

## 2014-15 का रेल बजट पेश करने के लिए

श्री मल्लिकार्जुन खरगे का भाषण

12 फरवरी, 2014

1. अध्यक्ष महोदया, आज मैं वर्ष 2013-14 के लिए संशोधित अनुमान और 2014-15 के लिए अनुमानित आय और व्यय का विवरण सम्मानित सदन के समक्ष प्रस्तुत कर रहा हूँ।

**सादिक हूँ अपने कौल में गालिब खुदा गवाह।  
लिखता हूँ सच कि "झूठ की आदत नहीं मुझे"।।**

2. वर्ष 2014-15 के लिए अनुमान पूरे वर्ष के हैं लेकिन फिलहाल मैं सम्मानित सदन से 'लेखानुदान' की मांग स्वीकृत करने का अनुरोध करता हूँ जो इस वित्त वर्ष के पहले चार महीनों के अनुमानित खर्च के लिए है। माननीय सदस्य जानते ही हैं कि वर्ष के शेष भाग के लिए मांग अलग से स्वीकृत कराई जाएगी।

3. मैं माननीय प्रधानमंत्री और यूपीए की अध्यक्षा का आभारी हूँ जिन्होंने मुझे यह जिम्मेदारी सौंपी और जिनके प्रेरणादायक मार्गदर्शन में यह मेरा पहला बजट है। रेलों के निरंतर समर्थन और प्रोत्साहन के लिए वित्त मंत्री को भी हृदय से धन्यवाद करना चाहता हूँ जिन्होंने हाल ही में इस वित्त वर्ष के दौरान कुछ राष्ट्रीय परियोजनाओं की तात्कालिक जरूरतों को पूरा करने के लिए अतिरिक्त बजटीय समर्थन मुहैया कराया।

4. अध्यक्ष महोदया, हम सभी के मस्तिष्क में भारतीय रेल की बचपन की अविस्मरणीय यादें बसी हैं और हम सब इस शानदार तंत्र के साथ बड़े हुए हैं। रेलें हमारे जीवन के सभी पहलुओं को प्रभावित करती हैं और देश के कोने-कोने से यात्रियों के आवागमन और सामग्री की निरंतर और अथक ढुलाई करती हैं। कश्मीर से कन्याकुमारी और दूसरी ओर अरुणाचल, मिज़ोरम और त्रिपुरा से गुजरात तक कम कीमतों पर राष्ट्र को एकसूत्र में पिरोने में भारतीय रेल की भूमिका बेजोड़ है।

5. एक संगठन के रूप में, रेलकर्मी एक ओर बर्फीले क्षेत्रों, मूसलाधार बारिश, बाढ़ और मरुस्थलों में कार्य करके और दूसरी ओर असामाजिक तत्वों अथवा आतंकवाद से प्रभावित क्षेत्रों में कार्य करके राष्ट्रीय सेवा में तत्पर रहते हैं। महोदया, मैंने रेलवे में मात्र आठ महीने ही बिताए हैं लेकिन मैं यह स्वीकार करता हूँ कि रेलवे के साथ मैं एक जीवन-पर्यंत का नाता अनुभव करता हूँ। मेरा दृढ़ विचार है कि इस भारतीय संगठन को जनता की बेहतर ढंग से सेवा करने और राष्ट्र के निर्माण में अपनी भूमिका अदा करने के लिए इसका सावधानी पूर्वक विकास आवश्यक है।

6. भारतीय रेल के नेतृत्व की इस अल्प अवधि के दौरान मुझे नई लाइन, आमामान परिवर्तन, दोहरीकरण और नए कारखानों की स्थापना, नई गाड़ियों के संबंध में बहुत से अनुरोध और इस

प्रणाली की सेवाओं में सुधार के लिए बहुत से सुझाव प्राप्त हुए। यद्यपि रेलवे लाइन क्षमता और आर्थिक दोनों प्रकार के संसाधनों की तंगी के बावजूद रेल बिना किसी शिकायत के अपनी सेवाएं उपलब्ध करा रही है तथापि अब समय आ गया है कि इसके अत्यावश्यक निवेश और अन्य जरूरतों पर गंभीरता से विचार करें। रेलवे देश के विकास का एक सशक्त माध्यम है और यह देश के अल्प-विकसित क्षेत्रों में रहने वाले निवासियों को मुख्य धारा से जोड़ने में मदद करती है। अतः देश की योजना प्रणाली में रेलवे को अपने लिए प्रतिष्ठित स्थान बनाना जरूरी है।

7. यूपीए-II सरकार इस वर्ष मई में पांच वर्ष की अवधि पूरी कर लेगी अतः भारतीय रेल की उपलब्धियों का जायजा लेने और इस संगठन के लिए एक रोड-मैप बनाने का समय आ गया है। मैं यहां हाल ही में अपनाए गए कुछ महत्वपूर्ण पहल-कदमियों के बारे में बताना चाहूंगा, जिनके द्वारा हमारे देशवासियों का आत्म-विश्वास बढ़ा है और लगभग 14 लाख समर्पित रेल कर्मचारियों में गर्व की भावना विकसित हुई है।

- i पिछले जून में कश्मीर की राष्ट्रीय परियोजना में एक महत्वपूर्ण ऐतिहासिक उपलब्धि प्राप्त हुई जब इस घाटी में बनिहाल और काजीगुंड को जोड़ने वाली 11.2 किमी. लम्बी सुरंग चालू हुई। इस सुरंग, जो इंजीनियरी का एक अद्वितीय नमूना है, से दूरी 35 कि.मी. से घटकर 17.5 कि.मी. रह गई है और यह स्थानीय जनता के लिए हर मौसम में परिवहन का साधन बन गया है और यहां के निवासियों के लिए यह एक वरदान साबित हो रहा है। इसके अलावा उधमपुर-कटरा खंड पर रेल संपर्क का कार्य पूरा कर लिया गया है जिससे पूरे देश से लाखों तीर्थ-यात्री वैष्णो देवी मंदिर सीधे पैदल पहुंच सकेंगे और इसका ट्रायल रन शुरू हो गया है। हमें विश्वास है कि कटरा तक शीघ्र ही यात्री गाड़ियां चलने लगेंगी।
- ii 11वीं योजना अवधि के दौरान नई लाइनों, दोहरीकरण, विद्युतीकरण में लक्ष्य से अधिक उपलब्धि हासिल की गई। रेलवे ने नई लाइनों के 2,000 किमी. के लक्ष्य की तुलना में 2,207 कि.मी., दोहरीकरण के 2,500 कि.मी. की तुलना में 2,758 कि.मी. और विद्युतीकरण के 4,500 कि.मी. लक्ष्य की तुलना में 4,556 कि.मी. का कार्य पूरा किया है। 12वीं पंचवर्षीय योजना के दौरान, भारतीय रेल की अवसंरचना का हमारे राष्ट्र के दुर्गम क्षेत्रों और सीमांत क्षेत्रों तक विस्तार हो जाएगा।
- iii इसी प्रकार, चल-स्टॉक की खरीद में भी लक्ष्यों से अधिक उपलब्धि हासिल की गई है अर्थात् 62,000 माल डिब्बों की तुलना में 64,875 माल डिब्बे, 1,019 रेल इंजनों की तुलना में 1,288 डीजल रेल इंजन और 1,205 बिजली रेल इंजनों के लक्ष्य की तुलना में 1,218 बिजली रेल इंजनों का अधिग्रहण किया गया।
- iv पूर्वी तथा पश्चिमी मार्गों पर दो डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर के निर्माण के संबंध में की गई पहलकदमियों से क्षमता संवर्द्धन में महत्वपूर्ण वृद्धि होगी तथा पूर्वी कॉरिडोर पर कोयला एवं

स्टील तथा पश्चिमी कॉरिडोर पर कंटेनरों को मुख्य रूप से ले जाने के लिए समर्पित माल यातायात लाइन का निर्माण इसमें शामिल हो जाएगा। भारत में डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर रेल परिवहन में एक नई अवधारणा है और इससे परिवहन समय करीब आधा हो जाएगा। माल गाड़ियों द्वारा रिलीज की गई लाइन क्षमता का उपयोग और अधिक यात्री गाड़ियों को आवश्यकता के आधार पर उच्चतर गति पर चलाने हेतु उपयोग किया जा सकता है। इस पहल से भारत के परिवहन क्षेत्र में ग्रीन हाउस गैस के उत्सर्जन में अत्यधिक कमी आ जाएगी।

