

बजट 2014-2015
श्री डी.वी. सदानन्द गौड़ा
रेल मंत्री जी का भाषण
8 जुलाई 2014

अध्यक्ष महोदया,

1. मैं सम्मानित सदन के समक्ष वर्ष 2014-15 के लिए रेलवे की अनुमानित आय और व्यय का विवरण प्रस्तुत कर रहा हूँ। मुझे गणतंत्र के इस मंदिर में खड़े होने का अवसर प्राप्त हुआ है और मैं देश की जनता का आभारी हूँ जिन्होंने अपनी अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए हमें यहां चुनकर भेजा है।
2. मैं माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेंद्र मोदी जी का आभारी हूँ जिन्होंने मुझ में विश्वास व्यक्त किया है और भारतीय रेलवे का नेतृत्व करने की बड़ी जिम्मेदारी मुझे सौंपी है। मैं इस जिम्मेदारी को पूरा करने का वादा करता हूँ और न केवल भारतीय रेल का नेतृत्व करने बल्कि श्री नरेंद्र मोदी जी के कुशल नेतृत्व में एक प्रगतिशील भारत के निर्माण का हर संभव प्रयास करने का भी वचन देता हूँ।
3. मुझे अपना पहला रेल बजट प्रस्तुत करते हुए अत्यंत हर्ष का अनुभव हो रहा है। भारतीय रेल, देश का अग्रणी वाहक होने के साथ-साथ भारतीय अर्थव्यवस्था की बुनियाद और आत्मा भी है। उत्तर में बारामूला से लेकर दक्षिण में कन्याकुमारी तक और पश्चिम में ओखा से लेकर पूर्व में लेखापानी तक देश के प्रत्येक नागरिक के दिलों में इसकी गूंज सुनाई देती है। अध्यक्ष महोदया, हम सभी जानते हैं कि भारतीय रेल सभी क्षेत्रों, वर्गों और मजहबों से परे है और इसमें एक लघु भारत सफ़र करता है।
4. बेंगलूरु की गलियों के एक आम आदमी से लेकर कोलकाता में मछली विक्रेताओं तथा चहल-पहल भरे निजामुद्दीन स्टेशन तक, हर जगह आपको इस देश का नागरिक भारतीय रेलवे से यात्रा करने के लिए बेताब मिलेगा।
5. माननीय अध्यक्ष महोदया, यद्यपि मुझे पदभार ग्रहण किए हुए मुश्किल से एक महीना हुआ है, मेरे पास माननीय संसद सदस्यों, सरकार में मेरे सहयोगियों, राज्यों, स्टोक होल्डरों, संगठनों और देश के विभिन्न कोनों से नई गाड़ियों, नई रेल लाइनों और बेहतर सुविधाओं के लिए अनुरोधों और सुझावों की बाढ़-सी आ गई है। मैं जानता हूँ कि हर कोई यह महसूस

करता है कि उनके पास उन सभी चुनौतियों का समाधान है जिनका सामना भारतीय रेलवे कर रही है. इस विशाल संगठन की भारी जटिलताओं और समस्याओं से परिचित होने से पहले मेरी भी ऐसी धारणा थी। अब मैं रेल मंत्री के रूप में इन अपेक्षाओं को पूरा करने में अपनी बड़ी जिम्मेदारियों से अभिभूत हूँ।

अध्यक्ष महोदया, मुझे कौटिल्य के निम्नलिखित शब्दों का स्मरण होता है:

प्रजासुखे सुखं राज्ञः प्रजानां च हिते हितम्।
नात्मप्रियं हितं राज्ञः प्रजानां तु प्रियं हितम्।।

जनता की खुशियों में शासक की खुशी निहित होती है
उनका कल्याण उसका कल्याण होता है
जिस बात से शासक को खुशी होती है वह उसे ठीक नहीं समझेगा
परन्तु जिस किसी बात से जनता खुश होती है
शासक उसे ठीक समझेगा।

- कौटिल्य का अर्थशास्त्र

6. भारतीय रेल इस उपमहाद्वीप के 7172 से अधिक स्टेशनों को जोड़ते हुए प्रतिदिन 12617 गाड़ियों में 23 मिलियन से ज्यादा यात्रियों को ढोती है। यह प्रतिदिन आस्ट्रेलिया की संपूर्ण जनसंख्या को ढोने के बराबर है। हम 7421 से अधिक मालगाड़ियों में प्रतिदिन लगभग 3 मिलियन टन माल ढोते हैं। अध्यक्ष महोदया, एक बिलियन टन माल यातायात से अधिक लदान कर चीन, रूस और संयुक्त राज्य अमेरिका की रेलों के सेलेक्ट क्लब में भारतीय रेल को प्रवेश करने की उपलब्धि हासिल है, अब मेरा लक्ष्य विश्व में सबसे अग्रणी वाहक के रूप में उभरने का है।
7. अध्यक्ष महोदया, जैसा आप जानती हैं, भारतीय रेल, यात्रियों को ढोने के अतिरिक्त कोयला भी ढोती है।

यह स्टील की ढुलाई करती है
यह सीमेंट की ढुलाई करती है
यह नमक की ढुलाई करती है
यह खाद्यान्नों और चारे की ढुलाई करती है
और यह दूध की भी ढुलाई करती है

इस प्रकार, भारतीय रेल व्यावहारिक रूप से सभी की ढुलाई करती है और यह किसी भी वस्तु को ना नहीं करती है, बशर्ते उसे मालडिब्बे में ढोया जा सकता हो। सबसे महत्वपूर्ण है कि हम रक्षा संगठन की आपूर्ति श्रृंखला की रीढ़ बनकर राष्ट्र की सुरक्षा में एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाते हैं।

8. अध्यक्ष महोदया, हालांकि हम प्रतिदिन 23 मिलियन यात्रियों को ढोते हैं लेकिन अभी भी काफी जनता ऐसी है जिन्होंने अभी तक रेलगाड़ी में पैर तक नहीं रखा है। हम औद्योगिक समूहों को पत्तनों और खदानों से जोड़ते हुए प्रतिवर्ष एक बिलियन टन से अधिक माल यातायात का लदान करते हैं लेकिन अभी भी कई अंदरूनी भाग रेल संपर्क की प्रतीक्षा कर रहे हैं। यद्यपि विगत वर्षों में माल यातायात व्यापार निरंतर बढ़ रहा है, भारतीय रेल देश में सभी साधनों से ढोए जाने वाले कुल माल यातायात का 31% को ही ढोती है। ये ऐसी चुनौतियां हैं जिनका हमें सामना करना है।
9. अध्यक्ष महोदया, विविध किस्म की जिम्मेदारियां निभाने वाले इस प्रकार के विशाल संगठन से एक वाणिज्यिक उद्यम के रूप में आमदनी अर्जित करने के साथ एक कल्याणकारी संगठन के रूप में भी कार्य करने की उम्मीद की जाती है। ये दो कार्य, रेलपथ की दो पटरियों के समान हैं, जो हालांकि साथ-साथ चलती हैं लेकिन कभी मिलती नहीं हैं। अभी तक भारतीय रेल इन दो विरोधात्मक उद्देश्यों में संतुलन बनाते हुए इस कठिन कार्य को निभाती रही है।
10. 2000-01 में सामाजिक सेवा-दायित्व, सकल यातायात प्राप्ति के 9.4% से बढ़कर 2010-11 में 16.6% हो गया। 2012-13 में इस प्रकार का दायित्व 20,000 करोड़ रु. से भी अधिक हो गया। इस वर्ष का कुल निवेश अर्थात् बजटीय स्रोतों के अंतर्गत योजना परिव्यय 35,241 करोड़ रु. था। इस प्रकार सामाजिक दायित्व के बोझ की राशि बजटीय स्रोतों के अंतर्गत हमारे योजना परिव्यय के आधे से भी ज्यादा है।
11. अध्यक्ष महोदया, सामाजिक दायित्वों पर बजटीय स्रोतों के अंतर्गत अपने योजना परिव्यय के आधी से ज्यादा राशि खर्च करने वाला कोई भी संगठन अपने विकास कार्यों के लिए मुश्किल से ही पर्याप्त संसाधन जुटा सकता है।

बहरहाल, अध्यक्ष महोदया, भारतीय रेल अपने सामाजिक दायित्वों को पूरा करती रहेगी लेकिन कार्यकुशलता तथा गाड़ी परिचालन की संरक्षा के साथ समझौता किए बिना एक सीमा के बाद इन दो परस्पर विरोधी उद्देश्यों में संतुलन बनाए रखना संभव नहीं है।

12. हमारे पास 1.16 लाख किमी. लंबाई का कुल रेलपथ, 63,870 सवारी डिब्बे, 2.4 लाख से अधिक माल डिब्बे और 13.1 लाख कर्मचारी हैं। इसके लिए

ईंधन, वेतन और पेंशन, रेलपथ एवं सवारी डिब्बा अनुरक्षण और इससे भी अधिक महत्वपूर्ण, संरक्षा संबंधी कार्यों पर खर्च की आवश्यकता होती है। इन कार्यों पर सकल यातायात आमदनी से होने वाली हमारी अधिकांश आय खर्च हो जाती है। वर्ष 2013-14 में, सकल यातायात आमदनी 1,39,558 करोड़ रु. और कुल संचालन व्यय 1,30,321 करोड़ रु. था, जिसका परिचालन अनुपात लगभग 94% बनता है।

13. अध्यक्ष महोदया, इससे पता चलता है कि अर्जित किए गए प्रत्येक रूपए में से हम 94 पैसा परिचालन पर खर्च कर देते हैं। हमारे पास अधिशेष के रूप में 6 पैसा ही बचता है। यह राशि कम होने के अलावा किरायों में संशोधन न किए जाने के कारण इसमें निरन्तर गिरावट आई है। अनिवार्यतः किए जाने वाले लाभांश और लीज प्रभारों के भुगतान के बाद वर्ष 2007-08 में यह अधिशेष 11,754 करोड़ रु. था और मौजूदा वित्त वर्ष में 602 करोड़ रु. होने का अनुमान है।

अध्यक्ष महोदया, रेलों द्वारा इस प्रकार जुटाए गए इस बहुत ही कम अधिशेष द्वारा संरक्षा, क्षमता बढ़ाने, अवसंरचना, यात्री सेवाओं और सुख-सुविधाओं को बेहतर बनाने के कार्यों को वित्तपोषित किया जाना है।

14. मात्र चालू परियोजनाओं के लिए ही 5 लाख करोड़ रूपए अर्थात् प्रतिवर्ष लगभग 50,000 करोड़ रूपए अपेक्षित हैं। इससे अपेक्षित राशि अधिशेष के रूप में उपलब्ध राशि के बीच भारी अंतर आ जाता है।
15. यद्यपि इस अन्तर को पाटने के लिए विवेकपूर्ण प्रयास किए जाने चाहिए थे, परन्तु जो टैरिफ नीति अपनाई गई उसमें युक्तिसंगत दृष्टिकोण की कमी रही। यात्री किरायों को लागत से कम रखा गया और इस प्रकार पैसेंजर गाड़ी के परिचालन में हानि हुई। यह हानि बढ़ती रही जो 2000-01 में प्रति पैसेंजर कि.मी. 10 पैसे से बढ़कर 2012-13 में 23 पैसे हो गई क्योंकि यात्री किरायों को सदैव कम रखा गया।
16. दूसरी ओर माल भाड़ा दरों को समय-समय पर बढ़ाया गया और उन्हें ज्यादा रखा गया ताकि पैसेंजर सेक्टर में होने वाली हानि की प्रतिपूर्ति की जा सके। परिणामस्वरूप माल यातायात निरन्तर रेलवे से छूटता गया। विगत 30 वर्षों में कुल माल यातायात में रेलवे का हिस्सा निरन्तर कम हुआ है। अध्यक्ष महोदया, यह उल्लेखनीय है कि कुल माल यातायात में रेलवे का हिस्सा कम होना, राजस्व की हानि होना जैसा ही है।
17. अध्यक्ष महोदया, यह बताने के बाद कि किस प्रकार राजस्व को गंवाया गया अब मैं यह बताना चाहता हूँ कि किस प्रकार निवेश में दिशाहीनता रही।

