस्ताव किया था। मैं प्रस्ताव करता हूँ कि जैसा उस समय सुझाव दिया गया था, इस घटक को डायनैमिक किस्म का बनाया जाए तथा ईंधन की लागत में परिवर्तन के साथ इसे घटाया या बढ़ाया जा सकता है संभवतः ऐसा वर्ष में दो बार किया जा सकता है। ईंधन के मूल्य में वृद्धि के आधार पर 1 अप्रैल, 2013 से मालभाड़े के लिए ईंधन समायोजन घटक से संबद्ध संशोधन की योजना को कार्यान्वित करने का प्रस्ताव है। जहां तक यात्री किरायों का संबंध है, चूंकि इस वर्ष जनवरी में ही किरायों में संशोधन किया गया है, इसलिए अब, मैं उन पर और बोझ नहीं डालना चाहता और रेलवे स्वयं ही 850 करोड़ रुपए के बोझ का निर्वहन करेगी।

77. काफी संख्या में ऐसे प्रभार हैं जिन्हें पिछले कई वर्षों से संशोधित नहीं किया गया है। ये प्रभार रेलों द्वारा दी जा रही संगत सेवाओं पर वास्तव में वहन की गई लागत की भरपाई के रूप में हैं। मेरा इनमें से कुछ प्रभारों में थोड़ी-सी वृद्धि करने का प्रस्ताव है। इनमें सुपरफास्ट गाड़ियों के लिए पूरक प्रभार, आरक्षण शुल्क, लिपिकीय प्रभार, रद्दकरण प्रभार तथा तत्काल प्रभार शामिल हैं। बहरहाल, शुल्क की संरचना को सरल बनाने के उद्देश्य से मेरा संवर्धित आरक्षण शुल्क की अवधारणा को समाप्त करने का प्रस्ताव है, विकास प्रभार इस वर्ष जनवरी में पहले ही समाप्त कर दिया गया है।

रेल टैरिफ प्राधिकरण

78. महोदया, मेरे पूर्ववर्ती मंत्री ने 2012-13 के लिए बजट प्रस्तुत करते समय एक स्वतंत्र रेल टैरिफ प्राधिकरण स्थापित करने की आवश्यकता का उल्लेख किया था। इस संबंध में एक प्रस्ताव तैयार किया गया है तथा अंतर-मंत्रालय स्तर पर परामर्श किया जा रहा है।

अवसंरचना विस्तार

79. 2010-11 तथा 2011-12 में रेलों ने क्रमशः 709 कि.मी. तथा 727 कि.मी. नई लाइनों का काम पूरा किया। बहरहाल, 2012-13 के दौरान, दोहरीकरण, यातायात सुविधाएं आदि जैसे क्षमता संवर्द्धन कार्यों पर जोर दिया गया था। संसाधन पर्याप्त न होने के कारण चालू वर्ष में 700 कि.मी. नई लाइनों के लक्ष्य को कम करके 470 कि.मी. कर दिया गया था। जो खंड पूरे कर दिए गए हैं अथवा जिन्हें 2012-13 के दौरान पूरा करने की योजना है, उनके नाम **अनुलग्नक-1** में दिए गए हैं।

80. वर्ष 2012-13 में **आमान परिवर्तन** के लिए निर्धारित 800 कि.मी. के लक्ष्य में भी कमी करके इसे 575 कि.मी. किया गया है। जिन खंडों पर 2012-13 के दौरान कार्य पूरा कर लिया गया है अथवा पूरा करने का लक्ष्य है, उनके नाम **अनुलग्नक-2** में दिए गए हैं।

81. मुझे यह बताते हुए प्रसन्नता हो रही है कि 2012-13 के दौरान **दोहरीकरण** के लिए निर्धारित 700 कि.मी. के लक्ष्य से कुछ अधिक हासिल कर लिया जाएगा। उन खंडों, जहां कार्य पूरा कर लिया गया है अथवा 2012-13 के दौरान पूरा करना तय किया गया है, के नाम **अनुलग्नक-3** में दिए गए हैं।

82. रेलवे 1200 मार्ग कि.मी. के **विद्युतीकरण** का कार्य पूरा करेगी। जिन खंडों पर 2012-13 में कार्य पूरा किया गया है अथवा पूरा किए जाने की संभावना है, उनके नाम **अनुलग्नक-4** में दिए गए हैं।

महानगर परिवहन परियोजना

83. कोलकाता में दम दम से नौपाड़ा तक मेट्रो प्रणाली का निर्माण कार्य मार्च 2013 तक पूरा करने का लक्ष्य है। पिछले बजट में घोषित एमयूटीपी चरण-1 का कार्य भी संतोषजनक ढंग से प्रगति पर है। मुझे माननीय सदन को यह सूचित करते हुए प्रसन्नता हो रही है कि पहला वातानुकूलित ईएमयू रैक वर्ष 2013-14 में मुंबई उपनगरीय नेटवर्क

पर शुरू किया जाएगा। कोलकाता में पूर्व-पश्चिम गलियारे के चल रहे निर्माण कार्य को आगे बढ़ाया जाएगा।

84. बढ़ती हुई मांग को पूरा करने के लिए मुंबई में 72 अतिरिक्त सेवाएं और कोलकाता में 18 अतिरिक्त सेवाएं शुरू की जा रही हैं। इसके अलावा, कोलकाता में 80 गाड़ियों में और चेन्नै में 30 गाड़ियों में डिब्बों की संख्या 9 से बढ़ाकर 12 की जा रही है।

2013-14 के लक्ष्य

85. 2013-14 में 500 कि.मी. नई लाइनें बिछाने के कार्य को पूरा करने का लक्ष्य रखा गया है। वर्ष के दौरान, जिन खंडों को पूरा करने का प्रस्ताव है, उनकी सूची अनुलग्नक 5 के रूप में संलग्न है।

86. 2013-14 के दौरान 450 कि.मी. की मीटर लाइन/छोटी लाइनों को बड़ी लाइन में बदले जाने का प्रस्ताव है। इन खंडों के नाम अनुलग्नक 6 पर दिए गए हैं।

87. 2013-14 के लिए दोहरीकरण के लक्ष्य को बढ़ाकर 750 कि.मी. किया गया है। 2013-14 में जिन खंडों को पूरा करने का प्रस्ताव है, उनके नाम अनुलग्नक 7 पर दिए गए हैं।

88. मैं, कर्नाटक राज्य द्वारा निःशुल्क भूमि मुहैया कराने और 50% लागत वहन करने की सहमति देने के बाद चिकमगलूर-सकलेशपुर और बेंगलुरु-सत्यमंगलम नई लाइन परियोजनाओं के कार्य को भी शुरू करने की घोषणा करना चाहता हूँ, जो संसाधनों की तंगियों और अन्य अनिवार्य स्वीकृतियों के कारण लंबित थे।