- v रेलवे ने इस अवधि के दौरान छठे वेतन आयोग के भारी प्रभाव को पूर्ण रूप से सफलतापूर्वक वहन किया है। 1 जनवरी 2006 से बकायों सहित कुल अतिरिक्त भुगतान अभी तक एक लाख करोड़ रुपए से अधिक रहा है। इस संबंध में महत्वपूर्ण तथ्य यह है कि भारत के अन्य विभागों की तुलना में रेलवे ने इस अतिरिक्त खर्च को अपने संसाधनों के अंतर्गत स्वयं की आमदनी से पूरा किया है। इस भारी आवश्यकता को पूरा करने में अवश्य कुछ कठिनाइयों का सामना करना पड़ा परंतु संगठन ने सफलतापूर्वक इसे पूरा किया और यह अधिक प्रबल बन कर उभरा। उल्लेखनीय है कि यदि वेतन आयोग का अतिरिक्त वित्तीय बोझ न पड़ता तो रेलवे की संसाधन की तदनुसूची स्थिति और भी अधिक अच्छी होती।
- vi पूर्वोत्तर राज्यों में रेल कनेक्टिविटी का विस्तार करने के प्रति हमारी सरकार का विशेष ध्यान है ताकि पूर्वोत्तर क्षेत्रों में संपन्नता लाई जा सके और राष्ट्रीय एकीकरण को सुदृढ़ किया जा सके. मुझे सम्मानित सदन को यह सूचित करते हुए प्रसन्नता हो रही है कि माननीय प्रधानमंत्री जी की पहल पर रेलों को मुहैया कराई गई अतिरिक्त वित्तीय सहायता के परिणामस्वरूप अब हम इस वित्त वर्ष में सामरिक दृष्टि से महत्वपूर्ण 510 कि.मी. लंबी रंगिया-मुरकॉंगसेलेक मीटर लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के पथ पर अग्रसर हैं.
- vii हम इस वित्त वर्ष में अरुणाचल प्रदेश की राजधानी को भी रेलवे मानचित्र पर ले आएंगे क्योंकि हरमुटी-नाहरलागुन नई लाइन शीघ्र ही चालू होने वाली है। मेघालय की राजधानी का भी इस वित्त वर्ष में रेलवे के नक्शे में आना सुनिश्चित है क्योंकि दुधनोई-मेहंदीपठार नई लाइन मार्च, 2014 तक पूरी होने वाली है।
- viii **रेलवे नेटवर्क का विस्तार:** वर्ष के दौरान हमने नई लाइनों, दोहरी लाइनों तथा आमाम परिवर्तन के 1,525 कि.मी के संशोधित अनुमान की तुलना में 1,532 कि.मी का कार्य पूरा किया। 2013-14 में चालू किए गए खंड में निम्न भी शामिल हैं:

#### **नई लाइनें**

क. करूर-सेलम (85 किमी)

ख. कोडरमा-नवाडीह (34 किमी)

- ग. ललितपुर-टीकमगढ़ (51.5 किमी)
- घ. न्यू मोरिंडा से सानेवाल तक (54 किमी), जिससे चंडीगढ़-लुधियाना पूर्ण रूप से चालू हो गया है.
- ङ. काजीगुंड-बनिहाल (19 किमी)
- च. कडुर-चिकमगलूर (46 किमी)

#### आमान परिवर्तन

- क. हनुमानगढ़-श्रीगंगानगर (64 किमी)
- ख. मनमदुरै-विरूद्धनगर (67 किमी)
- ग. दारूम माधेपुरा-मुरलीगंज (22 किमी)
- घ. कोलार-चिकबल्लापुर (85 किमी)
- ङ. रांगिया-रंगपाड़ा नार्थ-डेकरगांव (145 किमी)

#### दोहरीकरण

- क. पंसकुड़ा-श्यामचक (27 किमी) तीसरी लाइन
  - ख. मुरी-तुलिन (1.5 किमी) दोहरीकरण सुबर्णरेखा नदी पर दूसरा पुल
  - ग. जीरट-अंबिका कलना (20.23 किमी)
  - घ. मागराहाट-डायमंड हार्बर (15 किमी)
  - ङ. कुर्सेला-करगोला (17 किमी)
  - च. कटेरिहा-कोसी केबिन (4 किमी)
  - छ. मदुर-मंडया (19 किमी)
  - ज. बिरूर-अज्जमपुर (18 किमी)
- ix. तीन नई फैक्ट्रियां यथा रेल व्हील प्लांट, छपरा, रेल कोच फैक्ट्री, रायबरेली और डीजल कम्पोनेंट फैक्ट्री, दानकुनी चालू हो गयी हैं और उत्पादन शुरू हो गया है।
- x. कश्मीर घाटी में रेल यात्रा के लिए विपरीत मौसमी परिस्थितियों के लिए विशेष रूप से डिज़ाइन किए गए सवारी डिब्बों को शामिल किया गया है. साथ ही, अतिरिक्त पे लोड की वहन क्षमता वाले जंगरोधी और हल्के भार वाले तथा 100 कि.मी.प्र.घं. की उच्चतर गति क्षमता वाले वैगन विकसित किए गए हैं; और
- xi. रेलवे, खेलकूद को 1928 से प्रोत्साहन दे रही है। वर्ष 2012-13 में हमने लगभग 500 खिलाड़ियों की भर्ती की है। मुझे यह बताते हुए गर्व हो रहा है कि रेलवे के खिलाड़ियों का विभिन्न स्पर्धाओं में राष्ट्रीय टीमों में वर्चस्व रहा है और विभिन्न राष्ट्रीय खेलकूद आयोजनों में हमारी टीमों ने 23 स्पर्धाओं में खिताब जीते और 9 स्पर्धाओं में उप-विजेता रही। हमारे खिलाड़ियों ने भी विभिन्न अंतर्राष्ट्रीय प्रतियोगिताओं में देश का प्रतिनिधित्व किया और कुल 2 स्वर्ण, 4 रजत और 3 कांस्य पदक जीते।
8. महोदया, भारतीय रेल ने वर्ष 1992 में यानांतरण से बचने, चल स्टाक उपयोगिता को बेहतर करने, उच्चतर थ्रुपुट प्राप्त करने और देश के विभिन्न भागों में विकास को प्रोत्साहित

करने के लिए चुने हुए मीटर/छोटी लाइन मार्गों को बड़ी लाइन में बदलने के लिए एक आमामान नीति तैयार की। मुझे यह सूचित करते हुए खुशी हो रही है कि पिछले वित्तीय वर्ष तक 19,214 कि.मी. लाइनों को बड़ी आमामान की लाइनों में बदल दिया गया है। विभिन्न राज्यों की जनता, जिनमें गुजरात, राजस्थान, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र, कर्नाटक, उत्तर प्रदेश, असम, तमिलनाडु शामिल हैं, इसकी प्रमुख लाभार्थी रही हैं।

### संरक्षा

9. महोदया, इस सम्मानित सदन ने विगत में कई दुर्भाग्यपूर्ण दुर्घटनाओं पर गहन चिंता व्यक्त की है और मैं इन दुर्घटनाओं में मारे गए लोगों के प्रति अपना दुःख और शोक प्रकट करता हूँ। बहरहाल, मैं सदन को अवश्य आश्वस्त करना चाहूंगा कि रेल प्रणाली में संरक्षा से कभी भी समझौता नहीं किया जाएगा एवं इसे और दुरूस्त करने के लिए कई कदम उठाए गए हैं और उठाए जा रहे हैं। इन उपायों में शामिल हैं:

- i सभी मानव रहित समपारों पर चौकीदार तैनात करना या इन्हें समाप्त करना और उच्च यातायात घनत्व वाले चौकीदार वाले समपारों के बदले एक समयबद्ध तरीके से ऊपरी/निचले सड़क पुलों की व्यवस्था करने के लिए रेल वचनबद्ध है। इस साल के अंत तक पिछले पांच वर्षों के दौरान 2,310 समपारों पर चौकीदार की तैनाती और 3,090 समपारों को बंद/विलय/ऊपरी/ निचले सड़क पुलों के निर्माण द्वारा कुल 5400 मानव रहित समपार समाप्त किए गए।
- ii फील्ड परीक्षण सफलतापूर्वक पूरा होने के बाद भारतीय रेलवे पर स्वदेश निर्मित गाड़ी टक्कर रोधी प्रणाली (टीसीएएस) को शामिल करने की योजना.
- iii गाड़ी के पहुंचने से पूर्व सड़क उपयोगकर्ताओं को चेतावनी देने के लिए दृश्य-श्रव्य माध्यम से उन्नत संरक्षा प्रणाली की व्यवस्था करना.
- iv टक्कर/दुर्घटना के दुर्भाग्यपूर्ण मामले में उच्च प्रभाव भार वहन करने वाले सक्षम “क्रैशवर्दी” संरचनात्मक डिजाइन का विकास करना.
- v पिछले पांच वर्षों के दौरान समूह ग श्रेणी में 1 लाख से ऊपर और पूर्व समूह घ श्रेणी में 1.6 लाख कर्मियों को रोजगार देना.
- vi सभी बिजली एवं डीजल चालित गाड़ियों में गाड़ी चालक की चौकसी एवं निगरानी करने एवं गाड़ी की सुरक्षा को सुनिश्चित करने के लिए सतर्कता नियंत्रक उपकरण (वीसीडी) का प्रावधान.
- vii हाल ही में गाड़ियों में आग लगने की कुछ अप्रिय घटनाएं हुई हैं जिससे अमूल्य जनहानि हुई है. इनमें से कुछ दुर्घटनाएं यात्रियों की लापरवाही के कारण हुई हैं तथापि रेलवे ने ऐसी घटनाओं और जानमाल के नुकसान को हर हालत में रोकने का हरसंभव प्रयास किया है. दो राजधानी एक्सप्रेस गाड़ियों में कॉम्प्रिहेंसिव फायर और

- स्मोक डिटेक्शन सिस्टम को परीक्षण के आधार पर लगाया गया है. इनकी सफलता के आधार पर इस प्रणाली को अन्य महत्वपूर्ण यात्री गाड़ियों में भी लगाया जाएगा.
- viii. इसके अतिरिक्त, गाड़ियों में आग की घटनाओं को रोकने के लिए विभिन्न उपाए किए गए हैं जो निम्नानुसार हैं:-
- (क) यात्री डिब्बों में आग रोधी सामग्रियों का उपयोग.
  - (ख) बिजली सर्किट के लिए मल्टी टायर सुरक्षा.
  - (ग) वातानुकूलित डिब्बे, गार्ड-सह-लगेज ब्रेकवेन, पेंट्री कार और इंजनों में पोर्टेबल अग्निशामक का प्रावधान करना.
  - (घ) पेंट्री कारों में एलपीजी के स्थान पर बिजली इंडक्शन आधारित कुकिंग उपकरणों का प्रावधान करना.
  - (ङ.) पार्सल यान और गार्ड-सह-लगेज ब्रेक यानों में विस्फोटक एवं ज्वलनशील सामग्री के प्रति गहन जांच.

## वित्तीय स्थिति

10. महोदया, मेरा यह निश्चित रूप से मानना है कि भारतीय रेल प्रमुख रूप से सामाजिक उत्तरदायित्व वाला एक वाणिज्यिक संगठन है और इसका परिचालन का वित्तपोषण रेलवे द्वारा ही पोषित किया जाना चाहिए. इसके व्यवसाय के दो प्रमुख क्षेत्र माल-यातायात तथा यात्री यातायात को बाजार की स्थिति के द्वारा संचालित किया जाना चाहिए, इसमें रेल उपयोगकर्ताओं की आवश्यकताओं को पूरा करने की क्षमता होनी चाहिए, उनके द्वारा दिए जाने वाले धन के मूल्य की वसूली क्षमता होनी चाहिए तथा इसे परिवहन क्षेत्र में इसके प्रभुत्व के दुरुपयोग होने की प्रवृत्तियों से बचना चाहिए.

11. अपर्याप्त वित्तीय संसाधनों के साथ वांछित पथ पर चलना रेलवे के लिए एक प्रमुख चुनौती है. जन प्रतिनिधियों के माध्यम से लोगों के क्षेत्र को रेलवे नेटवर्क से जोड़ने के संबंध में आम जनता की अपेक्षाओं को पूरा करने के संबंध में प्राप्त प्रस्ताव ठोस होते हैं और उनका सम्मान किए जाने की आवश्यकता है. वास्तव में, रेलवे ने जनता की काफी अधिक उम्मीदों को खुशी से स्वीकार किया है. धन की सीमित उपलब्धता के बावजूद, रेलवे, वर्कशॉप के निर्माण, उपयोगकर्ताओं की सेवाओं में सुधार और विद्युतीकरण के अलावा नई लाइनों, दोहरीकरण, आमान परिवर्तन, महानगरीय परिवहन, रोड ओवर/अंडर ब्रिज की कई परियोजनाओं को कार्यान्वित करने और पूरा करने में सक्षम हुई है।

12. मैं कर्नाटक, झारखंड, महाराष्ट्र, आंध्रप्रदेश और हरियाणा राज्यों को उनके राज्यों में विभिन्न रेल परियोजनाओं की लागत में भागीदारी करने की सहमति देने के लिए इन राज्यों की सरकारों द्वारा की गई पहल की सराहना करना चाहता हूँ और अन्य राज्य सरकारों से इसका अनुसरण करने की अपील करता हूँ। समग्र राष्ट्रीय विकास के लिए रेल-अवसंरचना के सृजन में इससे बहुत अधिक मदद मिलेगी।

13. यद्यपि भारतीय रेल के विकास के लिए अमूल्य वित्तीय संसाधन उपलब्ध कराने संबंधी सरकार के प्रयास निःसंदेह जारी रहेंगे, रेल-अवसंरचना की महत्वपूर्ण निवेश संबंधी आवश्यकताओं को सकल बजटीय समर्थन, रेलों के आंतरिक संसाधन सृजन और बाजार से उधार के जरिए समग्र रूप से पूरा नहीं किया जा सकता, इसलिए, रेलवे ने इस अंतर को पूरा करने के लिए रेल-अवसंरचना में निजी निवेश पर ध्यान देना शुरू कर दिया है।

#### **सार्वजनिक निजी भागीदारी**

14. निजी क्षेत्रों से भागीदारी करके रेलवे में निवेश बढ़ाया जा रहा है। चल-स्टॉक विनिर्माण इकाइयों, रेलवे स्टेशनों का आधुनिकीकरण, बहु-कार्यात्मक परिसरों, लॉजिस्टिक पार्कों, निजी माल-यातायात टर्मिनल, मालगाड़ी परिचालन, उदारीकृत माल डिब्बा निवेश योजना और डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर से संबंधित सार्वजनिक निजी भागीदारी परियोजनाएं विचाराधीन हैं और 12वीं योजना में निजी निवेश के लिए भरपूर अवसर प्रदान करते हैं।

15. रेल क्षेत्र में घरेलू निवेशकों से निजी निवेश आकर्षित करने के अलावा विश्व स्तरीय रेल-अवसंरचना के निर्माण के लिए विदेशी प्रत्यक्ष निवेश (एफडीआई) के संबंध में एक प्रस्ताव सरकार के विचाराधीन है।

16. रेल भूमि विकास प्राधिकरण की स्थापना 2013-14 के बजट में 1,000 करोड़ रु. की धनराशि जुटाने के चुनौतीपूर्ण लक्ष्य को पूरा करने के लिए की गई थी। मुझे यह बताते हुए खुशी हो रही है कि उन्होंने अभी तक 937 करोड़ रु. जुटाए हैं और आगे भी धनराशि जुटाने में प्रयासरत हैं।

#### **आधुनिकीकरण और प्रौद्योगिकी की शुरुआत**

17. भारतीय रेल का सदैव प्रयास रहा है कि उपलब्ध संसाधनों के भीतर आधुनिकीकरण और रेल उपयोगकर्ताओं को बेहतर सेवाएं मुहैया कराने के लिए नई प्रौद्योगिकी की शुरुआत की जाए। इस दिशा में हाल ही में भारी ढुलाई वाली माल गाड़ियों के चालन के लिए डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर, हाई स्पीड रेल परियोजना और सेमी हाई स्पीड परियोजना शुरू की गई है।