18. परियोजनाओं को पूरा करने पर जोर दिए जाने के बजाय उन्हें स्वीकृत कर देने पर ध्यान दिया गया। पिछले 30 वर्षों के दौरान 1,57,883 करोड़ रुपए मूल्य की कुल 676 परियोजनाएं स्वीकृत की गईं, इनमें से केवल 317 परियोजनाओं को ही पूरा किया जा सका और शेष 359 परियोजनाओं को पूरा किया जाना बाकी है, जिन्हें पूरा करने के लिए अब 1,82,000 करोड़ रुपए अपेक्षित होंगे।
19. पिछले 10 वर्षों में 60,000 करोड़ रुपए मूल्य की 99 नई लाइन परियोजनाओं को स्वीकृत किया गया, जिनमें से आज की तारीख तक मात्र एक परियोजना को ही पूरा किया गया है। वास्तव में इसमें 4 परियोजनाएं तो ऐसी हैं जो 30 वर्ष तक पुरानी हैं परन्तु वे किसी न किसी कारण से अभी तक पूरी नहीं हुई हैं। जितनी अधिक परियोजनाओं को हम इसमें जोड़ देंगे हम उनके लिए उतना ही कम संसाधन मुहैया करा पाएंगे और उन्हें पूरा करने में उतना ज्यादा समय भी लगेगा।
- यदि यही प्रवृत्ति जारी रखी गयी तो मैं निश्चित तौर पर कह सकता हूँ कि और अधिक हजारों करोड़ रुपए खर्च हो जाएंगे और इससे मुश्किल से ही कोई प्रतिफल प्राप्त होगा।
20. अध्यक्ष महोदया, भारतीय रेलों की कभी न समाप्त होने वाली परियोजनाओं के बारे में बताने के बाद अब मैं परियोजनाओं का चयन करने में किस प्रकार प्राथमिकता दी जाती है, उसका उल्लेख करता हूँ। अति संतृप्त नेटवर्क में भीड़भाड़ को कम करने के लिए दोहरीकरण और तिहरीकरण के लिए किए जाने वाले निवेश से रेलों को धन प्राप्त होता है। दूसरी ओर नई लाइनों का निर्माण करने से अधिकांशतः परिचालनिक लागत भी पूरी प्राप्त नहीं होती है, क्योंकि उसके अनुरूप मांग नहीं होती है।
21. पिछले 10 वर्षों में भारतीय रेल ने 3738 किमी. नई लाइनों को बिछाने के लिए 41,000 करोड़ रुपए का निवेश किया। दूसरी ओर इसने 5050 किमी. के दोहरीकरण के लिए मात्र 18,400 करोड़ रुपए ही खर्च किए। यद्यपि प्रणाली को सुदृढ़ बनाने के लिए यह प्राथमिकता वाला कार्य था।
22. संयोग से, मैं भारतीय रेल के बारे में किसी व्यक्ति द्वारा कही गई निम्नलिखित बात, को यहां उद्धृत करना चाहूंगा। मैं इसे तब तक नहीं समझ पाया जब तक मुझे इन तथ्यों की जानकारी नहीं थी, जिनका मैंने अभी तक जिक्र किया है। यह कथन इस प्रकार है :
- “आपने ऐसे किसी व्यापार के बारे में नहीं सुना होगा, जिसका एकाधिकार हो, जिसका ग्राहक आधार लगभग 125 करोड़ हो, जिसकी 100% बिक्री अग्रिम भुगतान पर होती हो, और उसके बावजूद उसके पास धन का अभाव हो।”

अध्यक्ष महोदया, अब तक भारतीय रेल की यही कहानी रही है।

23. अध्यक्ष महोदया, रेलवे द्वारा सामाजिक दायित्व का निर्वहन करना कोई मुद्दा नहीं है। परन्तु सामाजिक जरूरत के नाम पर लोक-लुभावन परियोजनाओं का चयन किया गया, जिनसे रेलवे को मुश्किल से कोई राजस्व प्राप्त हुआ हो। सामाजिक दायित्व के नाम पर अलाभप्रद परियोजनाओं पर निवेश किया जाना जारी रहा। समग्रतः देखा जाए तो कई वर्षों तक न तो इन परियोजनाओं से रेलवे को कोई प्रतिफल प्राप्त हुआ और न ही पूरी तरह से सामाजिक दायित्व ही पूरा हुआ।
24. इस त्रुटिपूर्ण प्रबंधन और उदासीनता से बहुत वर्षों से रेलवे धन की भारी तंगी का सामना कर रही है, 'जो स्वर्णिम दुविधा के दशक' - वाणिज्यिक व्यवहार्यता और सामाजिक व्यवहार्यता के बीच चयन की दुविधा का परिणाम है।
- अध्यक्ष महोदया, मुझे पता है कि मेरे पूर्ववर्ती सम्मानित मंत्री भी इस अनिश्चितता की स्थिति से परिचित थे परन्तु उनके द्वारा इन परियोजनाओं की घोषणा करते समय सदन में बजने वाली तालियां सुनने से प्राप्त होने वाले 'नशे' का वे परित्याग न कर सके।
25. अध्यक्ष महोदया, कुछ नई परियोजनाओं की घोषणा करके मैं भी इस सम्मानित सदन से तालियां पा सकता हूं परन्तु यह कठिन स्थिति से गुजर रहे इस संगठन के प्रति अन्याय करना होगा। मेरी इच्छा है कि रेल की स्थिति में सुधार लाकर मैं वर्ष भर तालियां पाता रहूं।
26. भारतीय रेल की इस शोचनीय स्थिति को तत्काल ठीक किए जाने की आवश्यकता है। कुछ सुधारात्मक उपायों, जिनकी मैंने योजना बनाई है, में एक उपाय किरायों में संशोधन का रहा। यह एक कठिन परन्तु जरूरी निर्णय था। अध्यक्ष महोदया, जैसाकि कहा गया है कि

यत्तदग्रे विषमिव परिणामे अमृतोपमम्।

"दवा खाने में तो कड़वी लगती है
लेकिन उसका परिणाम मधुर होता है।"

इस किराया संशोधन से भारतीय रेल को लगभग 8000 करोड़ रुपए का अतिरिक्त राजस्व प्राप्त होगा। बहरहाल, स्वर्णिम चतुर्भुज नेटवर्क को पूरा करने के लिए हमें 9 लाख करोड़ रुपए से ज्यादा की और केवल एक बुलेट गाड़ी चलाने के लिए लगभग 60,000 करोड़ रुपए की आवश्यकता है।

अध्यक्ष महोदया, क्या यह उचित होगा कि इन निधियों की व्यवस्था करने के लिए किरायों और माल-भाड़ा की दरों में वृद्धि की जाए और उसका बोझ जनता पर डाला जाए।

चूंकि यह अवास्तविक है, इसलिए इन निधियों की व्यवस्था करने के लिए मुझे वैकल्पिक उपायों पर सोचना होगा।

I. संसाधन जुटाना

1. रेलवे के सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों के संसाधनों का उपयोग

अध्यक्ष महोदया, रेलवे के सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों का निष्पादन सराहनीय है और इनकी वित्तीय स्थिति सुदृढ़ है। मैं रेलवे की अवसंरचनात्मक परियोजनाओं में रेलवे के सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों की अधिशेष निधियों को निवेश करने के लिए एक योजना शुरू करने का प्रस्ताव रखता हूं, जिससे सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों के लिए आकर्षक प्रतिफल की प्राप्ति होगी।

2. घरेलू और विदेशी प्रत्यक्ष निवेश (एफडीआई) के जरिए रेल अवसंरचना में निजी निवेश:

रेलवे सेक्टर की उन्नति रेल अवसंरचना में निवेश करने के लिए पूरी तरह से निधियों की उपलब्धता पर निर्भर है। इन आवश्यकताओं की पूर्ति के लिए आंतरिक राजस्व स्रोत और सरकारी वित्तपोषण अपर्याप्त हैं। इसलिए, रेल सेक्टर में एफडीआई की अनुमति के लिए रेल मंत्रालय को मंत्रिमंडल का अनुमोदन चाहिए।

3. सार्वजनिक निजी भागीदारी:

संसाधनों को जुटाने के लिए सार्वजनिक निजी भागीदारी के संबंध में कई बार चर्चा हुई है। रेलवे एक व्यापक पूंजी वाला सेक्टर होने के बावजूद, रेलवे को पीपीपी माध्यम के जरिए उल्लेखनीय ढंग से संसाधन जुटाने में सफलता प्राप्त नहीं हुई है। अध्यक्ष महोदया, इस संबंध में, मैं ईमानदारी से सही दिशा में कार्रवाई करने का प्रयास करूंगा। बड़ी संख्या में भावी परियोजनाओं को पीपीपी माध्यम के जरिए पूरा करने का हमारा लक्ष्य है जिसमें हाई-स्पीड रेल शामिल है, जिसके लिए भारी निवेश की आवश्यकता है।

अध्यक्ष महोदया, संसाधन जुटाने के अलावा, रेलवे संबंधी योजना और प्रशासन के विभिन्न पहलुओं को युक्तिसंगत ढंग से नियंत्रित करने की आवश्यकता है।

4. इस उद्देश्य की पूर्ति के लिए मैं निम्नलिखित उपाय अपनाए जाने का प्रस्ताव करता हूं:

क) नियर प्लान होलीडे अप्रोच

ख) चालू परियोजनाओं की प्राथमिकता और उन्हें पूरा करने के लिए समय-सीमा का निर्धारण

- ग) रेल अवसंरचना हेतु निधियां जुटाने के लिए तंत्र की संकल्पना
- घ) परियोजना कार्यान्वयन के लिए निर्णय लेने में सहायक प्रणाली
- ङ) खरीद प्रक्रिया में नीति संबंधी भागीदारी और पारदर्शिता
- च) आयातित उत्पादों का बड़े पैमाने पर देशीकरण
- छ) अंतर्राष्ट्रीय स्तर के संरक्षा मानक अपनाना और दुर्घटनाओं के कारणों का अध्ययन करने के लिए सिम्युलेशन सेंटर की स्थापना
- ज) रेलइंजनों, सवारी डिब्बों और वैगन लीजिंग मार्केट के विकास को प्रोत्साहन देना

अब, अध्यक्ष महोदया, मैं माननीय सदन के समक्ष वर्ष 2013-14 के वित्तीय निष्पादन प्रस्तुत करने की अनुमति चाहूंगा।