89. जैसा कि हमने देखा है, विभिन्न धार्मिक गंतव्यों की ओर जाने वाली गाड़ियों में हमेशा अत्यधिक भीड़-भाड़ रहती है। तीर्थयात्राओं को सुगम बनाने के लिए मैंने इन स्थानों के लिए और अधिक गाड़ियां चलाने का निश्चय किया है। पांच सिक्ख तख्तों में तलवंडी साबो स्थित तख्त श्री दमदमा साहिब ही एकमात्र स्थान है जो रेल से जुड़ा हुआ नहीं है। इसलिए, मैं, तलवंडी साबो के रास्ते रामा मंडी से मौर मंडी तक संपर्क मुहैया कराने के लिए रेल लाइन के निर्माण का प्रस्ताव करता हूँ।

नई परियोजनाएं

90. मैं 2013-14 में इन परियोजनाओं को शुरू करने का प्रस्ताव करता हूँ:

नई लाइनें

1. भूपदेवपुर-रायगढ़ (मंड कोलरी) (पीपीपी के जरिए)
2. गेवरा रोड-पेन्द्रा रोड (पीपीपी के जरिए)
3. जैसलमेर (थियत हमीरा)-सानू;
4. केराईकल-पेरालम
5. मकरौली तक रेवाड़ी-रोहतक नई लाइन का विस्तार
6. सुल्तानपुर से कादीपुर
7. तंजावूर-पट्टकोट्टई

मावली-बड़ी सदड़ी खंड का आमान परिवर्तन।

दोहरीकरण

1. अलवर-बांदीकुई
2. चेन्नई सेंट्रल-बेसिन ब्रिज जंक्शन (पांचवीं और छठी लाइन)
3. दनिया-रांची रोड
4. दप्पर-चंडीगढ़;
5. गढ़वा रोड-रामना
6. हाजीपुर-रामदायलु;
7. जारंगडीह-दनिया;
8. पालनपुर-समख्याली (पीपीपी के जरिए);
9. रायबरेली-अमेठी;
10. वातवा-अहमदाबाद (तीसरी लाइन).

विद्युतीकरण

1. कलोल-गांधीनगर-खोडियार और अलवर-बांदीकुई-जयपुर-फुलेरा सहित दिल्ली-सराय रोहिल्ला-रेवाड़ी-पालनपुर-अहमदाबाद
2. जाखल-हिसार
3. जाखल-धुरी-लुधियाना
4. राजपुरा-धुरी-लेहरा मोहब्बत
5. सिंगापुर रोड-दामनजोड़ी

91 . मुझे माननीय संसद सदस्यों, राज्य सरकारों और अन्य जनप्रतिनिधियों से नई लाइनों के निर्माण, आमान परिवर्तन, दोहरीकरण, विद्युतीकरण तथा सर्वेक्षण के लिए बड़ी

संख्या में अभ्यावेदन प्राप्त हुए हैं। मैं पिछले एक माह से इन पर विचार कर रहा हूँ। इनकी मांगें उचित हैं और ये देश के सबसे लोकप्रिय यातायात के साधन की बढ़ती हुई जरूरतों और मांगों को दर्शाती हैं। मैं पूरी निष्ठा से इन सभी परियोजनाओं को शुरू करना चाहता हूँ परंतु उपर्युक्त कारणों से इन्हें पूरा कर पाने में असमर्थ हूँ। मैं समग्र वस्तुस्थिति को ध्यान में रखते हुए संसाधनों की तंगी के बावजूद, सामाजिक-आर्थिक आधार पर 22 नई लाइन परियोजनाओं और एक आमामान परिवर्तन परियोजना तथा एक दोहरीकरण परियोजना को आवश्यक अनुमोदन/क्लीयरेंस मिलने के बाद शुरू करने का प्रस्ताव करता हूँ। ये इस प्रकार हैं:-

नई लाइनें

1. अजमेर-कोटा (नसीराबाद-जलेंदरी)
2. महाराजगंज के रास्ते आनंदनगर-घुगली
3. बरवाडीह-चिरीमिरी
4. चिकबल्लापुर-गौरीबिदानूर
5. चिकबल्लापुर-पुट्टापुर्ती-श्री सत्य साईं निलयम
6. चोला-बुलंदशहर
7. कम्बम-प्रोद्दातुर
8. दिल्ली-सोहना-नूह-फिरोजपुर झिरका-अलवर
9. दीमापुर-तिजिट
10. अकबरगंज, महाराजगंज और रायबरेली के रास्ते फैजाबाद-लालगंज
11. फिरोजपुर-पट्टी
12. गदग-वाडी
13. अगरोहा एवं फतेहाबाद के रास्ते हिसार-सिरसा
14. बांसी के रास्ते कपिलवस्तु-बस्ती
15. कौंडापल्ली-कोठागुडेम
16. मनुगुरु-रामागुंडम स्टेशन
17. पीरपैठी-जसीडीह
18. पुष्कर-मेड़ता
19. रायपुर-झारसुगुडा
20. श्रीनिवासपुरा-मदनपल्ली
21. इरून, कोट्टूकोट्टी-आवडि तक स्पर के साथ श्रीपेरम्बूर-गुडुवनचेरी
22. सधौरा, नारायणगढ़ के रास्ते यमुना नगर-चंडीगढ़

आमान परिवर्तन

23. नागपुर-नागभीड़

दोहरीकरण

24. रंगिया के रास्ते न्यू बोंगाईगांव से कामाख्या

92. उत्तराखंड के लोगों की ऋषिकेश और डोईवाला के बीच सीधा संपर्क मुहैया कराने की लंबे समय से चली आ रही मांग को पूरा करने के लिए और साथ ही हाथियों की विशाल आबादी वाले आरक्षित वन क्षेत्र को रेल लाइन से दूर रखने के लिए, मैं राईवाला में बाई पास लाइन बिछाने का प्रस्ताव करता हूं, जिससे यह सीधा संपर्क उपलब्ध होगा।

सर्वेक्षण

93. मैं 2013-14 के दौरान इन सर्वेक्षणों को शुरू करने का प्रस्ताव करता हूं:

नई लाइनें

1. अलूर-नागरकोइल-चेट्टीकुलम
2. अंबिकापुर-गढवा
3. नादौन के रास्ते अम्ब-कांगड़ा
4. आनंद-बोरसाद
5. तराल के रास्ते अनंतनाग और पहलगाम
6. आस्था-भोपाल
7. आजमगढ़-मुबारकपुर
8. बद्दी और बिलासपुर
9. बालाघाट-भारवेलि-ऊकवा
10. बीजापुर-किरंदुल
11. बांगरीपोसी-गोरूमहिषानी (अपडेटिंग)
12. झज्जर के रास्ते दादरी-झरली
13. दादरी-सिकंदराबाद-बुलंदशहर-जहांगीराबाद-अनूपशहर-नरोरा
14. धानसुरा-तालोद
15. धर्मशाला-पालमपुर
16. यातायात के रिवर्सल से बचने के लिए धुरी-बाई पास
17. दोर्णाकल-मिरयालगुडा
18. शाहजहांपुर के रास्ते फरूखाबाद-गोला-गोकरणनाथ (अपडेटिंग)
19. पदमपुर, गोलूवाला, रावतसर, तारानगर, ददरेवा के रास्ते गजसिंहपुर-सादुलपुर
20. नाथोर के रास्ते हलदौर-धामपुर