#### **डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर परियोजना**

18. पूर्वी और पश्चिमी डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर परियोजना के कार्यान्वयन में अच्छी प्रगति हो रही है और अभी तक लगभग 1,100 किमी. के लिए सिविल निर्माण ठेके प्रदान कर दिए गए हैं। 2014-15 के दौरान 1,000 किमी. के लिए सिस्टम ठेकों के साथ-साथ सिविल निर्माण ठेके दिए जाने के लक्ष्य हैं।

#### **हाई स्पीड परियोजना**

19. जैसा कि मई 2013 में भारत और जापान के माननीय प्रधानमंत्रियों के बीच सहमति हुई है, मुंबई-अहमदाबाद हाई स्पीड गलियारे के लिए एक संयुक्त व्यवहारिकता अध्ययन, जिसे

भारतीय रेल और जापान इंटरनेशनल कॉरपोरेशन एजेंसी (जेआईसीए) द्वारा वित्तपोषित किया गया है जिसे दिसंबर 2013 में शुरू किया गया है और यह 18 महीनों में पूरा हो जाएगा। इसी गलियारे के लिए फ्रेंच रेलवे (एसएनसीएफ) द्वारा किया जा रहा व्यापार विकास अध्ययन अप्रैल, 2014 में पूरा कर लिया जाएगा। इन अध्ययनों के बाद भारतीय रेल इस परियोजना को लागू करने से संबंधित आगे की कार्रवाई और रूप-रेखा निर्धारित करेगी।

### **सेमी-हाई स्पीड परियोजना**

20. हाई स्पीड परियोजना के अलावा दिल्ली-आगरा और दिल्ली-चंडीगढ़ जैसे मौजूदा चुनिंदा मार्गों पर रफ्तार 160-200 किमी. प्रति घंटा करने के लिए भारतीय रेल कम लागत वाले विकल्प भी खोजना चाहती है।

### **हरित पहल-कदमियां**

21. अध्यक्ष महोदया, पर्यावरण के संरक्षण में भारतीय रेल की भूमिका की व्यापक रूप से सराहना की गई है। रेल परिवहन में उर्जा की किफायत के अलावा नवीकरण योग्य उर्जा का इस्तेमाल और क्लीन उर्जा परियोजनाओं को बढ़ावा देना हमारी प्राथमिकता है। रेलवे उर्जा प्रबंधन कंपनी ने कार्य शुरू कर दिया है और पन-चक्की, सौर उर्जा संयंत्रों की स्थापना के संबंध में कार्य कर रही है जिसमें नवीन और नवीकरणीय उर्जा मंत्रालय से लगभग 40% सब्सिडी प्राप्त हुई है। शुरुआत में 200 रेलवे स्टेशनों, 26 इमारतों की छतों और 2,000 समपार फाटकों को इसमें शामिल किया जाएगा।

22. मुझे सम्मानित सदन को यह सूचित करते हुए गर्व महसूस हो रहा है कि उर्जा संरक्षण संबंधी हमारे प्रयासों के प्रमाण के रूप में 2013 में सरकार द्वारा दिए जाने वाले 112 पुरस्कारों में से 22 पुरस्कार रेलवे ने प्राप्त किए हैं।

23. स्टेशनों के पहुंच मार्ग के निकट रेल-पथ के आस-पास सौंदर्यपूर्ण परिवेश बनाने के उद्देश्य से आगरा और जयपुर स्टेशनों पर पायलट आधार पर 'ग्रीन कर्टेन' का निर्माण किया जा रहा है इसमें एक उपयुक्त दूरी तक रेलवे बाउंडरी के साथ-साथ समुचित ऊंचाई की आरसीसी बाउंडरी वाल का निर्माण, रेलपथ से चारदीवारी और स्टेशन के परिचलन क्षेत्र में लैंडस्केपिंग; और खुले में मलत्याग और कूड़ा-करकट फैलाने पर नियंत्रण रखने के लिए समुचित निगरानी की व्यवस्था शामिल है। इस पायलट परियोजना के सफल होने पर हम नगरपालिकाओं और स्थानीय निकायों का समर्थन प्राप्त करने के अलावा कॉरपोरेट सामाजिक जिम्मेदारी संबंधी उपायों के जरिए कंपनियों को इस कार्यक्रम में भाग लेने के लिए आमंत्रित करने का विचार रखते हैं।

24. सवारी डिब्बों के भीतर और रेलवे लाइनों पर साफ-सफाई की ओर विशेष ध्यान देने के लिए रेलवे द्वारा बायो-टॉयलेट डिजाइन अपनाया गया है और यह टेक्नोलॉजी लगभग 2,500 सवारी डिब्बों में शुरू की गई है। इस टेक्नोलॉजी का उत्तरोत्तर विस्तार करने का प्रस्ताव है।



## यात्री अनुकूल प्रयास

25. भारतीय रेल ने अपने ग्राहक संबंधी सेवाओं में सुधार लाने का हमेशा प्रयास किया है और इसके परिणामस्वरूप उत्तरोत्तर सुधार हुआ है। टिकटों की ई-बुकिंग में आशातीत सफलता हासिल हुई है और हमारे ग्राहकों को अपने घरों और कार्यालयों के आरामदायक माहौल से रेलवे से संपर्क करने का एक सुविधाजनक माध्यम मुहैया कराया है। गाड़ियों के चालन की सही स्थिति का पता ऑनलाइन से भी लगाया जा सकता है। इसके अलावा, जनता भोजन की बिक्री के लिए रेलवे स्टेशनों पर 51 जन-आहार आउटलेट स्थापित किए गए हैं, यात्रियों के लिए 48 एस्केलेटर चालू किए गए हैं और 61 स्थानों पर लगाए जा रहे हैं, मुंबई क्षेत्र में जुलाई, 2014 तक वातानुकूलित ईएमयू सेवा आरंभ की जा रही है, अगले स्टेशन और प्रत्याशित आगमन समय का संकेत देने के लिए महत्वपूर्ण गाड़ियों में पैसेंजर इन्फॉर्मेशन डिस्प्ले सिस्टम मुहैया कराया जा रहा है।

26. वर्ष 2006 में चालू की गई यात्रियों के अपग्रेडेशन की योजना को द्वितीय श्रेणी सिटिंग, एसी चेयर कार और एकजीक्यूटिव चेयर कार के यात्रियों तक विस्तार करने का प्रस्ताव है। इससे उच्चतर श्रेणी के खाली स्थानों का उपयोग किया जा सकेगा और निम्न श्रेणियों की मांग को भी अधिकाधिक पूरा किया जा सकेगा।

## परिवर्तनशील मूल्य निर्धारण के माध्यम से मांग प्रबंधन

27. कभी-कभी सीजनल और विशिष्ट अवसरों पर कुछ गाड़ियों में यात्रा की मांग बढ़ जाती है और मांग की संतुष्टि का स्तर घट जाता है। ऐसे अवसरों पर यात्री यात्रा करने के लिए अधिक कीमत चुकाने के लिए तैयार रहते हैं। इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए, दिसम्बर, 2013-जनवरी, 2014 में व्यस्त दिल्ली-मुंबई मार्ग पर अल्पकालीन अग्रिम आरक्षण अवधि वाली एक प्रीमियम एयर-कंडीशन्ड स्पेशल गाड़ी शुरू की गई थी। प्रभारित किराए में राजधानी सेवाओं के तत्काल किराए पर परिवर्तनशील मूल्य निर्धारण प्रीमियम शामिल था। इस प्रकार के कीमत निर्धारण की उपयोगकर्ताओं और मीडिया द्वारा काफी सराहना की गई और उसी मार्ग पर राजधानी सेवाओं से हुई आमदनी की तुलना में लगभग 48% अधिक आमदनी हुई। हम इस योजना को व्यापक पैमाने पर लागू करने पर विचार कर रहे हैं।