II. वित्तीय निष्पादन 2013-14

1. अंतरिम बजट प्रस्तुत किए जाने और पिछली फरवरी में "लेखानुदान" पारित किए जाने के बाद से वित्तीय स्थिति बदली है। महोदया, रेलवे पर 1050.18 मिलियन टन की ढुलाई की गई। माल आमदनी केवल 94 करोड़ रु. कम रही। साथ ही, आरंभिक यात्री यातायात भी संशोधित लक्ष्य की तुलना में 46 मिलियन कम था और यात्री यातायात से आमदनी संशोधित लक्ष्य की तुलना में 968 करोड़ रु. कम रही।
2. कुल मिलाकर, यद्यपि सकल यातायात प्राप्ति में 12.8% की वृद्धि हुई और यह बढ़कर 1,39,558 करोड़ रु. हो गई लेकिन यह संशोधित लक्ष्य से 942 करोड़ रु. कम रही। दूसरी ओर, साधारण संचलन व्यय 97,571 करोड़ रु. था, जो 511 करोड़ रु. अधिक था।
3. कम प्रावधान को वास्तविक खर्च के अनुरूप बनाने के लिए पेंशन निधि में विनियोजन बढ़ाना पड़ा।
4. परिणामस्वरूप, वर्ष के अंत में 7,943 करोड़ रु. के सरप्लस के बजाय वस्तुतः सरप्लस 3,783 करोड़ रु. था अर्थात् इसमें 4,160 करोड़ रु. की कमी हुई। यह स्थिति 8,010 करोड़ रु. की लाभांश दायिता पूरी करने के बाद है।
5. 2013-14 की योजना में 14,496 करोड़ रु. के संशोधित लक्ष्य की तुलना में आंतरिक तौर पर 11,710 करोड़ रु. सृजित किए गए। इसमें 2,786 करोड़ रु. की कमी हुई।

6. सरल भाषा में, वर्ष 2013-14 के संशोधित अनुमानों की तुलना में यातायात वृद्धि में गिरावट आयी। बहरहाल, खर्च में वृद्धि हुई और यह अनुमान की तुलना में अधिक था। परिचालन अनुपात में संशोधित लक्ष्य की तुलना में 2.7% की गिरावट आयी और यह 2013-14 के वित्त वर्ष के अंत में 93.5% तक पहुंच गया।
7. जहां-तक 2013-14 की हमारी योजना व्यय का संबंध है, यह मुख्यतः पीपीपी लक्ष्यों के फलीभूत न होने के कारण 59,359 करोड़ रु. के संशोधित लक्ष्य से कम रहा।

अध्यक्ष महोदया, अब मैं इस सदन के समक्ष वर्ष 2014-15 के लिए बजट अनुमान प्रस्तुत करता हूं।

III. 2014-15 के लिए बजट अनुमान :

1. अर्थव्यवस्था में और अधिक वृद्धि की उम्मीद करते हुए, मैं 1,64,374 करोड़ रु. की कुल आमदनियों की आशा करता हूं और कुल व्यय के रूप में 1,49,176 करोड़ रु. निर्धारित करता हूं।
2. मुझे माल-यातायात में 4.9 % की वृद्धि की आशा है, जो वर्ष 2013-14 की तुलना में 51.07 मिलियन टन बढ़कर 1,101.25 मिलियन टन हो जाएगा जो पहले दो महीनों के रुझान पर आधारित है। मुझे यात्री यातायात में 2013-14 के ऊपर मामूली वृद्धि की उम्मीद है। माल-यातायात से 1,05,770 करोड़ रु. और यात्री यातायात से 44,645 करोड़ रु. आमदनी होने का अनुमान है।
3. 25.06.2014 से लागू किरायों में वृद्धि से रेलवे को राहत मिली है, जो भले ही कम हो लेकिन बहुत जरूरी थी। मैंने मासिक सीजन टिकट के किरायों में संशोधन करने संबंधी उपनगरीय यात्रियों के अनुरोध पर विचार किया है, इस वजह से होने वाली राजस्व की हानि लगभग 610 करोड़ रु. होगी।
4. यहां मैं उल्लेख करना चाहूंगा कि, जैसाकि माननीय सदन द्वारा मंजूरी दी गई है, यात्री किरायों और मालभाड़े में आवधिक संशोधन ईंधन की कीमतों के संशोधनों से जोड़ा जाएगा ताकि ईंधन की लागत में वृद्धि से रेलवे राजस्व को सुरक्षित रखा जा सके।
5. अध्यक्ष महोदया, कुल व्यय में से साधारण संचलन व्यय 1,12,649 करोड़ रु. प्रस्तावित किया गया है जो 2013-14 की तुलना में 15,078 करोड़ रु. अधिक है। ईंधन की कीमतों में वृद्धि और कर्मचारी लागतों में वृद्धि की वजह से ऐसा

करना आवश्यक हो गया। वर्ष 2013-14 में पेंशन व्यय में लगभग 16% की वृद्धि हुई थी। इसी रुख को ध्यान में रखते हुए पेंशन के लिए 28,850 करोड़ रु. का प्रावधान रखा गया है।

IV. वार्षिक योजना 2014-15

1. अध्यक्ष महोदया, मैं महत्वपूर्ण सड़क संरक्षा कार्यों के लिए पूंजी के रूप में 1,100 करोड़ रु. और डीजल उपकर से रेलवे के हिस्से के रूप में 273 करोड़ रु. का अतिरिक्त बजटीय समर्थन देने के लिए वित्त मंत्री का धन्यवाद करता हूं। मुख्यतः इस उपाय और अतिरिक्त संसाधन जुटाने के प्रयासों के कारण, मैं बजटीय स्रोतों के अंतर्गत योजना परिव्यय को बढ़ाकर 47,650 करोड़ रु. करने का प्रस्ताव करता हूं जो 2013-14 की तुलना में 9,383 करोड़ रु. अधिक हैं। इस उच्चतर योजना परिव्यय का बड़ा हिस्सा संरक्षा संबंधी कार्यों को जाता है, जो हमारी सरकार की उच्च प्राथमिकता भी है।
2. जैसाकि, मैंने योजना परिव्यय का आंतरिक संसाधन घटक अंतरिम स्तर को बढ़ा दिया है, इसलिए मैं भारतीय रेल वित्त निगम के माध्यम से बाजार से उधार घटाकर 11,790 करोड़ रु. करने का प्रस्ताव करता हूं। सार्वजनिक निजी भागीदारी से संसाधनों को अंतरिम स्तर पर रखा जाता है।
3. अध्यक्ष महोदया, अधिकांश रेल परियोजनाओं की समयावधि बढ़ने और परिणामस्वरूप लागत बढ़ना वर्षों से रेलवे के लिए अत्यधिक चिंता का विषय रहा है। मैं, प्राथमिकता और संरक्षा को ध्यान में रखते हुए, मौजूदा वर्ष के दौरान पूरा करने हेतु लक्षित परियोजनाओं के लिए पूर्ण वित्तीय परिव्यय की व्यवस्था करने का प्रस्ताव करता हूं। मैंने 30 प्राथमिकता वाले कार्यों को उनकी समय से प्रगति के लिए पर्याप्त आबंटन सुनिश्चित किया है।
4. उपलब्ध संसाधनों का संरक्षा और गाड़ी परिचालन में क्षमता संवर्धन तथा साफ-सफाई पर बल देते हुए यात्रियों के लिए सुविधाओं और सेवाओं में सुधार जैसे उच्च प्राथमिकता वाले क्षेत्रों के लिए आबंटन मेरे लिए एक महत्वपूर्ण विषय है।

अध्यक्ष महोदया, अब मुझे इस बजट के महत्वपूर्ण क्षेत्रों का ब्यौरा प्रस्तुत करने की अनुमति दें।

V.

यात्री सुविधाएं एवं स्टेशन प्रबंधन

स्टेशनों पर सुविधाएं :

1. यात्री सुख-सुविधाओं के रूप में भारतीय रेल सभी महत्वपूर्ण स्टेशनों पर पीपीपी के माध्यम से उपरी पैदल पुल, एस्केलेटर और लिफ्ट की व्यवस्था करने पर विचार करती है।
2. भारतीय रेल इस वर्ष रेलवे स्टेशनों पर पानी की आपूर्ति, प्लेटफार्म शेल्टर, शौचालयों की पर्याप्त व्यवस्था करने का पूरा प्रयास करेगी।

निजी संगठनों के माध्यम से यात्री सुविधाएं :

3. भारतीय रेल सभी महत्वपूर्ण स्टेशनों पर बैटरी चालित कार्ट शुरू करने का प्रस्ताव करती है ताकि भिन्न रूप से सक्षम और वरिष्ठ नागरिक आराम से किसी भी प्लेटफार्म तक पहुंच सकें।
4. हमने स्टेशनों पर यात्री सुविधाएं मुहैया कराने के लिए व्यक्तिगत, गैर सरकारी संगठनों, ट्रस्टों, चेरीटेबल संस्थानों, कॉरपोरेटों आदि को शामिल करने का प्रस्ताव किया है।

ऑफिस ऑन व्हील्स :

5. चूंकि भारतीय रेल पर बहुत से व्यवसायी यात्रा करते हैं जो सफर में काफी समय व्यतीत करते हैं इसलिए उनके द्वारा समय के सदुपयोग के लिए मैं चुनिंदा गाड़ियों में भुगतान के आधार पर वर्क स्टेशनों की व्यवस्था करने का प्रस्ताव करता हूं। इस वर्ष एक पायलट परियोजना शुरू कर दी जाएगी।

रेलवे विश्रामालयों की ई-बुकिंग:

6. इस वर्ष के दौरान सभी स्टेशनों पर रेलवे विश्रामालयों की ऑन लाइन बुकिंग सुविधा प्रदान की जाएगी।
7. अध्यक्ष महोदया, यात्री अनुकूल सेवाएं प्रदान करना भारतीय रेल का मुख्य उद्देश्य है, इस दिशा में, मैं ऑनलाइन बुकिंग का दायरा बढ़ा रहा हूं:

जनता एक गाड़ी बुक कर सकती है
जनता कोच बुक कर सकती है
जनता बर्थ बुक कर सकती है और
जनता चेयर कार में एक सीट बुक कर सकती है

VI.

खानपान

अध्यक्ष महोदया, रेलों पर खानपान काफी लंबे समय से एक चिंता का विषय रहा है।

1. ऑन-बोर्ड खानपान सेवाओं की गुणवत्ता और स्वच्छता में सुधार लाने और विविधता प्रदान करने के उद्देश्य से, मैं चरणबद्ध आधार पर प्रतिष्ठित ब्रांडों के पहले से तैयार किया हुआ भोजन (रेडी टू ईट) शुरू करने का प्रस्ताव रखता हूँ।
2. इसके अलावा, मैं पूरी निष्ठा से एनएबीसीबी प्रमाणित एजेन्सियों द्वारा थर्ड पार्टी ऑडिट के जरिए गुणवत्ता आश्वासन तंत्र शुरू करके खानपान सेवाओं में प्रत्यक्ष सुधार लाने का इच्छुक हूँ।
3. थर्ड पार्टी ऑडिट के अलावा, यात्रियों को परोसे गए भोजन पर आईवीआरएस तंत्र के जरिए यात्रियों से फीडबैक प्राप्त करने की प्रणाली शीघ्र ही शुरू की जाएगी।

यदि सेवा विशेषरूप से स्वच्छता और स्वाद के मामले में निर्धारित मानकों के अनुरूप नहीं होगी तो ठेकों को रद्द करने के सहित वेन्डरों के विरुद्ध कार्रवाई की जाएगी।

स्टेशनों पर फूड कोर्ट और गाड़ी में स्थानीय भोजन:

4. भारतीय रेलों का प्रमुख स्टेशनों पर फूड कोर्ट स्थापित करने का भी प्रस्ताव है ताकि यात्रियों को गाड़ी के भीतर ईमेल, एसएमएस और स्मार्ट फोन आदि के जरिए स्थानीय भोजन का ऑर्डर देने का विकल्प मिल सके। नई दिल्ली-अमृतसर और नई दिल्ली-जम्मू तवी खंडों के बीच पायलट परियोजना शीघ्र ही शुरू की जाएगी।

VII.