21. हिसार-फतेहाबाद
22. जयसिंह नगर-शहडोल
23. जाशीपुर-जाजपुर रोड
24. जिलाही और टीकरी बाई पास लाइन
25. कानीयूर-कोट्टीकुलम
26. कपडवंज-टिम्बा
27. कराईक्कुडी-दिंडीगुल
28. कराईक्कुडी-मदुरै (अपडेटिंग)
29. किरंदुल-सुकमा
30. लूनकरनसर-सरदारशहर
31. मलकापुर-चिकली
32. उत्तनूर के रास्ते मंचेराइल-आदिलाबाद
33. मोडासा-मेघराज-बांसवाड़ा
34. मोराप्पुर-धर्मापुरी (अपडेटिंग)
35. नरवाना-उकलाना
36. निराकारपुर और तपांगा नई बाई पास लाइन
37. पडरौना-कुशीनगर-गोरखपुर
38. मंगलवेधा के रास्ते पंढरपुर-बीजापुर
39. पानीसागर-सिमानापुर
40. पत्थरकंडी-कानमुम
41. पीपर रोड-भोपालगढ़-असोप-शंकवास-मुंडवा नागौर
42. राजपीपला-केवेदिया कॉलोनी
43. रिवर्सल से बचने के लिए राजपुरा-बाई पास
44. दुधवा-चंदन चौकी बंद पड़ी हुई रेल लाइन को पुनः चालू करना
45. भैराबी-सैरंग तक विस्तार के रूप में सैरंग-हबिछुआ
46. साजा-भाटापारा
47. सस्वाड-जेजूरी
48. सिदीपेट-अक्कनापेट
49. सीकरपई-जगसलपत्री-जूनागढ़
50. श्री आनंदपुर साहिब-चमकौर साहिब-लुधियाना
51. श्रीनगर-कारगिल-लेह
52. भोपालपटनम के रास्ते सूरजागढ़ से बीजापुर
53. सीतामठ के रास्ते सुवास्रा-मंदसौर
54. तंजावुर-अरियालूर (अपडेटिंग)
55. पेटटई, पुदूर, सेंदामरम वीरासिगामामनी के रास्ते तिरुनेलवेली-संकराइनकोइल
56. टिटलागढ़-जूनागढ़
57. तुमकुर-मदूर-मालेवल्लि

58. नायगांव और दिवा (जूचंद्र) के बीच वसई रोड-बाई पास लाइन
59. वाशिम-महुर-आदिलाबाद

आमान परिवर्तन

1. अहमदाबाद-बहुचाराजी
2. भद्रन-बोचासन-पेटलाद-नाडियाड
3. गधाडा-जसदान
4. मैलानी-बहराइच
5. सुरेन्द्रनगर-धांगधा

दोहरीकरण

1. बठिंडा-अबोहर-श्रीगंगानगर
2. चित्तौड़गढ़-महू
3. धर्मावरम-पकाला
4. दौंड और मनमाड (अपडेटिंग)
5. फिरोजपुर-बठिंडा
6. हरिद्वार-देहरादून
7. जाखल-धुरी-लुधियाना
8. कल्याण-करजत तीसरी लाइन
9. कांडला-पालनपुर
10. खैरार-मानिकपुर
11. महासमुंद-बाघबहारा-टिटलागढ़
12. महबूबनगर-गुत्ती
13. नजीबाबाद-कोटद्वार
14. परभनी-मनमाड
15. पुरूलिया-कोटशिला
16. राजकोट-वेरावल
17. धुरी के रास्ते राजपुरा-बठिंडा
18. सतना-रीवा
19. सिकंदराबाद-मुदखेड-अदिलाबाद
20. शामली-टपरी
21. शोराणूर-मंगलौर तीसरी लाइन
22. सूरतगढ़-बठिंडा
23. तिरूपति-काटपाडी
24. तुमकुर-अरसीकेरे
25. वाराणसी-बलिया

94. मैं पटियाला-जाखल नई लाइन के लिए और पनकी-मंधना नई लाइन परियोजना के संबंध में कानपुर क्षेत्र के लिए भी यातायात सर्वेक्षण कराने का प्रस्ताव करता हूं।

नई गाड़ी सेवाएं

95. ट्रैक क्षमता, टर्मिनल सुविधाओं और अनुरक्षण लाइनों की उपलब्धता का विस्तृत आकलन किया गया है। उपलब्ध संसाधनों के भीतर इन नई गाड़ियों का प्रस्ताव किया जाता है:-

एक्सप्रेस गाड़ियां

96. मैं इन नई एक्सप्रेस गाड़ियों को शुरू करने का प्रस्ताव रखता हूं:-

1. अहमदाबाद-जोधपुर एक्सप्रेस (साप्ताहिक) वाया समदड़ी, भिलड़ी
2. अजनी (नागपुर)-लोकमान्य तिलक (टी) एक्सप्रेस (साप्ताहिक) वाया हिंगोली
3. अमृतसर-लालकुआं एक्सप्रेस (साप्ताहिक) वाया चंडीगढ़
4. बांद्रा टर्मिनस-रामनगर एक्सप्रेस (साप्ताहिक) वाया नागदा, मथुरा, कानपुर, लखनऊ, रामपुर
5. बांद्रा टर्मिनस-जैसलमेर एक्सप्रेस (साप्ताहिक) वाया मारवाड़, जोधपुर
6. बांद्रा टर्मिनस-हिसार एक्सप्रेस (साप्ताहिक) वाया अहमदाबाद, पालनपुर, मारवाड़, जोधपुर, डेगाना
7. बांद्रा टर्मिनस-हरिद्वार एक्सप्रेस (साप्ताहिक) वाया वलसाड
8. बेंगलूरु-मंगलोर एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
9. बठिंडा-जम्मू तवी एक्सप्रेस (साप्ताहिक) वाया पटियाला, राजपुरा
10. भुवनेश्वर-हज़रत निजामुद्दीन एक्सप्रेस (साप्ताहिक) वाया संबलपुर
11. बीकानेर-चेन्नै एसी एक्सप्रेस (साप्ताहिक) वाया जयपुर, सवाईमाधोपुर, नागदा, भोपाल, नागपुर
12. चंडीगढ़-अमृतसर इंटरसिटी एक्सप्रेस (दैनिक) वाया साहिबजादा अजीत सिंह नगर (मोहाली), लुधियाना
13. चेन्नै-करईकुडी एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
14. चेन्नै-पलनी एक्सप्रेस (दैनिक) वाया जोलारपेट्टै, सेलम, करूर, नामक्कल