## मार्केट शेयर में वृद्धि करना

28. रेलवे द्वारा विभिन्न नीतियों के माध्यम से अपने मार्केट शेयर में सुधार लाने पर और अधिक बल देने का प्रस्ताव है। इसमें अन्य बातों के साथ-साथ परिसंपत्ति की उपलब्धता में वृद्धि लाने के लिए बेहतर परिचालन और अनुरक्षण कार्यों को सुनिश्चित करके मालडिब्बों के फेरे बढ़ाकर, गहन निगरानी के माध्यम से और परिणामी निवेश के माध्यम से माल टर्मिनलों की स्थिति को बेहतर बनाकर तथा महत्वपूर्ण खण्डों पर विभिन्न चालू लाइन क्षमता कार्यों को पूरा करने पर जोर देने के साथ-साथ परिसंपत्तियों का बेहतर प्रयोग शामिल है।

29. उपर्युक्त उपायों के अलावा, भारतीय रेल टैरिफ में प्रोत्साहन देकर जिससे यातायात को रेलवे की ओर आकर्षित करें और माल डिब्बों का खाली आवागमन को कम से-कम करने की व्यवस्था शुरू करने के अलावा, “सीसी+8” (कैरिंग कैपेसिटी+8 टन) मार्गों में मिसिंग लिंक उपलब्ध करवाकर थ्रूपुट में वृद्धि कर रही है, रॉलिंग स्टॉक का अपग्रेडेशन करके माल गाड़ियों की गति बढ़ा रही है और गाड़ियों में सवारी डिब्बों की संख्या बढ़ा रही है। इन सभी उपायों से परिचालन की इकाई लागत में और अधिक कमी सुनिश्चित होगी।

### रेल टैरिफ प्राधिकरण

कभी चिलमन से वो झांकें  
कभी चिलमन से हम झांकें  
लगा दो आग चिलमन में  
न वो झांकें, न हम झांकें

30. महोदया, हमने चिलमन में आग लगा दी। लीक से हटकर किए गए निर्णय के अनुसार, एक स्वतंत्र रेल टैरिफ प्राधिकरण की स्थापना की जा रही है जो सरकार को किराया और मालभाड़ा निर्धारित करने के संबंध में सलाह देगा। अब दरों का निर्धारण करना पर्दे के पीछे का कार्य नहीं होगा जहां उपयोगकर्ता गुप्त रूप से ही पता लगा सकते थे कि दूसरी ओर क्या हो रहा है।

31. रेल टैरिफ प्राधिकरण रेलवे की आवश्यकताओं पर ही विचार नहीं करेगा, बल्कि एक पारदर्शी प्रक्रिया के माध्यम से सभी स्टैक होल्डरों को भी शामिल करके एक नई कीमत निर्धारण व्यवस्था आरंभ करेगा। इससे किराया और मालभाड़ा अनुपात को बेहतर बनाने के लिए किराए और माल संरचनाओं को युक्तिसंगत बनाने का दौर आरंभ होगा और धीरे-धीरे विभिन्न क्षेत्रों के बीच क्रॉस सब्सिडाइजेशन को कम किया जा सकेगा। उम्मीद है कि इससे रेलवे की वित्तीय स्थिति सुधारने में काफी मदद मिलेगी जिससे राष्ट्र की अपेक्षाओं को बेहतर ढंग से पूरा किया जा सकेगा और राजस्व प्रवाह की अस्थिरता को कम करके स्थिरता लाई जा सकेगी।

### सूचना प्रौद्योगिकी

32. महोदया, सूचना प्रौद्योगिकी ने पिछले कुछ वर्षों से हमारे ग्राहक संपर्क सूत्र में क्रांति ला दी है। हम इस प्रक्रिया को जारी रखना चाहते हैं। कुछ नई शुरुआत हैं – नगदी स्वीकार करने वाले ऑटोमेटिक टिकट वेंडिंग मशीनें, उन क्षेत्रों, जहां आरक्षण की सुविधा नहीं है, में मोबाइल फोन पर टिकट उपलब्ध कराना, सिस्टम से एसएमएस के माध्यम से यात्रियों को पीएनआर की अद्यतन स्थिति देना, गाड़ी की चलने की अद्यतन स्थिति देना, सभी प्रमुख स्टेशनों पर विश्रामालयों की ऑन-लाइन बुकिंग, चुनिंदा मार्गवर्ती स्टेशनों के लिए गाड़ियों में भोजन की ऑन-लाइन बुकिंग, माल ग्राहकों के लिए ई-फॉरवर्डिंग नोट और रेलवे रसीदों का इलेक्ट्रॉनिक

हस्तांतरण जिससे उपयोगकर्ता अपने घरों एवं कार्यालयों से रेलवे के साथ अपना माल यातायात व्यवसाय कर सकेंगे और भारतीय रेल में दावा निपटान प्रक्रिया का कंप्यूटरीकरण।

### **राजस्व माल यातायात**

33. 2013-14 के दौरान भारतीय रेल के लिए 1,047 मिलियन टन लदान का लक्ष्य निर्धारित किया गया था। मुझे सदन को यह बताते हुए हर्ष हो रहा है कि हमने बजट अनुमान से अधिक लदान किया है।

34. रेल यातायात का शेयर बढ़ाने के लिए एक अभिनव “एम्प्टी फ्लो डिस्कांट स्कीम” तैयार की जा रही है और उसे शीघ्र ही लागू किया जाएगा। मौजूदा नेटवर्क पर थ्रूपुट में और वृद्धि करने, अतिरिक्त यातायात के संचलन और माल आमदनी को प्रोत्साहित करने के लिए भारतीय रेल के सभी मार्गों का ‘सीसी+9+1’ (कैरिंग कैपेसिटी+9 टन+1 टन) के रूप में समानता लाने की योजना तैयार की जा रही है।

35. पिछले कुछ वर्षों में कंटेनर यातायात में तेजी से वृद्धि हुई है। आयातित माल के निर्बाध परिवहन की सुविधा के लिए कंटेनरों के माध्यम से आयातित सामग्रियों के संचलन पर कुछ प्रतिबंधों में छूट दी गई है। इसके अलावा, कंटेनर गाड़ियों के थ्रूपुट में वृद्धि करने के लिए रोलिंग स्टॉक में आवश्यक अपग्रेडेशन करके 20 फीट कंटेनरों की अनुमेय परिवहन क्षमता में 4 टन की वृद्धि की गई है।

36. पार्सल यातायात के क्षेत्र में व्यापक संभावनाएं हैं जिनका लाभ उठाया जा सकता है। ऐसे अधिकाधिक यातायातों को रेलवे की ओर आकर्षित करने के लिए एक सक्रिय नीति तैयार की गई है। नामित पार्सल टर्मिनलों, जिन्हें उपर्युक्त लक्ष्यों को हासिल करने के लिए अधिसूचित किया गया है, से पार्सल गाड़ियां चलेंगी और निर्धारित समय पर स्पेशल पार्सल गाड़ियां चलाई जाएंगी और इस प्रकार समयसाध्य कार्गो को आकर्षित किया जा सकेगा। पार्सल से संबंधित एक नई नीति तैयार की जाएगी जिससे देशभर में दूध के परिवहन को प्रोत्साहन मिलेगा। पार्सल व्यवसाय के लिए हब और स्पोक की एक नई संकल्पना आरंभ की जाएगी और विशेष पार्सल टर्मिनलों में तीसरी पार्टी गोदाम पर भी विचार किया जा रहा है।

### **वित्तीय निष्पादन 2012-13**

37. अध्यक्ष महोदया, अब मैं संक्षेप में पिछले वित्तीय वर्ष 2012-13 के अंतिम परिणाम प्रस्तुत करना चाहूंगा। मुझे यह बताते हुए हर्ष हो रहा है कि रेलवे द्वारा किया गया 1,008 मिलियन टन का माल लदान 1,007 मिलियन टन के संशोधित लक्ष्य से अधिक रहा है। रेलवे ने सामान्य राजकोष में 5,389 करोड़ रुपए की पूर्ण लाभांश का भुगतान किया है। अंततः 90.2% परिचालन अनुपात हासिल किया गया जो 2011-12 में 94.9% से बेहतर है। निधिशेष जो वर्ष के आरंभ में 385 करोड़ रुपए ऋणात्मक था, अंततः पिछले वर्ष लिए गए 3,000 करोड़