साफ-सफाई

अध्यक्ष महोदया, हमारे प्रिय राष्ट्रपिता महात्मा गांधी जी ने कहा है कि 'जहां साफ-सफाई होती है, वहां देवता वास करते हैं'।

1. महोदया, मुझे रेलगाड़ियों और स्टेशनों में साफ-सफाई की खराब स्थिति के बारे में पता है। रेलें साफ-सफाई को उच्च प्राथमिकता दे रही हैं, परन्तु स्टेशनों पर यात्रियों की संख्या को देखते हुए अपेक्षित स्तर पर साफ-सफाई बनाए रखना एक चुनौतीपूर्ण कार्य है।

2. अध्यक्ष महोदया, मैंने चालू वर्ष में साफ-सफाई के लिए बजट आबंटन में काफी वृद्धि की है, जो पिछले वर्ष की तुलना में 40% ज्यादा है। मैं 50 बड़े स्टेशनों पर साफ सफाई गतिविधियों को आउटसोर्स कर व्यवसायिक एजेंसियों द्वारा कराने का और अलग-से हाऊसकीपिंग विंग स्थापित करने का प्रस्ताव करता हूं, जो स्टेशनों पर साफ-सफाई और स्वच्छता पर ध्यान देगा और स्वच्छता बनाए रखने की पूर्ण जिम्मेदारी इसी विभाग की होगी।
3. अध्यक्ष महोदया, स्टेशनों पर साफ-सफाई बनाए रखने के लिए स्टेशन पर एक कॉर्पस फंड की व्यवस्था की जाएगी।
4. साफ-सफाई संबंधी गतिविधियों की निगरानी के लिए स्टेशनों पर सीसीटीवी लगाए जाएंगे। सभी पीआरएस टिकटों के पीछे अखिल भारतीय स्तर के शिकायत/हेल्पलाइन नंबर मुद्रित किए जाएंगे। आवधिक थर्ड पार्टी निरीक्षण प्रणाली शुरू की जाएगी।
5. इसके अलावा, स्टेशनों पर रेलपथों और प्लेटफार्म एग्रों पर मल-मूत्र की समस्या को कम करने के उद्देश्य से रेलगाड़ियों में जैविक शौचालयों की पर्याप्त संख्या में वृद्धि की जाएगी।
6. इस समय 400 रेलगाड़ियों में ऑनबोर्ड हाऊसकीपिंग सेवाएं दी गई हैं और यात्रियों से अच्छे फीडबैक प्राप्त हुए हैं। यह सेवा सभी महत्वपूर्ण रेलगाड़ियों में शुरू की जाएगी। वातानुकूलित सवारी डिब्बों में मुहैया कराए जा रहे बेडरोल की गुणवत्ता में सुधार लाने के उद्देश्य से मैं मशीनीकृत लांड्रियों की संख्या बढ़ाने का भी प्रस्ताव करता हूं।
7. **पीने का पानी**
हम स्टेशनों और गाड़ियों में प्रायोगिक तौर पर पीने के लिए आरओ यूनिट लगाने की भी शुरुआत करेंगे।
8. स्टेशनों को गोद लेने और वहां पर बेहतर स्वच्छता एवं साफ-सफाई बनाए रखने के लिए प्रतिष्ठित और इच्छुक गैर-सरकारी संगठनों (एनजीओ), चैरिटेबिल संस्थानों और कॉरपोरेट घरानों को प्रोत्साहित किया जाएगा।

VIII.

संरक्षा

1. अध्यक्ष महोदया, भारतीय रेलों में यात्रियों की संरक्षा को सर्वोच्च महत्व दिया जाता है। अनुमान है कि रेलपथ नवीकरण, बिना चौकीदार वाले समपारों को समाप्त करने और निचले सड़क पुल एवं ऊपरी सड़क पुल के निर्माण के लिए प्रत्येक वर्ष 40,000 करोड़ रुपए से अधिक के निवेश की आवश्यकता होगी।

2. मुझे विभिन्न राज्यों से उपरी सड़क पुलों और निचले सड़क पुलों के निर्माण के संबंध में बहुत से अनुरोध प्राप्त हुए हैं। मैं इस बजट में निचले सड़क पुल एवं ऊपरी सड़क पुल के लिए 1,785 करोड़ रुपये का प्रावधान कर रहा हूँ। मैं संबंधित राज्य सरकारों से अपने प्रस्तावों के संबंध में शीघ्र कार्रवाई करने और अपने हिस्से की लागत जमा करवाने का अनुरोध करूँगा। मैंने शीघ्र स्वीकृति प्रदान करने के लिए एक प्रणाली शुरू किए जाने का विनिश्चय किया है।

हम इन डिजाइनों को मानकीकृत करने और इन्हें ऑनलाइन करने का इरादा रखते हैं। इस संबंध में शक्तियों का प्रत्यायोजन किया जाएगा ताकि स्वीकृति करने की शक्ति का विकेन्द्रीकरण किया जा सके।

बिना चौकीदार वाले समपारों को समाप्त करना

3. भारतीय रेल पर 30,348 समपार हैं, जिनमें से 11,563 बिना चौकीदार वाले हैं। बिना चौकीदार वाले प्रत्येक समपार की विस्तृत जांच की जा रही है और स्थान की स्थिति के आधार पर उसे उपयुक्त माध्यमों द्वारा समाप्त करने के लिए कार्रवाई की जाएगी।
4. भारतीय रेलों का पटरियों और वेल्डिंग की टूट-फूट का पता लगाने के लिए आधुनिक व्हीकल बॉर्न अल्ट्रासोनिक फ्लॉ डिटेक्शन सिस्टम का इस्तेमाल करने का प्रस्ताव है। इसके अलावा, पायलट परियोजना के रूप में दो स्थानों पर अल्ट्रासोनिक ब्रोकन रेल डिटेक्शन सिस्टम (यूबीआरडी) का भी परीक्षण किया जाएगा।
5. मैं, मेन लाइन और उपनगरीय सवारी डिब्बों, दोनों में गाड़ी के चलने से पहले स्वतः दरवाजे बंद होने की प्रौद्योगिकी लाने का प्रस्ताव करता हूँ ताकि यात्रियों की संरक्षा में सुधार किया जा सके। कुछ चुनिंदा गाड़ियों में पायलट परियोजना शुरू की जाएगी।

IX.

सुरक्षा

1. गाड़ियों में और स्टेशनों पर सुरक्षा को सुदृढ़ करने के लिए 17000 रेल सुरक्षा बल कांस्टेबलों की भर्ती की जा रही है और शीघ्र ही उनकी तैनाती कर दी जाएगी। हम 4000 महिला रेल सुरक्षा बल कांस्टेबलों की भर्ती का भी प्रस्ताव करते हैं।
2. अकेले यात्रा करने वाली महिलाओं की सुरक्षा सुनिश्चित करने के उद्देश्य से यात्रा की प्रत्येक श्रेणी में महिलाओं की संरक्षा के लिए विशेष अनुदेश जारी किए जा रहे हैं। महिला रेसुब कांस्टेबलों को शामिल करने के साथ, महिला सवारी डिब्बों का मार्गरक्षण किया जाएगा। सभी श्रेणियों में अकेले यात्रा करने वाली महिला यात्रियों पर अतिरिक्त ध्यान दिया जाएगा।

3. गाड़ियों में रेल सुरक्षा बल के मार्गरक्षी दलों को मोबाइल फोन मुहैया कराया जाएगा ताकि रेल यात्री परेशानी में उनसे संपर्क कर सकें. सुरक्षा हैल्प लाइन को बेहतर किया जाएगा।
4. हम सार्वजनिक निजी भागीदारी के माध्यम से स्टेशनों के चारों ओर चारदीवारी का निर्माण करने की संभावना का भी पता लगाएंगे।

X. रेल पर्यटन

1. अध्यक्ष महोदया, मैं देश में घरेलू पर्यटन के क्षेत्र में ऐसी भारी संभावना देखता हूं। जिसका अभी लाभ नहीं उठाया गया है। हमारी पूर्वोत्तर राज्यों में ईको-टूरिज़्म और एजुकेशन टूरिज़्म शुरू करने की योजना है।
2. देवी सर्किट, ज्योतिर्लिंग सर्किट, जैन सर्किट, क्रिश्चन सर्किट, मुस्लिम/सूफी सर्किट, सिख सर्किट, बोध सर्किट, प्रसिद्ध मंदिर सर्किट आदि जैसे विशेष तीर्थ सर्किटों की पहचान की गई है। मैं इन सर्किटों के लिए विशेष पैकेज गाड़ियां चलाने का प्रस्ताव करता हूं। इस क्षेत्र में निजी भागीदारी को भी बढ़ावा दिया जाएगा। मेरी तीर्थ यात्रियों और पर्यटकों के लिए कम दूरी की कुछ गाड़ियां शुरू करने का इरादा है।
3. बागलकोट, बीजापुर और सोलापुर के रास्ते गदग से पंढरपुर तक एक पर्यटन गाड़ी चलाई जाएगी जो कर्नाटक और महाराष्ट्र के तीर्थ स्थलों और पर्यटन स्थलों को कवर करेगी। इस प्रकार की एक दूसरी गाड़ी रामेश्वरम से चलाई जाएगी जो कि बेंगलूरु, चेन्नै, अयोध्या, वाराणसी और हरिद्वार जैसे तीर्थ स्थलों और पर्यटन स्थलों को भी कवर करेगी। मेरी स्वामी विवेकानंद के नैतिक मूल्यों और उनके उपदेशों का प्रचार करने लिए स्वामी विवेकानंद के जीवन और कार्य का प्रचार करने वाली एक विशेष गाड़ी चलाने की भी योजना है।

XI. रेलवे आरक्षण प्रणाली में सुधार

1. अध्यक्ष महोदया, अगली पीढ़ी की ई-टिकटिंग प्रणाली को शुरू करके रेलवे आरक्षण प्रणाली का सुधार किया जाएगा। मोबाइल फोन और डाक घरों के जरिए टिकट बुकिंग को लोकप्रिय बनाया जाएगा।
2. हम ई-टिकट के क्षेत्र में प्रणाली की क्षमताओं में सुधार करेंगे ताकि 2,000 टिकट प्रति मिनट की तुलना में 7200 टिकट प्रति मिनट उपलब्ध कराई जा सकें और एक समय में एक साथ 1,20,000 उपयोगकर्ता इसका लाभ उठा सकें।

3. सिक्के डालकर परिचालित होने वाली ऑटोमेटिक टिकट वेंडिंग मशीनों की सुविधा का परीक्षण किया जाएगा।
4. इंटरनेट के जरिए प्लेटफार्म टिकट और अनारक्षित टिकट खरीदने की सुविधा मुहैया कराने के भी प्रयास किए जाएंगे।
5. यात्रियों की सुविधा के लिए और उनका समय बचाने के लिए पार्किंग-सह-प्लेटफार्म काम्बो टिकट शुरू की जाएगी।