15. चेन्नै एग्मोर-तंजावूर एक्सप्रेस (दैनिक) वाया विलुपुरम, मइलादुतुरै
16. चेन्नै-नागरसोल (साई नगर शिरडी के लिए) एक्सप्रेस (साप्ताहिक) वाया रेणिगुंटा, धोने, काचेगुडा
17. चेन्नै-वेलनकन्नी लिंक एक्सप्रेस (दैनिक) वाया विलुपुरम, मइलादुतुरै, तिरुवरूर
18. कोयंबतूर-मन्नारगुडी एक्सप्रेस (दैनिक) वाया तिरुचिरापल्ली, तंजावूर, निदामंगलम
19. कोयंबतूर-रामेश्वरम एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
20. दिल्ली-फिरोज़पुर इंटरसिटी एक्सप्रेस (दैनिक) वाया बठिंडा
21. दिल्ली सराय रोहिल्ला-सीकर एक्सप्रेस (सप्ताह में दो दिन) आमामान परिवर्तन के बाद
22. दिल्ली-होशियारपुर एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
23. दुर्ग-जयपुर एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
24. गांधीधाम-विशाखापटनम एक्सप्रेस (साप्ताहिक) वाया अहमदाबाद, वर्धा, बल्लारशाह, विजयवाड़ा
25. हज़रत निजामुद्दीन-मुंबई एसी एक्सप्रेस (साप्ताहिक) वाया भोपाल, खंडवा, भुसावल
26. हावड़ा-चेन्नै एसी एक्सप्रेस (सप्ताह में दो दिन) वाया भद्रक, दुव्वादा, गुड्डर
27. हावड़ा-न्यू जलपाईगुडी एसी एक्सप्रेस (साप्ताहिक) वाया मालदा टाऊन
28. हुबली-मुंबई एक्सप्रेस (साप्ताहिक) वाया मिरज, पुणे
29. इंदौर-चंडीगढ़ एक्सप्रेस (साप्ताहिक) वाया देवास, उज्जैन, गुना, ग्वालियर, हज़रत निजामुद्दीन
30. जबलपुर-यशवंतपुर एक्सप्रेस (साप्ताहिक) वाया नागपुर, धर्मावरम
31. जयपुर-लखनऊ एक्सप्रेस (सप्ताह में तीन दिन) वाया बांदीकुई, मथुरा, कानपुर
32. जयपुर-अलवर एक्सप्रेस (दैनिक)
33. जोधपुर-जयपुर एक्सप्रेस (दैनिक) वाया फुलेरा
34. जोधपुर-कामाख्या (गुवाहाटी) एक्सप्रेस (साप्ताहिक) वाया डेगाना, रतनगढ़
35. काकीनाडा-मुंबई एक्सप्रेस (सप्ताह में दो दिन)
36. कालका-साई नगर शिरडी एक्सप्रेस (सप्ताह में दो दिन) वाया हज़रत निजामुद्दीन, भोपाल, इटारसी

37. कामाख्या (गुवाहाटी)-आनंद विहार एक्सप्रेस (साप्ताहिक) वाया कटिहार, बरौनी, सीतापुर कैण्ट, मुरादाबाद
38. कामाख्या (गुवाहाटी)-बेंगलूरु एसी एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
39. कानपुर-आनंद विहार एक्सप्रेस (साप्ताहिक) वाया फर्रुखाबाद
40. कटिहार-हावड़ा एक्सप्रेस (साप्ताहिक) वाया मालदा टाऊन
41. कटरा-कालका एक्सप्रेस (सप्ताह में दो दिन) वाया मोरिन्डा
42. कोलकाता-आगरा एक्सप्रेस (साप्ताहिक) वाया अमेठी, राय-बरेली, मथुरा
43. कोलकाता-सीतामढी एक्सप्रेस (साप्ताहिक) वाया झांझा, बरौनी, दरभंगा
44. कोटा-जम्मू तवी एक्सप्रेस (साप्ताहिक) वाया मथुरा, पलवल
45. कुर्नूल टाऊन-सिंकदराबाद एक्सप्रेस (दैनिक)
46. लोकमान्य तिलक (टी)-कोचुवेली एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
47. लखनऊ-वाराणसी एक्सप्रेस (सप्ताह में 6 दिन) वाया राय-बरेली
48. मडगांव-मंगलोर इंटरसिटी एक्सप्रेस (दैनिक) वाया उडुपी, करवार
49. मंगलोर-काचेगुडा एक्सप्रेस (साप्ताहिक) वाया धोने, गूल्ती, रेणिगुंटा, कोयंबतूर
50. मऊ-आनंद विहार एक्सप्रेस (सप्ताह में 2 दिन)
51. मुंबई-सोलापूर एक्सप्रेस (सप्ताह में 6 दिन) वाया पुणे
52. नागरकोइल-बेंगलूरु एक्सप्रेस (दैनिक) वाया मदुरै, तिरुचिरापल्ली
53. नई दिल्ली-कटरा एसी एक्सप्रेस (सप्ताह में 6 दिन)
54. निजामाबाद-लोकमान्य तिलक (टी) एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
55. पटना-सासाराम इंटरसिटी एक्सप्रेस (दैनिक) वाया आरा
56. पाटलीपुत्र (पटना)-बेंगलूरु एक्सप्रेस (साप्ताहिक) वाया छिवकी
57. पुडुचेरी-कन्याकुमारी एक्सप्रेस (साप्ताहिक) वाया विल्लुपुरम, मइलादुतुरै, तिरुचिरापल्ली
58. पुरी-साई नगर शिरडी एक्सप्रेस (साप्ताहिक) वाया संबलपुर, टिटलागढ़, रायपुर, नागपुर, भुसावल
59. पुरी-अजमेर एक्सप्रेस (साप्ताहिक) वाया आबू-रोड
60. राधिकापुर-आनंद विहार लिंक एक्सप्रेस (दैनिक)
61. राजेन्द्र नगर टर्मिनस (पटना)-न्यू तिनसुकिया एक्सप्रेस (साप्ताहिक) वाया कटिहार, गुवाहाटी
62. तिरुपित-पुडुचेरी एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
63. तिरुपित-भुवनेश्वर एक्सप्रेस (साप्ताहिक) वाया विशाखापटनम