रुपए के ऋण का ब्याज सहित भुगतान करने के बाद 2,391 करोड़ रुपए धनात्मक पर बन्द हुआ।

### 2013-14 में वित्तीय निष्पादन

38. लदान संबंधी आशाजनक झुकाव को देखते हुए, लक्ष्य को 1047 मिलियन टन बजटीय लक्ष्य से बढ़ाकर लगभग 1052 मिलियन टन कर दिया गया है। बहरहाल, माल यातायात की औसत गमन दूरी कम होती जा रही है और निर्धारित 644.5 किलोमीटर की तुलना में 622 किलोमीटर होने की संभावना है। फिर भी हमें पूरा विश्वास है कि माल आमदनी के निर्धारित लक्ष्य से अधिक लदान होगा जिसे बजट अनुमान में 93,554 करोड़ रुपए से बढ़ाकर 94,000 करोड़ रुपए कर दिया गया है। यात्री आमदनियों के रूझान पर विचार करते हुए 37,500 करोड़ रुपए का संशोधित लक्ष्य रखा गया है।

39. इनपुट लागत पर, विशेषकर एचएसडी तेल और विद्युत ऊर्जा दोनों इंधनों की लागत पर मुद्रास्फिति का दबाव निरंतर देखा जा सकता है। अनेक संरक्षा कोटियों में बड़ी संख्या में नई भर्ती, रेल कर्मचारियों के लिए अतिरिक्त महंगाई भत्ता और रेलवे पेंशनधारियों के लिए महंगाई राहत के कारण रेलवे पर प्रत्याशा से अधिक बोझ पड़ा है। इसके बावजूद, कठोर एवं गहन निगरानी के परिणामस्वरूप साधारण संचलन व्यय के अंतर्गत वृद्धि 560 करोड़ रुपए तक ही सीमित रखी गई है। बहरहाल, पेंशन आबंटन संबंधी आवश्यकताओं में 2,000 करोड़ रुपए की भारी वृद्धि हुई है। सामान्य राजस्व को लाभांश भुगतान 4% से 5% की दर से बढ़कर 1,591 करोड़ रुपए हो गया है।

40. आमदनी और व्यय के रूझान पर विचार करते हुए संशोधित योजना परिव्यय 59,359 करोड़ रुपए रखा गया है। रेलवे का परिचालन अनुपात 87.8% के बजट लक्ष्य की तुलना में 90.8% रहने की संभावना है।

41. मैं माननीय सदन को आश्वस्त करना चाहूंगा कि 2012-13 के खुशनुमा माहौल को जारी रखते हुए और पिछले दो वर्षों में उल्लेखनीय सुधार होने से चालू वर्ष में रेलवे के पास अधिशेष होगा और शेष निधियां चालू वित्तीय वर्ष के प्रारंभ में 2,391 करोड़ रुपए से बढ़कर मार्च 2014 के अंत तक 8,018 करोड़ रुपए हो जाएंगी। यह मुख्यतः संगठन द्वारा लागू किए गए कड़े वित्तीय अनुशासन के कारण ही संभव हुआ है।

### बजट अनुमान 2014-15

42. महोदया, अब मैं 2014-15 के बजट अनुमानों का उल्लेख करूंगा।

43. अर्थव्यवस्था की मजबूत विकास दर की प्रत्याशा में, माल यातायात का लक्ष्य 1,101 मिलियन टन रखने का प्रस्ताव है जो चालू वर्ष के लगभग 1052 मिलियन टन के संशोधित लक्ष्य की तुलना में 49.7 मिलियन टन अधिक है।

44. गुड्स, यात्री, अन्य कोचिंग एवं फुटकर आमदनियों के लिए बजट अनुमान 2014-15 में क्रमशः 1,05,770 करोड़ रुपए, 45,255 करोड़ रुपए, 4,200 करोड़ रुपए तथा 5,500 करोड़ रुपए रखे गए हैं। सकल यातायात प्राप्ति का 1,60,775 करोड़ रुपए का अनुमान लगाया गया है।

45. महोदया, साधारण संचलन व्ययों को 1,10,649 करोड़ रुपए रखने का प्रस्ताव है जो चालू वर्ष के संशोधित अनुमानों से 13,589 करोड़ रुपए अधिक हैं. इससे नई भर्तियों, महंगाई भत्ते की दरों में बढ़ोतरी, ईंधन बिलों में वृद्धि, आईआरएफसी को देय उच्चतर पट्टा प्रभारों और मुद्रास्फीति में सामान्य बढ़ोतरी के कारण होने वाली अतिरिक्त आवश्यकताओं की पूर्ति होगी. पेंशन संबंधी भुगतानों के लिए संशोधित अनुमान 2013-14 के 24,000 करोड़ रुपए की तुलना में 27,000 करोड़ रुपए का बजट रखा गया है. संशोधित अनुमान 2013-14 के 1,27,260 करोड़ रुपए की तुलना में 1,44,199 करोड़ रुपए के कुल संचलन व्यय का बजट रखा गया है. इससे 19,655 करोड़ रुपए के लाभांश वितरण से पूर्व शुद्ध राजस्व प्राप्त होगा और 89.8% का परिचालन अनुपात होगा. सामान्य राजस्व के लिए 9,117 करोड़ रुपए के देय लाभांश का अनुमान है. ऐसा अनुमान लगाया गया है कि संशोधित अनुमान 2013-14 में 8,018 करोड़ रुपए की तुलना में 2014-15 के अंत तक रेलवे निधियों के अंतर्गत 12,728 करोड़ रुपए का शेष होगा.

#### वार्षिक योजना 2014-15

46. बजट अनुमान 2013-14 में 63,363 करोड़ रुपए और संशोधित अनुमान 2013-14 में 59,359 करोड़ रुपए की तुलना में वार्षिक योजना 2014-15 में 64,305 करोड़ रुपए के निवेश का उल्लेख किया गया है. सामान्य राजस्व से 30,223 करोड़ रुपए की बजटीय सहायता का प्रस्ताव किया गया है जिसमें डीज़ल उपकर से रेलवे के हिस्से के रूप में 1,223 करोड़ रुपए और राष्ट्रीय परियोजनाओं के लिए 6,000 करोड़ रुपए निर्धारित किए गए हैं. इस योजना में आंतरिक सृजन के रूप में 13,500 करोड़ रुपए रखे गए हैं, इसके अलावा रेलवे संरक्षा निधि में उपलब्ध शेष से 777 करोड़ रुपए कम किए गए हैं. आईआरएफसी के जरिए बाज़ार ऋणों सहित अतिरिक्त बजटीय संसाधनों में 'पीपीपी' और अन्य योजनाओं के लिए 19,805 करोड़ रुपए निर्धारित किए गए हैं.

47. महोदया, मैं रेल अभिसमय समिति के साथ-साथ सभी संसदीय समितियों को उनके पूर्ण सहयोग के लिए धन्यवाद देता हूं.

#### नई सेवाएं

48. महोदया, नई गाड़ियों के लिए मुझे अनेक मांगें प्राप्त हुई हैं. हमारे कई मार्गों पर मौजूदा भीड़-भाड़ रेलवे को गाड़ियों की संख्या बढ़ाने की अनुमति नहीं देती है. इसके अलावा, इससे अधिक संख्या में यात्री गाड़ियां चलाने से रेलों की माल वहन क्षमता भी प्रभावित होती है. फिर भी मैं जनता की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए जरूरत तथा प्राथमिकता आधारित प्रक्रिया के अनुसार अतिरिक्त गाड़ियां चलाने के लिए रेलों की जिम्मेदारी को समझता हूं. विभिन्न तंगियों को ध्यान में रखते हुए मुझे सम्मानित सदन को सूचित करते हुए प्रसन्नता हो रही है कि हमने 2014-15 के दौरान कुछ नई गाड़ियां चलाने का विनिश्चय किया है.

#### 49. प्रीमियम गाड़ियां:

- i. हावड़ा-पुणे एसी एक्सप्रेस (सप्ताह में दो दिन) बरास्ता नागपुर, मनमाड.
- ii. कामाख्या-नई दिल्ली एसी एक्सप्रेस (साप्ताहिक) बरास्ता छपरा, वाराणसी.
- iii. कामाख्या-चेन्नै एसी एक्सप्रेस (साप्ताहिक) बरास्ता मालदा, हावड़ा.
- iv. मुंबई-हावड़ा एसी एक्सप्रेस (सप्ताह में दो दिन) बरास्ता नागपुर, रायपुर.