XII. संरचनात्मक सुधार

अध्यक्ष महोदया, नीति निर्धारण और कार्यान्वयन की ओवरलैपिंग भूमिका के कारण फिलहाल रेलवे बोर्ड का कार्य बोझिल हो रहा है इसलिए, मैं इन दोनों कार्यों को अलग-अलग करने का प्रस्ताव करता हूँ।

XIII. कर्मचारी कल्याण- हमारे रेल परिवार की देखभाल

भारतीय रेल पर 13.1 लाख कर्मचारी हैं, जिनमें से अधिकांश रेल सेवाएं मुहैया कराने के लिए कठिन परिस्थितियों में, कार्य करते हैं। मेरा यह कर्तव्य है कि उन्हें पर्याप्त सुविधाएं मुहैया करवाई जाए। इस दिशा में मैं निम्नलिखित कार्य शुरू करना चाहता हूँ :

- i) इस समय, कर्मचारी हित निधि में 500 रु. प्रति व्यक्ति राशि का अंशदान किया जाता है। मैं इस राशि को बढ़ाकर 800 रु. प्रति व्यक्ति करने का प्रस्ताव करता हूँ।
- ii) मैं शिक्षा एवं खेल-कूद के क्षेत्र में रेलवे कर्मचारियों के आश्रितों द्वारा सराहनीय कार्य निष्पादन करने पर उनके लिए विशेष योजना की घोषणा करने का प्रस्ताव करता हूँ।
- iii) सभी स्वास्थ्य इकाइयों, मंडल स्तर के अस्पतालों और सेंट्रल अस्पतालों के साथ-साथ हमारे पैनलबद्ध अस्पतालों को एकीकृत करने के लिए अस्पताल प्रबंधन सूचना प्रणाली का इस्तेमाल किया जाएगा।
- iv) लोको केबिनों में वातानुकूलन की व्यवस्था करने की व्यवहार्यता की जांच करना।

XIV. कर्मचारियों के कौशल का विकास

1. मैं तकनीकी और गैर-तकनीकी दोनों विषयों के लिए रेलवे विश्व विद्यालय की स्थापना करने का विचार कर रहा हूँ।
2. हम स्नातक स्तर पर रेलवे से संबंधित विषयों को चालू करने और कौशल विकास के लिए तकनीकी संस्थानों के साथ समझौता करेंगे।

फिलहाल, ग्राउंड लेवल के कर्मचारियों को स्थानीय तकनीकी संस्थानों में इस्तेमाल करके तकनीकी और गैर-तकनीकी किस्म के अल्प अवधि के पाठ्यक्रमों के लिए भेजा जाएगा। उच्च रफ्तार, भारी-कर्मण परिचालन आदि जैसे विशिष्ट क्षेत्रों में अनुभव प्राप्त करने के लिए सभी स्तर के कर्मचारियों और अधिकारियों को भारत तथा विदेश में उपयुक्त संस्थानों में भेजा जाएगा।

XV. रेलगाड़ियों की गति

1. प्रत्येक भारतीय की यह इच्छा और सपना है कि भारत में यथाशीघ्र बुलेट ट्रेन चलाई जाए। अध्यक्ष महोदया, भारतीय रेल लंबे समय से संजोए हुए इस सपने को पूरा करने के लिए प्रतिबद्ध हैं। हमारा मुंबई-अहमदाबाद खंड पर पहले से ही चिह्नित किए हुए खंड पर बुलेट ट्रेन चलाने का प्रस्ताव है, जिसके लिए कई अध्ययन किए गए हैं।
2. अध्यक्ष महोदया, हमारे महान नेता श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी की दूरदर्शिता थी जिन्होंने भारत में स्वर्णिम चतुर्भुज रोड नेटवर्क दिया। आज हम श्री नरेंद्र मोदी जी के नेतृत्व में देश के प्रमुख महानगरों और विकास केन्द्रों को जोड़ने के लिए उच्च गति वाले रेल के हीरक चतुर्भुज नेटवर्क की महत्वाकांक्षी योजना आरंभ कर रहे हैं। इस संबंध में उपाय करने के लिए इस बजट में उच्च रफ्तार परियोजना के लिए आरवीएनएल/ एचएसआरसी (उच्च रफ्तार रेल गलियारा) हेतु 100 करोड़ रु. की व्यवस्था की गई है।
3. अध्यक्ष महोदया, यद्यपि बुलेट ट्रेनों के लिए पूरी तरह से नई अवसंरचना की आवश्यकता होगी तथापि वर्तमान नेटवर्क को अपग्रेड करके मौजूदा रेलगाड़ियों की गति बढ़ाई जाएगी। इसलिए, चुनिंदा सेक्टरों में 160-200 कि.मी.प्र.घं. तक रेलगाड़ियों की गति बढ़ाने का प्रयास किया जाएगा ताकि प्रमुख नगरों के बीच यात्रा समय में काफी कमी आ सके।

चुने गए क्षेत्र हैं:

- i) दिल्ली-आगरा
- ii) दिल्ली-चंडीगढ़
- iii) दिल्ली-कानपुर
- iv) नागपुर-बिलासपुर
- v) मैसूर-बेंगलूरु-चेन्नै
- vi) मुंबई-गोवा
- vii) मुंबई-अहमदाबाद
- viii) चेन्नई-हैदराबाद और
- ix) नागपुर-सिकंदराबाद

XVI.

सूचना प्रौद्योगिकी संबंधी पहल

1. अध्यक्ष महोदया, जैसाकि आप जानती हैं कि सूचना प्रौद्योगिकी क्रान्ति मानव जीवन के सभी क्षेत्रों में शामिल हो गई है। इससे न केवल जीवन आरामदायक हो गया है बल्कि इससे सेवा प्रदान करना भी सरल और कारगर हो गया है और अब सूचना प्रौद्योगिकी का उपयोग करते हुए पारदर्शी और जवाबदेह व्यवस्था उपलब्ध कराना हमारा कर्तव्य है।
2. यद्यपि भारतीय रेलों में कंप्यूटरीकरण का बड़े स्तर पर उपयोग किया जा रहा है, तथापि सभी प्रयासों में एकरूपता नहीं है। इसलिए वांछित परिणाम प्राप्त नहीं हो रहे हैं। भारतीय रेलों की प्रमुख कार्यप्रणालियों का व्यापक स्तर पर एकीकृत रूप से कंप्यूटरीकरण करके रेलों की कार्य संस्कृति और रेल सेवाएं प्रदान करने के कार्य में आमूल-चूल परिवर्तन लाना समय की मांग है।
3. अध्यक्ष महोदया, भारतीय रेल कंप्यूटर असिस्टड इंटरप्राइस रिसोर्स प्लानिंग सोल्यूशन भी शुरू करने वाली है ताकि एकरूपता लाई जा सके। इसके लिए प्रारंभ में निम्नलिखित पहल की जाएगी:
 - i) भारतीय रेल को 5 वर्षों के भीतर कागज रहित कार्यालय बनाने की ओर अग्रसर
 - ii) अगली पीढ़ी की टिकट आरक्षण प्रणाली
 - iii) ए1 और ए कोटि के सभी स्टेशनों और चुनिंदा रेलगाड़ियों में वाई-फाई सेवाएं
 - iv) रेलगाड़ियों और चल स्टॉक की रियल टाइम ट्रैकिंग
 - v) यात्रियों के लिए मोबाइल आधारित वेकअप कॉल प्रणाली
 - vi) मोबाइल आधारित गंतव्य आगमन चेतावनी
 - vii) स्टेशन नेविगेशन सूचना प्रणाली

- viii) पीपीपी के माध्यम से सभी टिकट काउंटरों पर ड्यूअल डिस्पले फेयर रिपीटर्स का विस्तार
- ix) स्टेशनों पर डिजिटल आरक्षण चार्ट (बेंगलूरू मॉडल)
- x) कंप्यूटरीकृत पार्सल प्रबंधन प्रणाली का विस्तार
- xi) निर्धारित स्टेशनों पर नामित पिक-अप सेंटरों की व्यवस्था करके विभिन्न ई-कॉमर्स कंपनियों को लॉजिस्टिक समर्थन प्रदान करना
- xii) रेलटेल ओएफसी (ऑप्टिकल फाइबर केबल) नेटवर्क के माध्यम से दूरस्थ स्थलों के रेल कर्मचारियों के बच्चों को शिक्षा प्रदान करना

भारतीय रेल की भूमि परिसंपत्तियों की जीआईएस मैपिंग का डिजिटाइजेशन:

4. भारतीय रेल पर विस्तृत भूमि-संपदा है, जिसे डिजिटाइज करने और उसकी जीआईएस मैपिंग करने की आवश्यकता है ताकि उसका बेहतर प्रबंधन तथा इस्तेमाल हो सके। इससे रेलवे को इस भूमि की सुरक्षा और संसाधनों में वृद्धि करने के लिए इसका उपयोग करने में सहायता मिलेगी। रेलवे भूमि पर रेलवे से संबंधित कारोबार शुरू करने और साथ ही वाणिज्यिक विकास के लिए निजी भागीदारी के माध्यम से भूमि-संपदा का इस्तेमाल करके संसाधन जुटाने की संभावना का पता लगाया जाएगा।

XVII. अभिनव इनक्यूबेशन सेन्टर

1. अध्यक्ष महोदया, आधुनिक विश्व के विकास के साथ-साथ चलने का प्रयास करते हुए रेलों को विश्वभर में हो रही विकासात्मक गतिविधियों को अपनाना होगा और सतत् रूप से नयापन लाना होगा। आने वाले कल की चुनौतियों का सामना बीते हुए कल के साधनों से नहीं किया जा सकता। मैं इस दिशा में अभिनव इनक्यूबेशन सेन्टर स्थापित करने का प्रस्ताव करता हूँ। इस केन्द्र में भारतीय रेलकर्मियों के विचारों को लिया जाएगा और सिस्टम की कार्यक्षमता बढ़ाने के लिए इन्हें व्यवहारिक रूप प्रदान किया जाएगा। जिन कर्मचारियों की नूतन सोच से लागत में बचत होगी और साथ ही राजस्व का सृजन होगा उन्हें प्रोत्साहन के रूप में समुचित रूप से पुरस्कृत किया जाएगा।
2. इस कार्य के भाग के रूप में, मैं इंजीनियरिंग और मैनेजमेंट स्टडी के अंडर ग्रेजुएट छात्रों के लिए ग्रीष्मकालीन इंटरनशिप स्थापित करने का भी प्रस्ताव करता हूँ। छात्र रेलों की किसी भी इकाई अर्थात् मंडलों, सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों और उत्पादन इकाइयों पर इंटरन कर सकते हैं।

XVIII. अधिक संसाधन जुटाना:

1. स्वीकृत परियोजनाओं के एक बड़े बैकलॉग से रेलों के लिए सबसे बड़ी चुनौती वित्तपोषण को जारी रखना है। यद्यपि कुछ पोर्ट कनेक्टिविटी परियोजनाओं और कुछ अन्य पावर सेक्टर परियोजनाओं के लिए निजी निवेश और