64. उना/नंगल डैम-हजूर साहेब नांदेड एक्सप्रेस (साप्ताहिक) वाया आनंदपुर साहिब, मोरिंडा, चंडीगढ, अंबाला
65. विशाखापटनम-जोधपुर एक्सप्रेस (साप्ताहिक) वाया टिटलागढ, रायपुर
66. विशाखापटनम-कोल्लम एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
67. यशवंतपुर-लखनऊ एक्सप्रेस (साप्ताहिक) वाया राय-बरेली, प्रतापगढ

पैसेंजर गाडियां

97. में इन नई पैसेंजर गाडियों को शुरू करने का प्रस्ताव करता हूं:-

1. बठिंडा-धुरी पैसेंजर (दैनिक)
2. बीकानेर-रतनगढ पैसेंजर (दैनिक)
3. भावनगर-पलिटाना पैसेंजर (दैनिक)
4. भावनगर-सुरेन्द्रनगर पैसेंजर (दैनिक)
5. बरेली-लालकुआं पैसेंजर (दैनिक)
6. छपरा-थावे पैसेंजर (दैनिक)
7. लोहारू-सीकर पैसेंजर (दैनिक) आमान परिवर्तन के बाद
8. मडगांव-रत्नागिरी पैसेंजर (दैनिक)
9. मारिकुप्पम-बेंगलुरू पैसेंजर (दैनिक)
10. मुजफ्फरपुर-सीतामढी पैसेंजर (दैनिक) वाया रूनिसेंदपुर
11. नादियाड-मोडासा पैसेंजर (सप्ताह में 6 दिन)
12. नांदयाल-कुर्नूल टाऊन पैसेंजर (दैनिक)
13. न्यू अमरावती-नारखेड पैसेंजर (दैनिक)
14. पुनलूर-कोल्लम पैसेंजर (दैनिक)
15. पूर्णा-परली वैजनाथ पैसेंजर (दैनिक)
16. पलानी-तिरूचंदूर पैसेंजर (दैनिक)
17. रतनगढ-सरदारशहर पैसेंजर (दैनिक) आमान परिवर्तन के बाद
18. समस्तीपुर-बनमंखी पैसेंजर वाया सहरसा, मधेपुरा (दैनिक) आमान परिवर्तन के बाद
19. शोरानूर-कोजीकोडे पैसेंजर (दैनिक)
20. सुरेन्द्रनगर-ध्रांगध्रा पैसेंजर (दैनिक)
21. सूरतगढ-अनूपगढ पैसेंजर (दैनिक)
22. सोमनाथ-राजकोट पैसेंजर (दैनिक)
23. सीतामढी-रक्सौल पैसेंजर (दैनिक)

24. श्रीगंगानगर-हनुमानगढ़-सादुलपुर पैसेंजर (दैनिक) आमान परिवर्तन के बाद
25. तालगुप्पा-शिमोगा टाऊन पैसेंजर (दैनिक)
26. त्रिशूर-गुरुवायूर पैसेंजर (दैनिक)

मेमू सेवाएं

98. मैं इन नई मेमू सेवाओं को शुरू करने का प्रस्ताव करता हूं:-

1. बाराबंकी-कानपुर
2. चेन्नै-तिरुपित
3. दिल्ली-रोहतक (मेमू द्वारा परंपरागत सेवा को बदलकर)
4. लखनऊ-हरदोई
5. सियालदह- बरहामपुर कोर्ट

डेमू सेवाएं

99. मैं इन नई डेमू सेवाओं को शुरू करने का प्रस्ताव करता हूं:-

1. भटकल-ठोकुर
2. दिल्ली-कुरुक्षेत्र वाया कैथल
3. कटवा-जंगीपुर
4. लखनऊ-सुल्तानपुर
5. लखनऊ-प्रतापगंज वाया गौरीगंज
6. मडगांव-करवार
7. रोहतक-रेवाड़ी
8. तरन तारन-गोइंदवाल साहेब

गाड़ियों का विस्तार

100. इन गाड़ियों के चालनक्षेत्र का विस्तार करने का प्रस्ताव है:-

1. 19601/19602 अजमेर-न्यू जलपाईगुडी एक्सप्रेस का उदयपुर तक
2. 15715/15716 अजमेर-किशनगंज एक्सप्रेस का न्यू जलपाईगुडी तक
3. 12403/12404 इलाहाबाद-मथुरा एक्सप्रेस का जयपुर तक
4. 17307/17308 बगलकोट-यशवंतपुर एक्सप्रेस का मैसूर तक
5. 18437/18438 भुवनेश्वर-भवानीपटना एक्सप्रेस का जूनागढ़ तक

6. 18191/18192 छपरा-कानपुर अनवरगंज एक्सप्रेस का फर्रुखाबाद तक
7. 16127/16128 चेन्नै-गुरुवायूर एक्सप्रेस के चेन्नै-मदुरै भाग का तूतीकोरिन तक
8. 12231/12232 चंडीगढ़-लखनऊ एक्सप्रेस का पटना तक (2 दिन)
9. 12605/12606 चेन्नै-तिरुचिरापल्ली एक्सप्रेस का करईकुडी तक
10. 14007/14008 दिल्ली-मुजफ्फरपुर एक्सप्रेस का रक्सौल तक आमान परिवर्तन के बाद
11. 14017/14018 दिल्ली-मुजफ्फरपुर एक्सप्रेस का रक्सौल तक आमान परिवर्तन के बाद
12. 12577/12578 दरभंगा-बेंगलूरु एक्सप्रेस का मैसूर तक
13. 14731/14732 दिल्ली-बठिंडा एक्सप्रेस का फाजिल्का तक
14. 14705/14706 दिल्ली सराय रोहिल्ला-सादुलपुर एक्सप्रेस का सुजानगढ़ तक (सालासर एक्सप्रेस)
15. 15159/15160 दुर्ग-छपरा एक्सप्रेस का मुजफ्फरपुर और गोंदिया तक
16. 12507/12508 गुवाहाटी-एर्णाकुलम एक्सप्रेस का तिरुवनंतपुरम तक
17. 17005/17006 हैदराबाद-दरभंगा एक्सप्रेस का रक्सौल तक आमान परिवर्तन के बाद
18. 17011/17012 हैदराबाद-बेलमपल्ली एक्सप्रेस का सिरपुर कागज़नगर तक
19. 16591/16592 हुबली-बेंगलूरु एक्सप्रेस का मैसूर तक
20. 12181/12182 जबलपुर-जयपुर एक्सप्रेस का अजमेर तक
21. 15097/15098 जम्मू तवी-बरौनी एक्सप्रेस का भागलपुर तक
22. 13117/13118 कोलकाता-बरहामपुर कोर्ट एक्सप्रेस का लालगोला तक
23. 22981/22982 कोटा-हनुमानगढ़ एक्सप्रेस का श्रीगंगानगर तक
24. 15609/15610 लालगढ़-गुवाहाटी एक्सप्रेस का न्यू तिनसुकिया
25. 12145/12146 लोकमान्य तिलक (टी)-भुवनेश्वर एक्सप्रेस का पुरी तक
26. 12545/12546 लोकमान्य तिलक (टी)-दरभंगा एक्सप्रेस का रक्सौल तक, आमान परिवर्तन के बाद
27. 12449/12450 मडगांव-हजरत निजामुद्दीन एक्सप्रेस का चंडीगढ़ तक
28. 12653/12654 मंगलोर-तिरुचिरापल्ली एक्सप्रेस का पुडुचेरी तक
29. 29019/29020 मेरठ-नीमच लिंक एक्सप्रेस का मंदसौर तक