- v. मुंबई-पटना एसी एक्सप्रेस (सप्ताह में दो दिन) बरास्ता खंडवा, इटारसी, माणिकपुर.
- vi. निजामुद्दीन-मडगांव एसी एक्सप्रेस (सप्ताह में दो दिन) बरास्ता कोटा, वसई रोड.
- vii. सियालदह-जोधपुर एसी एक्सप्रेस (सप्ताह में दो दिन) बरास्ता मुगलसराय.
- viii. यशवंतपुर-जयपुर एसी एक्सप्रेस (साप्ताहिक) बरास्ता गुलबर्गा, पुणे, वसई रोड.
- ix. अहमदाबाद-दिल्ली सराय रोहिल्ला एक्सप्रेस (सप्ताह में तीन दिन) बरास्ता पालनपुर, अजमेर, रेवाड़ी.
- x. बांद्रा-अमृतसर एक्सप्रेस (साप्ताहिक) बरास्ता कोटा, नई दिल्ली, अंबाला.
- xi. बांद्रा (टी)-कटरा एक्सप्रेस (साप्ताहिक) बरास्ता कोटा, नई दिल्ली, अंबाला.
- xii. गोरखपुर-नई दिल्ली एक्सप्रेस (सप्ताह में दो दिन) बरास्ता लखनऊ, मुरादाबाद.
- xiii. कटरा-हावड़ा एक्सप्रेस (साप्ताहिक) बरास्ता मुगलसराय, वाराणसी, सहारनपुर.
- xiv. मुंबई-गोरखपुर एक्सप्रेस (सप्ताह में दो दिन) बरास्ता खंडवा, झांसी, कानपुर.
- xv. पटना-बेंगलोर एक्सप्रेस (साप्ताहिक) बरास्ता मुगलसराय, छिवकी, माणिकपुर, नागपुर.
- xvi. यशवंतपुर-कटरा एक्सप्रेस (साप्ताहिक) बरास्ता गुलबर्गा, काचेगुडा, नागपुर, नई दिल्ली.
- xvii. तिरुवनंतपुरम-बेंगलुरु (यशवंतपुर) एक्सप्रेस (सप्ताह में दो दिन) बरास्ता इरोड, तिरुपत्तूर.

#### 50. एक्सप्रेस गाड़ियां:

- i. अहमदाबाद-कटरा एक्सप्रेस (साप्ताहिक) बरास्ता पालनपुर, जयपुर, रेवाड़ी, हिसार, बठिन्डा, अमृतसर.
- ii. अहमदाबाद-लखनऊ जं. एक्सप्रेस (साप्ताहिक) बरास्ता पालनपुर, जयपुर, बांदीकुई, मथुरा, कासगंज.
- iii. अहमदाबाद-इलाहाबाद एक्सप्रेस (साप्ताहिक) बरास्ता जलगांव, खंडवा, इटारसी, सतना, माणिकपुर.
- iv. अमृतसर-गोरखपुर एक्सप्रेस (साप्ताहिक) बरास्ता सहारनपुर, मुरादाबाद, सीतापुर कैण्ट.
- v. औरंगाबाद-रेणिंगुंटा एक्सप्रेस (साप्ताहिक) बरास्ता परभनी, बीदर, विकाराबाद.
- vi. बेंगलोर-चेन्नै एक्सप्रेस (दैनिक) बरास्ता बंगारपेट, जोलारपेट्ट.
- vii. बांद्रा (टी)-लखनऊ जं. एक्सप्रेस (साप्ताहिक) बरास्ता कोटा, मथुरा, कासगंज.
- viii. बरेली-भोपाल एक्सप्रेस (साप्ताहिक) बरास्ता चंदौसी, अलीगढ़, टूंडला, आगरा.
- ix. भावनगर-बांद्रा एक्सप्रेस (साप्ताहिक) बरास्ता अहमदाबाद.
- x. भावनगर-दिल्ली सराय रोहिल्ला लिंक एक्सप्रेस (साप्ताहिक).
- xi. गांधीधाम-पुरी एक्सप्रेस (साप्ताहिक)
- xii. गोरखपुर-पुणे एक्सप्रेस (साप्ताहिक) बरास्ता लखनऊ, कानपुर, बीना, मनमाड.

- xiii. गुंटर-काचेगुडा डबल डैकर एक्सप्रेस (सप्ताह में दो दिन)
- xiv. हावड़ा-यशवंतपुर एसी एक्सप्रेस (साप्ताहिक) बरास्ता भुवनेश्वर, गुडूर, काटपाडी.
- xv. हुबली-मुंबई एक्सप्रेस (साप्ताहिक) बरास्ता बीजापुर, शोलापुर.
- xvi. हैदराबाद-गुलबर्गा इंटरसिटी (दैनिक).
- xvii. जयपुर-चंडीगढ़ इंटरसिटी (दैनिक) बरास्ता झज्जर.
- xviii. काचेगुडा-तिरुपति डबल डैकर एक्सप्रेस (सप्ताह में दो दिन).
- xix. कोटा-जम्मू तवी एक्सप्रेस (साप्ताहिक) बरास्ता नई दिल्ली, अंबाला.
- xx. कानपुर-बांद्रा (टी) एक्सप्रेस (साप्ताहिक) बरास्ता कासगंज, मथुरा, कोटा.
- xxi. लखनऊ-काठगोदाम एक्सप्रेस (सप्ताह में तीन दिन).
- xxii. मंडुआडीह-जबलपुर एक्सप्रेस (साप्ताहिक) बरास्ता इलाहाबाद, माणिकपुर, सतना.
- xxiii. मालदा टाऊन-आनंद विहार एक्सप्रेस (साप्ताहिक) बरास्ता अमेठी, रायबरेली.
- xxiv. मन्नारगुडी-जोधपुर एक्सप्रेस (साप्ताहिक) बरास्ता जयपुर.
- xxv. मुंबई-चेन्नै एक्सप्रेस (साप्ताहिक) बरास्ता पुणे, गुलबर्गा, वाडी.
- xxvi. मुंबई-गोरखपुर एक्सप्रेस (साप्ताहिक) बरास्ता गोंडा, बलरामपुर, बरहनी (आमान परिवर्तन के बाद).
- xxvii. मुंबई-करमाली एसी एक्सप्रेस (साप्ताहिक) बरास्ता रोहा.
- xxviii. नांदेड़-औरंगाबाद एक्सप्रेस (साप्ताहिक) बरास्ता पूर्णा, परभनी.
- xxix. नागपुर-रीवा एक्सप्रेस (साप्ताहिक) बरास्ता सतना.
- xxx. नागरकोईल-काचेगुडा एक्सप्रेस (साप्ताहिक) बरास्ता करूर, नामक्कल, सेलम.
- xxxi. पुणे-लखनऊ एक्सप्रेस (साप्ताहिक) बरास्ता खंडवा, भोपाल, बीना, झांसी, कानपुर.
- xxxii. रामनगर-चंडीगढ़ एक्सप्रेस (साप्ताहिक) बरास्ता मुरादाबाद, सहारनपुर.
- xxxiii. रांची-न्यू जलपाईगुडी एक्सप्रेस (साप्ताहिक) बरास्ता झांझा, कटिहार.
- xxxiv. सिकंदराबाद-विशाखापटनम एसी एक्सप्रेस (साप्ताहिक) बरास्ता काजीपेट, विजयवाड़ा.
- xxxv. संतरागाछी-आनंद विहार एक्सप्रेस (साप्ताहिक).
- xxxvi. श्रीगंगानगर-जम्मू तवी एक्सप्रेस (साप्ताहिक) बरास्ता अबोहर, बठिन्डा, धुरी.
- xxxvii. तिरुवनंतपुरम-निजामुद्दीन एक्सप्रेस (सप्ताह में दो दिन) एक दिन बरास्ता कोर्टयम और एक दिन बरास्ता एलेप्पी.
- xxxviii. वाराणसी-मैसूर एक्सप्रेस (सप्ताह में दो दिन) बरास्ता वाडी, दौंड.
- xxxix. बालूरघाट-हावड़ा एक्सप्रेस (सप्ताह में दो दिन)

#### पैसेंजर गाड़ियां:

- i. बीना-कटनी पैसेंजर (दैनिक).
- ii. डेकरगांव-नहारलगुन पैसेंजर (दैनिक), नई लाइन के पूरा होने के बाद.
- iii. गुनुपुर-विशाखापटनम पैसेंजर (दैनिक).
- iv. हुबली-बेलगाम फास्ट पैसेंजर (दैनिक).