कस्टमर फंडिंग शुरू हो गई है तथापि यदि आवश्यकता के अनुरूप अवसंरचना सृजित की जानी है तो बहुत कुछ करने की आवश्यकता है। हम इंडस्ट्री के साथ चर्चा करेंगे और बीओटी और वार्षिकी आधार द्वारा पीपीपी के अंतर्गत निवेश आकर्षित करने के लिए और कदम उठाएंगे और इस उद्देश्य के लिए संतृप्त मार्गों पर क्षमता आवर्धन संबंधी 8 से 10 परियोजनाओं की पहचान की जाएगी। क्षेत्रीय रेलों को इस तरह की परियोजनाओं को अंतिम रूप देने और निष्पादित करने के लिए पर्याप्त शक्तियां दी जाएंगी।

2. अध्यक्ष महोदया, भारतीय रेल ने पोर्ट डेवलपमेंट की सागर माला परियोजना के साथ मिलकर पीपीपी माध्यम से वित्तपोषण के जरिए पोर्ट कनेक्टिविटी का कार्य प्राथमिकता पर शुरू किया है। रेलवे द्वारा निजी भागीदारी द्वारा नए और उदीयमान पोर्टों को जोड़ा जाएगा। अभी तक, भारतीय रेल की भागीदारी मॉडल पॉलिसी के अंतर्गत जयगढ़, दीघी, रेवास, हजीरा, टुना, धोलेरा एवं अंस्ट्रांगा के पोर्टों तक रेल संपर्क स्थापित करने के लिए सैद्धांतिक अनुमोदन दे दिया गया है जो कुल 4,000 करोड़ रूपए से अधिक राशि का है।

कोल कनेक्टिविटी

3. रेलवे द्वारा टोरी-शिवपुर-कथौटिया क्षेत्र, झारसुगुडा-बारपल्ली-सरडेगा और भूपदेवपुर-रायगढ़-मंड क्षेत्र में महत्वपूर्ण कोल कनेक्टिविटी लाइनों के निर्माण में तेजी लाई जाएगी। इससे रेलों का यातायात बढ़ेगा और इससे लगभग 100 मिलियन टन की वृद्धि होगी तथा बिजली घरों तक तेजी से कोयला भी पहुंचाया जा सकेगा।

स्टेशन का संपूर्ण विकास

4. अध्यक्ष महोदया, हम पीपीपी माध्यम से नव विकसित एयरपोर्टों की तर्ज पर चिह्नित कुछ स्टेशनों का आधुनिक सुख-साधनों और यात्री सुविधाओं से अंतर्राष्ट्रीय मानकों के अनुरूप विकास शुरू करेंगे। प्रारंभ में स्टेशनों और इसके आस-पास की भूमि और एयर-स्पेस का उपयोग करते हुए महानगरों और महत्वपूर्ण जंक्शनों के कम से कम 10 स्टेशनों में अत्याधुनिक सुविधाओं की व्यवस्था करके उन्हें विकसित किया जाएगा।

रेलवे लॉजिस्टिक्स में निजी निवेश

5. अध्यक्ष महोदया, भारतीय रेल लॉजिस्टिक पार्कों जो गोदाम में माल रखने, पैकेजिंग करने, लेबल लगाने, वितरण करने, द्वार से द्वार सुपुर्दगी और परेषणों का पता लगाना उपलब्ध कराती है, की स्थापना कर अपने लॉजिस्टिक्स परिचालन का आधुनिकीकरण करने का प्रस्ताव करती है। इस संबंध में बेहतर कुशलता प्राप्त करने के लिए लदान और उतराई के यांत्रिकीकरण को उच्च प्राथमिकता दी जाएगी।

6. भारतीय रेल पर यातायात संचलन के मौजूदा पैटर्न में रेल प्रणाली पर 33% से भी अधिक मालगाड़ियां खाली चलती हैं क्योंकि मौजूदा भाड़ा दरों पर वापसी दिशा में यातायात प्राप्त नहीं होता। अतिरिक्त राजस्व जुटाने के लिए उपयुक्त कीमत-निर्धारण तंत्र के जरिए मैं एक पायलट परियोजना शुरू करने का प्रस्ताव रखता हूँ जिससे भारत संचलन के मौजूदा अनुमानित स्तर से ऊपर ग्राहकों को उनके द्वारा पेश किए गए यातायात को कंप्यूटरीकृत एफओआईएस प्रणाली से स्वतः ही छूट उपलब्ध हो जाएगी। इससे अतिरिक्त राजस्व जुटाने के अलावा, भारतीय रेल प्रणाली पर खाली मालडिब्बों के यातायात में कमी आएगी।

पार्सल यातायात:

7. यद्यपि हमारी पार्सल आमदनी में निरंतर वृद्धि हुई है तथापि मुझे लगता है कि इस क्षेत्र में काफी अधिक संभावनाएं हैं, जिनका भारतीय रेलों द्वारा अभी दोहन किया जाना है। इस समय पार्सलों की वजह से यात्रियों को आवागमन में असुविधा होती है। इसलिए, पार्सल यातायात के लिए पृथक टर्मिनल बनाए जाने की आवश्यकता है जिसमें ग्राहकों के लिए पार्सलों के भंडारण/सम्वहलाई के लिए पर्याप्त अपेक्षित सुविधाएं उपलब्ध हों और निश्चित समय-सारणी के अनुसार चलने वाली समर्पित पार्सल गाड़ियों में पार्सल प्रेषणों का संचलन हो। तदनुसार, पार्सल संचलन में निजी भागीदारी के लिए एक योजना शीघ्र ही शुरू की जाएगी जिसमें निजी पार्टियों को पार्सल वैन अथवा पार्सल रोक खरीदने की सुविधा होगी।
8. बेहतर टैयर टू पे लोड वाले पार्सल वैनों के नए डिजाइन को पहले ही अंतिम रूप दिया जा रहा है। ऐसी आशा है कि इन उपायों को अपनाने से पार्सल क्षेत्र से हम अपनी आमदनी में उल्लेखनीय ढंग से सुधार ला सकेंगे।

निजी माल यातायात टर्मिनल (पीएफटी)

9. माल यातायात टर्मिनलों के नेटवर्क के विकास के लिए पीपीपी माध्यम से निजी माल यातायात टर्मिनल संबंधी नीति को परिष्कृत किया जाएगा।

कृषि-उत्पादों का संचलन

10. मैं, पहले चरण में भारतीय रेल के 10 स्थानों यथा वत्वा, विशाखापटनम, बडगरा, चेरियानड, भिवंडी रोड, अजरा, नवल्लूर, कलंबोली और सानंद पर तापमान नियंत्रित भंडारों की अपेक्षित सुविधा उपलब्ध कराकर सेंट्रल रेलसाइड वेयरहाउसिंग कॉरपोरेशन (सीआरडब्ल्यूसी) के साथ भागीदारी में फलों और सब्जियों के रेल द्वारा संचलन को बढ़ावा देने का प्रस्ताव करता हूँ। रेलवे टर्मिनल पाइंटों पर एकत्रित और वितरण करने का कार्य

सीआरडब्ल्यूसी द्वारा किया जाएगा। मैं आशा करता हूँ कि इन उत्पादों की राष्ट्रीय बर्बादी से बचने के अतिरिक्त, देश के विभिन्न भागों में सब्जियों और फलों के उत्पादनकर्ताओं को अपने उत्पादों के लिए बेहतर मूल्य प्राप्त करने में सहायता मिलेगी।

11. अध्यक्ष महोदया, भारतीय रेल नेशनल डेरी डेवलपमेंट बोर्ड और अमूल के सहयोग से दूध टैंकरों की विशेष गाड़ियां उपलब्ध कराकर दूध के पारवहन को सुविधा प्रदान करने का प्रस्ताव करती हैं।

XIX. ऊर्जा संरक्षण

1. महोदया, रेलवे स्टेशनों, अन्य रेलवे इमारतों की छतों और भूमि का उपयोग कर पीपीपी के माध्यम से 500 मेगा वाट सौर ऊर्जा का सृजन करने का प्रस्ताव किया गया है।
2. भारतीय रेलवे, डीजल इंजनों के कुल ईंधन उपभोग के 5 प्रतिशत तक बायो डीजल का उपयोग करना शुरू करेगी। इससे बहुमूल्य विदेशी मुद्रा की भारी बचत होगी।

XX. परियोजना समन्वयन और प्रबंधकीय समूह

रेलवे को खराब परियोजना प्रबंधन के कारण समय बढ़ जाने और लागत के बढ़ जाने से काफी नुकसान हो रहा है। परियोजना के निष्पादन में होने वाली देरी से बचने के लिए, मैं रेलवे बोर्ड स्तर पर परियोजना प्रबंधन समूह की स्थापना का प्रस्ताव रखता हूँ। इसी प्रकार ग्रांड लेवल पर परियोजनाओं के कार्य में तेजी लाने के लिए परियोजना निगरानी एवं समन्वयन समूह की स्थापना की जाएगी जिसमें राज्य सरकार, रेलवे के पदाधिकारी और पेशेवर शामिल होंगे।

XXI. रेल कार्य प्रणाली में पारदर्शिता

1. कार्य प्रणाली का सरलीकरण और आसानी से सूचनाओं की उपलब्धता से पारदर्शिता आती है और जनता बीच विश्वास बढ़ता है। प्रशासन, परियोजनाओं के निष्पादन और खरीद प्रक्रिया में पारदर्शिता को उच्च प्राथमिकता दी जाएगी।

2. खरीद प्रक्रिया को पारदर्शी और अधिक कारगर बनाने के लिए युक्तिसंगत खरीद नीतियों का अनुपालन किया जाएगा। 25 लाख रु. और उससे अधिक की लागत की खरीद के लिए ई-खरीद अनिवार्य कर दिया जाएगा।
3. राज्य सरकारों और अन्य स्टोक हॉल्डरों की सुविधा के लिए चालू परियोजनाओं की स्थिति ऑन-लाइन उपलब्ध करवाई जाएगी।

XXII. दूरदराज के क्षेत्रों के साथ संपर्क

पहाड़ी राज्यों और पूर्वोत्तर क्षेत्रों में रेल विस्तार:

1. अध्यक्ष महोदया, इस सदन को यह बताते हुए मुझे प्रसन्नता हो रही है कि पूर्वोत्तर क्षेत्र में 23 परियोजनाएं प्रगति पर हैं, जिनमें 11 राष्ट्रीय परियोजनाएं हैं। मैं पिछले वर्ष की तुलना में इन परियोजनाओं के लिए काफी अधिक धनराशि आबंटित करने का प्रस्ताव करता हूं। 2014-15 में, पूर्वोत्तर क्षेत्र की परियोजनाओं के लिए 5,116 करोड़ रु. के परिव्यय की व्यवस्था की गई है। यह पिछले वर्ष के आबंटन से 54% अधिक है। इन अधिक आबंटनों और इस क्षेत्र में कार्यों की गहन निगरानी के द्वारा मैं आशा करता हूं कि **दुधनोई-मेंदीपठार नई लाइन, लमडिंग-बदरपुर-सिलचर** आमान परिवर्तन, **हरमुटी-मुर्कोंगसलेक** और **बालीपाड़ा-भालुकपोंग खंडों** को शीघ्र चालू कर दिया जाएगा। इन उपायों से इस क्षेत्र में राज्य की राजधानी को जोड़ने संबंधी परियोजनाओं को प्रोत्साहन मिलेगा।
2. अध्यक्ष महोदया, इस सम्मानित सदन को पहले से ही विदित है कि देशभर के लाखों श्रद्धालुओं के चिर-प्रतीक्षित संजोए हुए सपनों को साकार करने के लिए माननीय प्रधानमंत्री जी द्वारा हाल ही में उधमपुर-कटरा रेल संपर्क राष्ट्र को समर्पित किया गया है। हमने उधमपुर-बनिहाल खंड पर बस द्वारा यात्रा करने के लिए जम्मू एवं कश्मीर सरकार के साथ समझौता भी किया है ताकि यात्री प्रारंभिक स्थान से अपने गंतव्य स्थल तक एक सिंगल टिकट से श्रीनगर पहुंच सकें।
3. अब, रेलवे द्वारा बनिहाल से कटरा के मिसिंग लिंक को पूरा करने पर ध्यान केन्द्रित किया जाएगा।