30. 22107/22108 मुंबई सीएसटी-लातूर एक्सप्रेस का हज़ूर साहेब नांदेड तक
31. 14003/14004 नई दिल्ली-न्यू फरक्का एक्सप्रेस का मालदा टाऊन तक
32. 15723/15724 न्यू जलपाईगुडी-दरभंगा एक्सप्रेस का सीतामढ़ी तक
33. 18419/18420 पुरी-दरभंगा एक्सप्रेस का जयनगर तक
34. 19327/19328 रतलाम-चित्तौड़गढ़ एक्सप्रेस का उदयपुर तक
35. 13133/13134 सियालदह-वाराणसी एक्सप्रेस (2 दिन) का लखनऊ, मुरादाबाद के रास्ते दिल्ली तक
36. 14711/14712 श्रीगंगानगर-हरिद्वार एक्सप्रेस का ऋषिकेश तक
37. 16535/16536 सोलापूर-यशवंतपुर एक्सप्रेस का मैसूर तक
38. 19251/19252 सोमनाथ-द्वारका एक्सप्रेस का ओखा तक
39. 12629/12630 यशवंतपुर-हज़रत निज़ामुद्दीन संपर्क क्रांति एक्सप्रेस का 2 दिन चंडीगढ़ तक विस्तार
40. 59601/59602 अजमेर-ब्यावर पैसेंजर का मारवाड़ तक
41. 56513/56514 बेंगलूरु-नागौर पैसेंजर का करईकल तक
42. 51183/51184 भुसावल-अमरावती पैसेंजर का नारखेड़ तक
43. 57502/57503 बोधन-कामारेड्डी पैसेंजर का मिर्जापल्ली तक
44. 54632/54633 धुरी-हिसार/हिसार-लुधियाना पैसेंजर का सिरसा तक
45. 56700/56701 मदुरै-कोल्लम पैसेंजर का पुनलूर तक
46. 56709/56710 मदुरै-दिंडीगुल पैसेंजर का पलनी तक
47. 56275/56276 मैसूर-शिमोगा टाऊन पैसेंजर का तालगुप्पा तक
48. 59297/59298 पोरबंदर-वेरावल पैसेंजर का सोमनाथ तक
49. 66611/66612 एर्णाकुलम-त्रिशूर मेमू का पालक्काड तक
50. 67277/67278 फलकनुमा-भोनगिर मेमू का जनगांव तक
51. 66304/66305 कोल्लम-नागरकोइल मेमू का कन्याकुमारी तक
52. 63131/63132 कृष्णानगर सिटी-बरहामपोर कोर्ट मेमू का रानाघाट और कोसिमबाज़ार तक
53. 74021/74024 दिल्ली-शामली डेमू का सहारनपुर तक
54. 76837/76838 करईकुडी-मानमदुरै डेमू का विरुदुनगर तक, आमामान परिवर्तन के बाद
55. 79454/79445 मोरबी-वानकानेर डेमू का राजकोट तक
56. 77676/77677 मिरयालगुडा-नडिकुडी डेमू का पिडुगरुल्ला तक
57. 79301/79302 रतलाम-चित्तौड़गढ़ डेमू का भीलवाड़ा तक

गाड़ियों के फेरों में वृद्धि

101. इन गाड़ियों के फेरों में वृद्धि की जाएगी:-

1. 12547/12548 आगरा फोर्ट-अहमदाबाद एक्सप्रेस 3 से 7 दिन
2. 11453/11454 अहमदाबाद-नागपुर एक्सप्रेस 2 से 3 दिन
3. 22615/22616 कोयंबटूर-तिरुपित एक्सप्रेस 3 से 4 दिन
4. 14037/14038 दिल्ली-पठानकोट एक्सप्रेस 3 से 6 दिन
5. 19409/19410 गोरखपुर-अहमदाबाद एक्सप्रेस 1 से 2 दिन
6. 13465/13466 हावड़ा-मालदा टाऊन एक्सप्रेस 6 से 7 दिन
7. 12159/12160 जबलपुर-अमरावती एक्सप्रेस 3 से 7 दिन
8. 11103/11104 झांसी-बांद्रा (टी) एक्सप्रेस 1 से 2 दिन
9. 19325/19326 इंदौर-अमृतसर एक्सप्रेस 1 से 2 दिन
10. 12469/12470 कानपुर-जम्मू तवी एक्सप्रेस 1 से 2 दिन
11. 12217/12218 कोचुवेली-चंडीगढ़ एक्सप्रेस 1 से 2 दिन
12. 12687/12688 मद्रुरै-देहरादून/चंडीगढ़ एक्सप्रेस 1 से 2 दिन
13. 13409/13410 मालदा टाऊन-जमालपुर एक्सप्रेस 6 से 7 दिन
14. 17213/17214 नरसापुर-नागरसोल (साई नगर शिरडी के निकट) एक्सप्रेस 2 से 7 दिन
15. 12877/12878 रांची-नई दिल्ली गरीब रथ एक्सप्रेस 2 से 3 दिन
16. 18509/18510 विशाखापटनम-हजूर साहेब नांदेड एक्सप्रेस 2 से 3 दिन
17. 22819/22820 विशाखापटनम-लोकमान्य तिलक (टी) एक्सप्रेस 2 से 7 दिन
18. 18309/18310 संबलपुर-हजूर साहेब नांदेड एक्सप्रेस 2 से 3 दिन
19. 12751/12752 सिकंदराबाद-मनुगुरु एक्सप्रेस 3 से 7 दिन
20. 12629/12630 यशवंतपुर-हजरत निजामुद्दीन संपर्क क्रांति एक्सप्रेस 2 से 4 दिन
21. 56221/56222/56525/56526 बेंगलूरु-तुमकुर पैसंजर 6 से 7 दिन
22. 56321 कन्याकुमारी-तिरुनेलवेली पैसंजर 6 से 7 दिन
23. 56325 नागरकोइल-कन्याकुमारी पैसंजर 6 से 7 दिन
24. 56312 तिरुनेलवेली-नागरकोइल पैसंजर 6 से 7 दिन

102. सभी किठनाइयों से जूझते, उन्हें दूर करते और उनसे उबरते हुए, हमारा विशाल रेल परिवार एक राष्ट्रीय वाहक के रूप में अपनी ऐतिहासिक भूमिका निभाने के लिए पूरी निष्ठा के साथ प्रतिबद्ध है और समावेशी विकास के लिए एक सच्चे वाहक के रूप में संघर्षरत है। इसके लिए मैं विनम्रता से माननीय सदस्यों के सहयोग की अपेक्षा करूंगा।

103. मैंने प्रारंभ में क्रिस्टीन वेदरली की कविता का उल्लेख किया था। मैं पुनः उन्हीं की पंक्तियों को दोहराता हूँ:

But later on the Journey....
.....the engine's singing still.
If you listen very quietly
You will hear this little song,
"I thought I could, ... I could!"
And so it speeds along.