- v. जयपुर-फुलेरा पैसेंजर (दैनिक).
- vi. मन्नारगुडी-मैलादुतुरई पैसेंजर (दैनिक).
- vii. पुनलूर-कन्याकुमारी पैसेंजर (दैनिक) बरास्ता कोल्लम, तिरुवनंतपुरम.
- viii. संबलपुर-भवानीपटना पैसेंजर (दैनिक).
- ix. टाटानगर-चाकुलिया पैसेंजर (दैनिक).
- x. तिरुचेंदूर-तिरुनलवेली पैसेंजर (दैनिक).

#### 51. मेमू गाड़ियां:

- i. आनंद-डाकोर (प्रतिदिन 2 सेवाएं)
- ii. अनूपपुर-अंबिकापुर (सप्ताह में 6 दिन)
- iii. दिल्ली-रोहतक पैसेंजर (प्रतिदिन 2 सेवाएं)
- iv. संतरागाछी-झारग्राम (सप्ताह में 5 दिन)

#### 52. डेमू गाड़ियां:

- i. मोरबी-मलिया मियाना
- ii. रतलाम-फतेहाबाद चंद्रावती गंज (दैनिक) आमामान परिवर्तन के बाद.
- iii. रेवाड़ी-रोहतक (दैनिक)

#### 53. गाड़ियों का विस्तार

- i. 14705/14706 दिल्ली सराय रोहिल्ला-सुजानगढ़ एक्सप्रेस का जोधपुर तक
- ii. 15281/15282 पटना-सहरसा एक्सप्रेस का मुरलीगंज तक
- iii. 15013/15014 काठगोदाम-भगत की कोठी रानीखेत एक्सप्रेस का जैसलमेर तक

#### 54. गाड़ियों के फेरों में वृद्धि:

- i. 16571/16572 बीदर-यशवंतपुर एक्सप्रेस 3 दिन से प्रतिदिन
- ii. 17225/17226 हुबली-विजयवाडा एक्सप्रेस 3 दिन से प्रतिदिन
- iii. 17319/17320 हुबली-सिकंदराबाद एक्सप्रेस 3 दिन से प्रतिदिन

#### सर्वेक्षण

55. माननीय सदस्यों, राज्य सरकारों और अन्य गणमान्य व्यक्तियों से उनके क्षेत्रों में रेल परियोजनाएं शुरू करने के लिए बड़ी संख्या में अनुरोध प्राप्त हुए हैं. रेलों की योजना प्रक्रिया में परियोजना को स्वीकृत करने से पहले उनकी जरूरत और व्यवहार्यता को जांच कर पता लगाने के लिए उचित सर्वेक्षण की आवश्यकता होती है.

56. माननीय सदस्यों, राज्य सरकारों और अन्य गणमान्य व्यक्तियों से प्राप्त हुए अनुरोधों के आधार पर 2014-15 में निम्नलिखित सर्वेक्षणों को शुरू करने का प्रस्ताव है:-

#### नई लाइनें

- i. तिपतूर-डुइडा
- ii. नीमच-सिंगोली-कोटा



- iii. दाहोद-मोडासा
- iv. कराड-कडेगांव-लेनारे-खरसुंडी-अट्टापाडी-डिगांची-महूद-पंढरपुर
- v. एटा-अलीगढ
- vi. करनाल-यमुना नगर बरास्ता असांडीह
- vii. पुडुचेरी तक टिंडीवनम-नागरी नई लाइन का विस्तार
- viii. चल्लीकेरे-हिरीयूर-हुलीयूर-चिक्कानायकनहल्ली-केबी क्रॉस-तुरुवेकेरे-चन्ननारायणपटना.
- ix. बेतूल-चांदुर बाजार-अमरावती.
- x. चकिया-केसरिया (कैठवालिया)
- xi. मिरज-कावठेमनखल-जठ-बीजापुर
- xii. पुणे-बारामती बरास्ता सास्वद, जेजूरी, मोरेगांव
- xiii. इटावा-ओरैया-भोगनीपुर-घाटमपुर-जहानाबाद-बाकेवर-बिंदकी रोड
- xiv. हलदौर-धामपुर
- xv. बेलगाम-हुबली बरास्ता किट्टूरु
- xvi. पुणे-अहमदनगर बरास्ता केगडाउन कस्ती
- xvii. बेल्लारी-लिंगासुगुर बरास्ता श्रीगुप्प, सिंधनौर
- xviii. घाटनंदौर-श्रीगोंडा रोड/दौंड बरास्ता कैज, मंजरसुम्भा, पटोदा और जामखेड
- xix. बिरारी-महातोनी-मारवाडा-मंदनपुर-धामोनी-सागर

### दोहरीकरण

57. 2014-15 में निम्नलिखित सर्वेक्षणों को शुरू करने का प्रस्ताव है:-

- i. लातूर रोड-कुर्दुवाडी
- ii. पुणे-कोल्हापुर
- iii. इलाहाबाद-प्रतापगढ
- iv. सेलम-ओमालूर
- v. परभनी-पर्ली

58. जो कार्य हमारे हाथों में है वह बहुत कठिन है और चुनौतियां बहुत बड़ी हैं. फिर भी हम आगे बढ़ने के लिए प्रतिबद्ध हैं और इस विशाल संगठन को अत्यधिक ऊंचाइयों पर लेकर जाएंगे.

परेशानियों से डरे नहीं,  
दुश्वारियों से लड़ते रहे,  
पीछे मुड़ के देखा नहीं,  
कदम हमारे बढ़ते रहे।

इसके लिए रेल परिवार के सभी सदस्यों और समाज तथा सरकार के सभी क्षेत्रों के सहयोग के सतत् प्रयासों की आवश्यकता होगी.

59. महोदया, अपने भाषण के अंत में मुझे पं. जवाहर लाल नेहरू के बेशकीमती शब्द याद आ रहे हैं।

‘रेलवे जैसा एक विशाल राष्ट्रीय और राज्य के स्वामित्व वाला संगठन न केवल एक महत्वपूर्ण परिसंपत्ति है बल्कि एक बड़ी जिम्मेदारी भी है। इसे सदैव जनता के हित और इस विशाल संगठन के माध्यम से जनता की सेवा में लगे संगठन से संबंधित सभी व्यक्तियों के पूर्ण सहयोग से ही चलाया जा सकता है।’

60. कर्नाटक के प्रसिद्ध दार्शनिक एवं समाज सुधारक श्री बासवेश्वरा के शब्दों में:

ಕಳಬೇಡ, ಕೊಲಬೇಡ  
ಹುಸಿಯ ನುಡಿಯಲು ಬೇಡ  
ಮುನಿಯಬೇಡ, ಅನ್ಯರಿಗೆ ಅಸಹ್ಯ ಪಡಬೇಡ  
ತನ್ನ ಬಣ್ಣಿಸಬೇಡ, ಇದಿರ ಹಳಿಯಲು ಬೇಡ  
ಇದೇ ಅಂತರಂಗ ಶುದ್ಧಿ, ಇದೇ ಬಹಿರಂಗ ಶುದ್ಧಿ

THOU SHALL NOT STEAL NOR KILL  
NOR SPEAK A LIE;

BE ANGRY WITH NO ONE

NEITHER SCORN ANOTHER MAN;

AND NEVER GLORIFY

THYSELF AND INSULT OTHERS,

THESE ARE THE MEANS TO INWARD PURITY

THESE ARE THE MEANS TO OUTWARD PURITY

61. महोदया, इन्हीं शब्दों के साथ मैं 2014-15 के लिए अंतरिम रेल बजट सम्मानित सदन को संस्तुत करता हूँ.

\*\*\*\*\*