XXIII. आंध्र प्रदेश और तेलंगाना राज्यों में रेल परियोजनाएं

1. आंध्र प्रदेश और तेलंगाना में 20,680 करोड़ रुपए की अनुमानित लागत पर 29 परियोजनाएं चल रही हैं। मैं इन नव गठित राज्यों के पदाधिकारियों के साथ समन्वय बैठकें आयोजित करना चाहता हूं जिसमें उनकी आवश्यकताओं पर विचार किया जाएगा ताकि उनकी अर्थव्यवस्था को आवश्यक बल मिल सके।

2. आंध्र प्रदेश और तेलंगाना के दोनों राज्यों में रेलवे से जुड़े मुद्दों से संबंधित एक समिति का गठन पहले ही कर दिया है, जिसमें रेलवे और राज्य सरकारों के पदाधिकारी शामिल हैं। इस समिति की रिपोर्ट प्राप्त होने के बाद इस संबंध में आगे कार्रवाई की जाएगी।

XXIV. उपनगरीय यातायात को बढ़ावा देना

शहरी परिवहन

1. महानगरों और 10 लाख से अधिक आबादी वाले शहरों में निरंतर बढ़ती हुई शहरी जनसंख्या की चुनौतियों को देखते हुए शहरी परिवहन के लिए एक समग्र दृष्टिकोण अपनाने की आवश्यकता है। शहरी परिवहन व्यवस्था में सुधार लाने के लिए एक सुचारू और निर्बाध इंटर-मॉडल परिवहन व्यवस्था अनिवार्य है और इसलिए शहरी परिवहन अवसंरचना के सृजन के लिए यात्री केन्द्रित दृष्टिकोण अपनाना होगा। परिवहन के अन्य साधनों के साथ रेलवे के एकीकरण की प्रणालियों को विकसित करने के लिए हम अन्य परिवहन मंत्रालयों और शहरी निकायों के साथ समन्वय स्थापित करेंगे।
2. मुंबई शहर को दो वर्ष की अवधि में 864 अतिरिक्त अत्याधुनिक ईएमयू गाड़ियां दी जाएंगी। मुंबई उपनगरीय रेलवे में 1500 वोल्ट डीसी को 25 केवी एसी कर्षण में बदलने का कार्य पूरा होने से परिचालन की लागत को कम होने के साथ-साथ परिचालन की क्षमता में सुधार होगा।
3. अध्यक्ष महोदया, जैसा कि आपको विदित है, बेंगलुरु शहर वाणिज्यिक गतिविधियों से भरपूर होने के कारण आसपास के ग्रामीण क्षेत्रों और कस्बों से भारी संख्या में दैनिक यात्रियों को आकर्षित करता है जिसे बेंगलुरु सिटी को अपने उपनगरीय क्षेत्रों और भीतरी क्षेत्रों के साथ बेहतर संपर्क मुहैया कराना आवश्यक हो जाता है। उपर्युक्त आवश्यकता को पूरा करने के लिए बेंगलुरु के मौजूदा भारतीय रेल नेटवर्क के संवर्धन की संभावनाओं का पता लगाने के लिए अध्ययन शुरू किया जाएगा।

इसके अलावा, बेंगलुरु क्षेत्र में यात्री यातायात की मांग को पूरा करने के लिए बायाप्पनाहल्ली को कोचिंग टर्मिनल के रूप में विकसित किया जाएगा।

XXV. माल यातायात व्यवसाय

ऑनलाइन मालडिब्बा रजिस्ट्रेशन

1. मालडिब्बों के लिए मांग की ऑनलाइन रजिस्ट्रेशन अगले दो महीनों में शुरू कर दी जाएगी। इससे मालडिब्बा रजिस्ट्रेशन फीस के ऑनलाइन भुगतान के साथ-साथ मालडिब्बों के लिए मांग दर्ज करने की सुविधा सुलभ हो जाएगी। इसके अतिरिक्त, वर्ष के दौरान ईआरआर (इलेक्ट्रॉनिक रेलवे पावती) की प्रक्रिया शुरू की जाएगी।

2. भारतीय रेल का नमक के पारवहन के लिए कम धड़ा भार वाले जंगरोधी मालडिब्बों को शुरू करने का प्रस्ताव है।
3. पूर्वी और पश्चिमी डीएफसी का समर्पित माल यातायात गलियारा परियोजना कार्यान्वयन, एक महत्वपूर्ण अवसंरचनात्मक परियोजना है, जिसकी गहन निगरानी की जाएगी। समर्पित माल यातायात गलियारा के पूर्वी गलियारे के कानपुर-मुगलसराय खंड के लिए 1100 मिलियन अमेरिकी डॉलर के ऋण हेतु विश्व बैंक के साथ ऋण करार पर चालू वर्ष के दौरान हस्ताक्षर किए जाएंगे। 2014-15 के दौरान, लगभग 1000 किमी. के लिए सिविल निर्माण ठेके प्रदान करने का लक्ष्य है।

XXVI. गाड़ियों का ठहराव

1. जब से मैंने कार्यभार ग्रहण किया है, तब से मुझे संसद के माननीय सदस्यों और विभिन्न जनप्रतिनिधियों से परीक्षण के आधार पर दिए गए ठहराव को जारी रखने के लिए भारी संख्या में निरंतर अनुरोध प्राप्त हुए हैं। मैं समझता हूँ कि विगत में परीक्षण के आधार पर बड़ी संख्या में ठहराव की व्यवस्था की गई है। हालांकि मैं उन सभी का जो अपने कार्य स्थल अथवा निवास स्थल के नजदीक ठहराव चाहते हैं, की इच्छा से सहमत हूँ, परन्तु प्रत्येक ठहराव के लिए प्रणाली को एक लागत वहन करनी पड़ती है। अत्यधिक ठहराव देने के परिणामस्वरूप गाड़ियों की गति भी कम हो जाती है और यात्रा समय भी बढ़ता है विशेषकर लंबी दूरी के यात्रियों के लिए। यदि यह प्रवृत्ति जारी रही तो हमारी अधिकांश एक्सप्रेस गाड़ियां पैसेंजर गाड़ियां बन जाएंगी।
2. मैं सदन को यह बताना चाहता हूँ कि मैंने प्रयोगात्मक आधार पर दिए गए इन ठहरावों को और 3 महीने की अवधि अर्थात् 30 सितंबर, 2014 तक जारी रखने की अनुमति दी है। इन ठहरावों की केवल परिचालनिक व्यवहार्यता और वाणिज्यिक औचित्य के आधार पर समीक्षा की जाएगी। तत्पश्चात् नए ठहराव के लिए की गई मांग पर उसी मापदंड के आधार पर विचार किया जाएगा। हम जनता की वास्तविक मांग को पूरा करने के लिए वैकल्पिक गाड़ी संपर्क मुहैया कराने की कोशिश करेंगे।

XXVII. सर्वेक्षण

1. परियोजनाओं के विस्तार और क्षमता संवर्द्धन के अलावा, रेल से अब तक न जुड़े हुए क्षेत्रों को कनेक्टिविटी मुहैया कराने के रूप में भावी जरूरतों और आवश्यकताओं का आकलन, नए उत्पादन/ खपत केन्द्रों से माल के संचलन की आवश्यकता की सतत आधार पर आकलन करने की आवश्यकता है। माननीय संसद सदस्यों, राज्य सरकारों और अन्य

जनप्रतिनिधियों से भी मुझे परियोजनाओं के लिए अनुरोध प्राप्त हुए हैं। उनके अनुरोध का सम्मान करते हुए, मैं 2014-15 में नई लाइनों के लिए 18 सर्वेक्षण, दोहरीकरण/तीसरी लाइन/चौथी लाइन और आमामान परिवर्तन परियोजनाओं के लिए 10 सर्वेक्षण शुरू करने का प्रस्ताव रखता हूँ। अनुलग्नक-1 पर सूची दी गई है।

2. सागर-छतरपुर-खजुराहो-भोपाल और जबलपुर-उदयपुरा-सागर नई लाइन के सर्वेक्षण पूरे हो गए हैं। मैं शीघ्र ही इनकी जांच कराऊंगा। इंदौर-जबलपुर नई लाइन का सर्वेक्षण शीघ्र ही पूरा किया जाएगा।
3. मुझे यह घोषणा करते हुए प्रसन्नता हो रही है कि मैसूर-कुशलनगर-मेडीकेरे नई लाइन का मैसूर-कुशलनगर भाग का सर्वेक्षण पूरा हो गया है और राज्य सरकार इस परियोजना की लागत वहन करने पर सहमत हो गई है। इससे कोडागू (कुर्ग) में महत्वपूर्ण पर्यटन गंतव्यों तक रेल कनेक्टिविटी हो जाएगी। मेडीकेरे तक शेष भाग का सर्वेक्षण पूरा होने के बाद मैं इस परियोजना के लिए अपेक्षित अनुमोदन प्राप्त करने का प्रस्ताव रखता हूँ।
4. तारीघाट और गाजीपुर के बीच नई लाइन का सर्वेक्षण पूरा हो गया है। बहरहाल, मऊ तक इसके सर्वेक्षण का विस्तार करने की जांच किए जाने की आवश्यकता है ताकि इस लाइन को आगे रेल नेटवर्क से जोड़ा जा सके। इसे शीघ्र ही पूरा किया जाएगा।

XXVIII. नई गाड़ियां:

1. मैं सम्मानित सदन को सूचित करना चाहूंगा कि यद्यपि नई गाड़ी सेवाएं चलाने के लिए मुझे विभिन्न क्षेत्रों से बड़ी संख्या में अनुरोध प्राप्त हुए हैं तथापि संसाधनों की तंगियों के कारण इनमें से कई सेवाओं का पूरा कर पाना संभव नहीं है। इसके बावजूद, विभिन्न क्षेत्रों के अनारक्षित और आरक्षित सेगमेंटों की महत्वपूर्ण मांगों को पूरा करने के लिए मैंने क्रमशः जनसाधारण गाड़ियां और प्रीमियम गाड़ियां चलाने का विनिश्चय किया है, जिसमें 2014-15 के अंतरिम रेल बजट में घोषित गाड़ियां भी शामिल हैं। इन सेवाओं से विशेष अवसरों पर बढ़ती हुई मांगों की पूर्ति की जा सकेगी। हॉलीडे और त्यौहारों के अवसर पर होने वाली भीड़-भाड़ को कम करने के लिए स्पेशल गाड़ियां पहले की तरह चलती रहेंगी और इनमें मेलमारूवतूर, वेलंकन्नी, झालावाड़ आदि के लिए सेवाएं शामिल हैं, जिनके लिए मुझे जनप्रतिनिधियों से विशेष अनुरोध प्राप्त हुए हैं।

2. मैं पांच जनसाधारण गाड़ियां, 5 प्रीमियम गाड़ियां, 6 एसी एक्सप्रेस गाड़ियां, 27 एक्सप्रेस गाड़ियां, 8 पैसेंजर गाड़ियां, 2 मेमू सेवाएं और 5 डेमू सेवाएं भी शुरू करने का प्रस्ताव करता हूं. इसके अलावा, मैं 11 वर्तमान गाड़ियों का विस्तार करने का भी प्रस्ताव करता हूं. इन गाड़ियों की सूची **अनुलग्नक-2** पर दी गई है.