104. महोदया, इन शब्दों के साथ, मैं माननीय सदन के समक्ष 2013-14 का रेल बजट संस्तुत करता हूँ।

2012-13 में पूरी की जाने वाली नई लाइनें

1. अहमदनगर-नारायनदोह
2. अंगमालि-कालडी
3. बारापलासी-भतूरिया
4. बरकाकाना-सिद्धवार
5. बरमसिया-शिकारीपाड़ा
6. भालूना-कतूरिया
7. भिंड-इटावा (भाग)
8. बीथन-हसनपुर रोड
9. चंडी-बिहारशरीफ
10. चांगराबांधा-न्यू कूचबिहार
11. देवाराकादरा-कृष्णा (भाग)
12. दुधनोई-मेंदीपथार (भाग)
13. इटावा-मैनपुरी (भाग)
14. फतेहाबाद-इटावा (भाग)
15. गुलबर्गा-सुल्तानपुर
16. हजारीबाग-बेस
17. हिरीसावे-श्रवणबेलगोला
18. जमुआ-कवार
19. ककवाड़ा-करझौसा
20. कानीवेहल्ली-चिकमगलूर
21. खगडिया-बिष्णुपुर
22. खड़गपुर-छत्तरपुर
23. खुरदा रोड-खुरदा टाऊन
24. लांजीगढ रोड-जूनागढ (शेष भाग)
25. मारीकेल-मख्तल
26. मतनसीबपुर-मासाग्राम
27. मोरिंडा-खमाणो
28. बोगीबिल पुल तक नॉर्थ बैंक रेल लिंक और साउथ लिंक
29. पिनारगरिया-हरसिंघा
30. काजीगुंड-बनिहाल
31. रायचूर-पांडुरंगस्वामी (भाग)
32. रायदुर्ग-अवुलादत्ता (भाग)
33. सागरसुल्तानपुर-मशरख
34. समराला-साहनेवाल
35. उरवान-हजारीबाग (भाग)
36. वाई-लिंक मैनागुडी रोड, न्यू मैनागुडी, न्यू दोमोहिनी

2012-13 में पूरी की जाने वाली आमान परिवर्तन परियोजनाएं

1. बनमंखी-पूर्णिया
2. चौरादानो-रक्सौल (भाग)
3. चिंतामणि-सिदलाघाटा (भाग)
4. एदामन्न-पुनालूर
5. हनुमानगढ़-श्रीगंगानगर (भाग)
6. कृष्णानगर सिटी-अमघाटा
7. मुरलीगंज-बनमंखी (भाग)
8. पोलाची-पालक्काड का मुतलमाडा-पालक्काड
9. नौगढ़-बरहनी
10. पोलाची-पोदनूर का पोलाची-किनाट्टुकडावू
11. रंगापाडा नॉर्थ-नॉर्थ लखीमपुर
12. रतलाम-फतेहाबाद
13. सेनगोट्टई-भगवतीपुरम
14. सीकर-लोहारू

2012-13 में पूरी की जाने वाली दोहरीकरण परियोजनाएं

1. अज्जमपुर-शिवानी
2. अंबिका कालना-धात्रीग्राम
3. आपटा-जीते
4. अरियालूर-कल्लाक्कुडी पालनगंतम
5. अट्टीपट्टू-एण्णोर चौथी लाइन
6. बानस-सिरोही
7. बारदा-बासुल्या सुताहाटा
8. बेलघाना-तेंगनमाडा
9. भदभदाघाट-दीवानगंज
10. भगवानगोला-जियागंज
11. चंद्रापुरा-राजाबेरा (भाग)
12. चन्नापाटना-सेतीहल्ली
13. चौरी चौरा-बैतालपुर
14. चूल्हा-अनूपपुर
15. चाम्पा-बाई पास
16. दैनहाट-पतूली
17. दानकुनी-बल्ली (भाग)
18. धारनगांव-पालधी (भाग)
19. दुमेत्रा-चाम्पाझारन (भाग)
20. एसीवी-कुपगल
21. गढमाधोपुर-जेनापुर
22. घाघराघाट-चौकाघाट
23. गुलाबगंज-सुमेर
24. हानाकेरे-मांडया
25. हरि-वैकटनगर
26. होडल-छाता
27. जहांगीराबाद-बाराबंकी
28. जेनापुर-जखपुरा
29. झारसुगुडा-रेनगाली (भाग)
30. कल्हार-मंडी बामौरा
31. खड्गपुर-गोकुलपुर
32. कोरूकोन्डा-अलामान्डा-कंटकपल्ली

33. कोसगी-मंत्रालयम
34. कृष्णनगर-धुबलिया
35. कुरवाईकैतोरा-मंदिर बामोरा
36. मादपुर-जखपुर
37. महिसादल-बारदा
38. मंचेरियाल-मंदामारी
39. मंधार-उरकुरा
40. मांडया-येलियूर
41. मनोहरपुर-पसोइटा
42. मानसा-मौर
43. मेलमारूवतूर-तोझुपेइ
44. मुरगाछा-बेतथदहारी
45. मूरी-मूरी आउटर
46. नगवनगला-आजमपुर
47. नलहटी-ताकीपुर
48. ओट्टीवक्कम-मदुरनटकम
49. पंसकुडा-होर
50. पत्तली-पूर्बस्थली
51. फुलिया-कालीनारायणपुर
52. पीरपैथी-मिर्जाचौकी
53. पोराडांगा-महिषासुर
54. पोराडांगा-मनीग्राम
55. राजगोडा-तामलुक
56. राजखरसावां-महालीमारूप
57. साबरी रोड-लीलापुर
58. सिलयारी-मंधार
59. सिंहाचलम नॉर्थ-गोपालीपटनम बाई पास लाइन का दोहरीकरण
60. सूखी सेवियां-निषादपुरा
61. टिकियापाडा-संतरागाछी (भाग)
62. टिंडिवनम-पेरानी
63. तिनपहाड़-तलझारी
64. उकईसोनगढ़-चिंचपाडा
65. वालादी-कल्लाक्कुडी पालनगंथम
66. वेंकटचलम-निदीगुनपापलेम
67. वेंकटनगर-निगौरा

2012-13 में विद्युतीकरण किए जाने वाले खंड

1. इलाहाबाद, प्रयाग सहित फाफामऊ-ऊंचाहार
2. सीवान-बैतालपुर
3. अहमदपुर-सैंथिया-मुरारई
4. चानीपाई-सैंथिया
5. कन्नियामबाडी-वेल्लौर कैण्ट
6. शोराणूर-इलात्तूर
7. मोंध-फाफामऊ जंक्शन
8. चक्की बैंक (एक्स)-भरोली-रावी और बुधी-उझ-जम्मू तवी यार्ड
9. उधमपुर-मनवाल
10. तिनिच-दोमिनगढ़
11. कल्याणपुर-अनवरगंज-कानपुर सहित पामन-कानपुर
12. मथुरा-डीग
13. साहिब पुर कमाल-कारहा गोला रोड
14. कुरेता-मुकुरिया
15. झाउआ-मुकुरिया-बारसोई-किशनगंज
16. रामनगरम-मदूर
17. कौंडापुरम-वेमुलपाडु
18. गूत्ती-तातीचेरला
19. येलहंका-सोमेश्वरा
20. बेलापुर-दौंड

2013-14 में पूरी की जाने वाली नई लाइन परियोजनाएं

1. अवालुदातला-वेदावती पुल
2. अजीमगंज-जियागंज
3. बगलकोट-कारकेलमट्टी
4. बाह-इटावा
5. बांगुरग्राम-रास
6. बेस-कुजू
7. भामबेवा-गोहाना
8. भिंड-इटावा (शेष भाग)
9. छोटा उदयपुर-अम्बारी
10. दौसा-डिडवाना
11. देकपुरा-नूरसराय
12. दुधनोई-मेंदीपठार (शेष भाग)
13. गिनीगेरा-बुडागुम्पा
14. गोहाना-सोनीपत
15. हंसडीह-भदूरिया-शिकारीपाड़ा-हरिनसिंग
16. हारमुती-नहारलगुन (शेष भाग)
17. हजारीबाग-बानाडाग
18. कडप्पा-पेंडिलमारी
19. कावर यार्ड और पहुंच मार्ग
20. खुर्दा टाउन-सुनाखेला
21. मोर्ताड-अरमूर-निजामाबाद
22. पदमा-हजारीबाग
23. रायदुर्ग-अवालुदत्ता (भाग)
24. टांटीसिलवई-हुंदूर
25. तिलैया-खेरौंड
26. ऊधमपुर-कटरा
27. वालाजाह रोड-अरकोट

2013-14 में पूरी की जाने वाली आमान परिवर्तन परियोजनाएं

1. बरहनी-गोंडा
2. छिंदवाड़ा-सौसर
3. फतेहाबाद-इंदौर
4. कासगंज-बरेली
5. किनाट्टुक्कडावू-पोदनूर
6. मीनाक्षीवरम-पालक्काड
7. नॉर्थ लखीमपुर-मुरकोंगसेलेक
8. सूरतपुरा-एलेनाबाद

2013-14 में दोहरीकरण के प्रस्तावित खंड

1. अंबाला कैण्ट-दप्पर
2. अम्बारी फलकाटा-बेलाकोबा
3. अंगुल-केरजंग
4. अरियालूर-सेनदुरई
5. बारदोली-व्यारा
6. बासनी-भगत की कोठी
7. बेलाकोबा-रानीनगर-जलपाईगुडी
8. बेथुआदहारी-पलासी
9. भदाइयां-सुल्तानपुर
10. भदोही-मोंध
11. भुवनेश्वर-बारंग
12. बिमलगढ-पातासाही
13. बीना-कुरवाई केथोरा
14. बृंदामल-लपांग
15. ब्यादराहल्ली-पांडवपुरा
16. चक्की बैंक-भरोली
17. चंद्रापुरा-राजबेहरा (भाग)
18. चंद्रौली-त्रिवेदीगंज
19. चैंगान्नूर-तिरुवल्ला
20. छन्न अरौरियां-बुधी
21. चिलकिदरा-हरिचंदनपुर
22. चिंचपाड़ा-नंदुरबार
23. कटक-बैरांग
24. डेलांग-सखीगोपाल
25. धात्रीग्राम-नबद्वीपधाम
26. धुबुलिया-मुरुगाछा
27. गोलधी-क्यॉझर
28. गोल्डन रॉक बाईपास
29. जालंधर कैण्ट-सुचचीपिंड
30. जीते-पेन

31. कल्हर-बरेथ
32. कालूमना-नागपुर
33. कासू-रोहा
34. कोठारनाना-केशवगंज
35. लेबुतला-चाम्पापुकुर
36. लीलापुर-सुरेन्द्रनगर
37. लोहटा-चौखंडी-सेवापुरी
38. लूनी बाईपास सहित लूनी-हनवंत
39. महलीमरूप-सिनी
40. मौर-कोटफतेह
41. मोंध-सूरीवान
42. मुलुनतुरुत्ती-पिरावोम
43. नबद्वीपधाम-पूर्वास्थली
44. नरज-बारंग
45. न्यू अलीपुरद्वार-समुक्तला रोड
46. न्यू कूचबिहार-बानेस्वर
47. निदीगुंटापलेम-कृष्णपटनम
48. ओट्टीवक्कम-कारूनगुड़ी
49. पिरावोम रोड-कुरुपन्नतारा
50. पोरजानपुर-गोलधी
51. राघवपुरम-पेटमपेट
52. राजखरसवां-पेन्द्रासली
53. साहिबगंज-मिर्जाचौकी
54. सालावास-बसनी
55. सांची-सलामतपुर-दीवानगंज
56. सेनदुरई-इछनगाडु
57. सेतीहल्ली-मदूर
58. शिवानी-होसदुर्ग
59. शिवनगर-भंदुआं कलां
60. सिंहाचलम-गोपालपटनम बाई पास का दोहरीकरण
61. सिनी-गमरिया
62. सोमेर-सोरई
63. सोनपुर-हाजीपुर

64. सोरई-विदिशा
65. सूरीवान-सराय कानसराय
66. ताकीपुर-मोगराम
67. तालझडी-महाराजपुर
68. तामलुक-महिसादल
69. तैंगनमाडा-खोंगसारा
70. तिरूवोतियूर-एण्णोर
71. तोझुपेडू-ओलाकूर-टिंडीवनम
72. तुगलकाबाद जंक्शन केबिन-पलवल चौथी लाइन
73. उलूंदरपेट-परीक्कल
74. वानी रोड-सबली रोड
75. वीरमगाम-सादला
76. वृद्धाचलम जंक्शन से उलूंदरपेट
77. येलहंका-चेन्नासांदरा