अध्यक्ष महोदया, मैं जानता हूं कि मुझे प्रशंसा और आलोचना दोनों का समान रूप से सामना करना पड़ेगा।

अन्त में, मैं कन्नड़ के एक सुविख्यात कवि, दार्शनिक और लेखक श्री डी.वी. गुंडप्पा, जिन्होंने अपने उपनाम- मन्किट्टमा नाम से लिखा है, की लोकप्रिय कविता का स्मरण करता हूँ-

ಸಂದೇಹವೇ ಕೃತಿಯೊಳಿನ್ನಿಲ್ಲವೆಂದಲ್ಲ /
ಇಂದು ನಂಬಿಕುದೆ ಮುಂದೆಂದುಮೆಂದಲ್ಲ //
ಕುಂದು ತೋರ್ವಂದದನು ತಿದ್ದಿಕೊಳೆ ಮನಸುಂಟು /
ಇಂದಿಗೀ ಮತವುಚಿತೆ - ಮಂಕುತಿಮ್ಮ

"ऐसा नहीं कि इस पुस्तक को पढ़ने के बाद कोई शंकाए नहीं रहेगी
ऐसा भी नहीं कि आज की हमारी धारणा सदैव कायम रहेगी
यदि कोई कमियों की ओर ध्यान दिलाता है तो मैं खुले मन से
उसमें सुधार कर सकता हूँ परंतु अभी मेरी धारणा है यही सही है"

-मन्कुटिम्मा

XXIX. अध्यक्ष महोदया, इन शब्दों के साथ, मैं, रेल बजट 2014-15 माननीय सदन को संस्तुत करता हूँ।

अनुलग्नक / ANNEXURE

अनुलग्नक-1
(XXVII, पैरा नं. 1)

नए सर्वेक्षणों की सूची

क) नई लाइनें

- i) कनहनगढ़-पनातूर-कनियुरु
- ii) मुगलसराय-भबुआ वाया नौघर
- iii) होशियारपुर-अम्ब अंदौरा
- iv) औरंगाबाद-चालीसगांव
- v) सिंगरौली-घोरावल लूसा
- vi) गब्बूर-बेल्लारी
- vii) शिमोगा-श्रींगेरी-मंगलौर
- viii) बदोवन-झारग्राम वाया चांडिल
- ix) तालगुप्पा-सिद्धपुर
- x) भबुआ-मुंडेश्वरी
- xi) जींद-हिसार
- xii) गदग-हरफनहल्ली (अद्यतन)
- xiii) ऊना-हमीरपुर
- xiv) उज्जैन-झालावाड़-अगार-सुसनेर-सोयठ (अद्यतन)
- xv) हिसार-नरवाना
- xvi) सोलापुर-तुलजापुर (अद्यतन)
- xvii) चारधाम, केदारनाथ, बदरीनाथ आदि के लिए रेल संपर्कता
- xviii) नयागढ़-बांसपानी के बीच लौह अयस्क की खान तक रेल संपर्कता

ख) दोहरीकरण/तीसरी लाइन और चौथी लाइन, आमान परिवर्तन और विद्युतीकरण

- i) जयपुर-कोटा को दोहरीकरण
- ii) चांदना फोर्ट-नागभीड़ का दोहरीकरण
- iii) मंगलौर-उल्लाल-सूरतकल का दोहरीकरण
- iv) रेवाड़ी-महेन्द्रगढ़ का दोहरीकरण
- v) भुसावल-बडनेरा-वर्धा तीसरी लाइन
- vi) कसारा-इगतपुरी चौथी लाइन
- vii) करजत-लोनावला चौथी लाइन
- viii) इटारसी-भुसावल तीसरी लाइन
- ix) मेहसाणा तक अहमदाबाद क्षेत्र में मीटर आमान लाइन का आमान परिवर्तन
- x) पीलीभीत-शाहजहानपुर का आमान परिवर्तन (अद्यतन)

अनुलग्नक-2
(XXVIII, पैरा नं. 2)

नई जनसाधारण गाड़ियों, प्रीमियम गाड़ियों, एसी एक्सप्रेस गाड़ियों, एक्सप्रेस गाड़ियों, पैसेंजर गाड़ियों, मेमू सेवाओं, डेमू सेवाओं और मौजूदा गाड़ियों के चालन के विस्तार की सूची

क) जनसाधारण गाड़ियां

- i) अहमदाबाद-दरभंगा जनसाधारण एक्सप्रेस वाया सूरत
- ii) जयनगर-मुंबई जनसाधारण एक्सप्रेस
- iii) मुंबई-गोरखपुर जनसाधारण एक्सप्रेस
- iv) सहरसा-आनंद विहार जनसाधारण एक्सप्रेस वाया मोतीहारी
- v) सहरसा-अमृतसर जनसाधारण एक्सप्रेस

ख) प्रीमियम गाड़ियां

- i) मुंबई सेंट्रल-नई दिल्ली प्रीमियम एसी एक्सप्रेस
- ii) शालीमार-चेन्नई प्रीमियम एसी एक्सप्रेस
- iii) सिकंदराबाद-हजरत निजामुद्दीन प्रीमियम एसी एक्सप्रेस
- iv) जयपुर-मदुरै प्रीमियम एक्सप्रेस
- v) कामाख्या-बैंगलुरु प्रीमियम एक्सप्रेस

ग) एसी एक्सप्रेस गाड़ियां

- i) विजयवाड - नई दिल्ली (दैनिक)
- ii) लोकमान्य तिलक (ट) - लखनऊ (साप्ताहिक)
- iii) नागपुर - पुणे (साप्ताहिक)
- iv) नागपुर - अमृतसर (साप्ताहिक)
- v) नहरलगुन - नई दिल्ली (साप्ताहिक)
- vi) निजामुद्दीन - पुणे (साप्ताहिक)

घ) एक्सप्रेस गाड़ियां

- i) अहमदाबाद - पटना एक्सप्रेस (साप्ताहिक) वाया वाराणसी
- ii) अहमदाबाद - चेन्नई एक्सप्रेस (सप्ताह में दो दिन) वाया वसई रोड
- iii) बैंगलुरु - मंगलौर एक्सप्रेस (दैनिक)
- iv) बैंगलुरु - शिमोगा एक्सप्रेस (सप्ताह में दो तीन)
- v) बांद्रा (टी) - जयपुर एक्सप्रेस (साप्ताहिक) वाया नागदा, कोटा
- vi) बीदर - मुंबई एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
- vii) छपरा - लखनऊ एक्सप्रेस (सप्ताह में तीन दिन) वाया बलिया, गाजीपुर, वाराणसी
- viii) फिरोजपुर - चंडीगढ़ एक्सप्रेस (सप्ताह में 6 दिन)

- ix) गुवाहाटी – नहरलगुन इंटरसिटी एक्सप्रेस (दैनिक)
- x) गुवाहाटी – मुर्कोगसेलेक इंटरसिटी एक्सप्रेस (दैनिक)
- xi) गोरखपुर – आनंद विहार एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
- xii) हापा – बिलासपुर एक्सप्रेस (साप्ताहिक) वाया नागपुर
- xiii) हजूर साहेब नांदेड – बीकानेर एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
- xiv) इंदौर – जम्मू तवी एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
- xv) कामाख्या – कटरा एक्सप्रेस (साप्ताहिक) वाया दरभंगा
- xvi) कानपुर – जम्मू तवी एक्सप्रेस (सप्ताह में दो दिन)
- xvii) लोकमान्य तिलक (ट) – आजमगढ़ एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
- xviii) मुंबई – काजीपेट एक्सप्रेस (साप्ताहिक) वाया बल्हारशाह
- xix) मुंबई – पलितना एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
- xx) नई दिल्ली – बठिंडा शताब्दी एक्सप्रेस (सप्ताह में दो दिन)
- xxi) नई दिल्ली – वाराणसी एक्सप्रेस (दैनिक)
- xxii) पारादीप – हावड़ा एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
- xxiii) पारादीप – विशाखापटनम एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
- xxiv) राजकोट – रेवा एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
- xxv) रामनगर – आगरा एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
- xxvi) टाटानगर – बैय्यप्पनहली (बेंगलुरु) एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
- xxvii) विशाखापटनम – चेन्नई एक्सप्रेस (साप्ताहिक)

ड) पैसेंजर गाड़ियां

- i) बीकानेर – रेवाड़ी पैसेंजर (दैनिक)
- ii) धारवाड़ – दांडेली पैसेंजर (दैनिक) वाया अलनावर
- iii) गोरखपुर – नौतनवा पैसेंजर (दैनिक)
- iv) गुवाहाटी – मेंदीपठार पैसेंजर (दैनिक)
- v) हटिया – राऊरकेला पैसेंजर
- vi) बिंदूर – कासरगौड पैसेंजर (दैनिक)
- vii) रंगापाड़ा नार्थ – रांगिया पैसेंजर (दैनिक)
- viii) यशवंतपुर – तुमकुर पैसेंजर (दैनिक)

च) मेमू सेवाएं

- i) बेंगलुरु – रामानगरम सप्ताह में 6 दिन (3 जोड़ी)
- ii) पलवल – दिल्ली – अलीगढ़

छ) डेमू सेवाएं

- i) बेंगलुरु – नीलमंगला (दैनिक)
- ii) छपरा – मंडुआडीह (सप्ताह में 6 दिन) वाया बलिया
- iii) बारामूला – बनिहाल (दैनिक)
- iv) संबलपुर – राऊरकेला (सप्ताह में 6 दिन)
- v) यशवंतपुर – होसूर (सप्ताह में 6 दिन)

ज) मौजूदा गाडियों के चालन का विस्तार

- i) 22409/22410 गया तक आनंद विहार – सासाराम गरीब रथ एक्सप्रेस
- ii) 12455/12456 बीकानेर तक दिल्ली सराय रोहिल्ला – श्रीगंगानगर एक्सप्रेस
- iii) 15231/15232 बरौनी तक गोंदिया – मुजफ्फरपुर एक्सप्रेस
- iv) 12001/12002 हबीबगंज तक नई दिल्ली – भोपाल शताब्दी एक्सप्रेस
- v) 54602 सादुलपुर तक लुधियाना – हिसार पैसेंजर
- vi) 55007/55008 गोरखपुर तक सोनपुर – कप्तानगंज पैसेंजर
- vii) 55072/55073 सीवान तक गोरखपुर - थावे पैसेंजर
- viii) 63237/63238 वाराणसी तक बक्सर – मुगलसराय मेमू
- ix) 63208/63211 जसीडीह तक झांझा –पटना मेमू
- x) 64221/64222 शाहजहांपुर तक लखनऊ – हरदोई मेमू
- xi) 68002/68007 जलेश्वर तक हावड़ा - बेलदा मेमू
