

**रेल बजट 2004-2005 के प्रस्तुतीकरण के अवसर पर
6 जुलाई, 2004 को
रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद का भाषण**

माननीय अध्यक्ष महोदय,

मैं भारतीय रेल के लिए वर्ष 2004-2005 के बजट अनुमान प्रस्तुत करने जा रहा हूँ. पिछली सरकार ने 30 जनवरी, 2004 को अंतरिम बजट प्रस्तुत किया था जिसमें इस वित्तीय वर्ष के पहले चार माह के लिए रेलवे के खर्च हेतु लेखानुदान का अनुमोदन किया गया था.

2. महोदय, यह संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन सरकार का, जिसने 22 मई, 2004 को कार्यभार संभाला है, प्रथम रेल बजट है. इस अल्प समय के भीतर मैंने उन चुनौतियों और कठिनाइयों को समझने की कोशिश की है जिनका रेलवे सामना कर रही है और न्यूनतम साझा कार्यक्रम के श्रष्ट एरिया को ध्यान में रखते हुए इन कठिनाइयों से निपटने के उपायों की रूपरेखा बनाने का प्रयास किया है. इस संदर्भ में मैं इस सम्मानित सदन के माननीय सदस्यों के मूल्यवान सुझावों का भी स्वागत करूंगा. दरअसल, मैंने पहले ही इस सदन और राज्य सभा के सभी सदस्यों को, उनके क्षेत्रों में चल रही परियोजनाओं एवं प्रमुख कार्यों की सूची देने के साथ-साथ सुविधाओं में सुधार हेतु अपने बहुमूल्य सुझाव देने के लिए लिखा है. मैं सदन को आश्वस्त करना चाहूंगा कि इन सुझावों पर विशेष ध्यान दिया जाएगा तथा उपेक्षित क्षेत्रों को प्राथमिकता देते हुए परियोजनाओं से संबंधित प्रस्तावों पर यथोचित सर्वेक्षण करवाकर समुचित निर्णय लिए जाएंगे.

3. देश की मुख्य परिवहन व्यवस्था के रूप में एक ही प्रबंधन के अंतर्गत काम करने वाली भारतीय रेल को दुनिया की सबसे बड़ी प्रणालियों में से एक होने का गौरव प्राप्त है. देश की प्रगति में इसके योगदान को मापा नहीं जा सकता और इसे वाणिज्यिक संगठन के साथ-साथ सामान्य तौर पर समाज की आकांक्षाओं को पूरा करने वाली संस्था की दोहरी भूमिका भी निभानी पड़ती है. परोक्ष रूप से रोजगार उपलब्ध कराने की अपार क्षमता रखते हुए भारतीय रेल व्यापार, उद्योग और अर्थव्यवस्था के समग्र विकास में एक महत्वपूर्ण उत्प्रेरक है. इसे ध्यान में रखते हुए जैसा कि न्यूनतम साझा कार्यक्रम में उल्लेख

किया गया है, संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन सरकार रेल अवसंरचना के विकास और विस्तार को सर्वोच्च प्राथमिकता देती है. पिछले कुछ वर्षों में रेलवे ने जिन कठिनाइयों का सामना किया है, विशेषकर संरक्षा के क्षेत्र में, उन्हें दूर करने की ज़रूरत है. महामहिम राष्ट्रपति जी का संसद के संयुक्त सत्र को संबोधित भाषण सरकार के आर्थिक और सामाजिक दोनों आयामों को ध्यान में रखते हुए रेल नेटवर्क को आधुनिक बनाने संबंधी इरादों को दिखलाता है.

4. अपने ग्राहकों, चाहे वे माल यातायात से संबंधित हों या यात्री यातायात सेवाओं से, की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए रेलवे ने बहुत से नीतिगत परिवर्तन किए हैं. सुधारों की प्रक्रिया को जारी रखते हुए रेलवे का आधुनिकीकरण, परिसंपत्तियों का बदलाव और नवीकरण, खास तौर पर रेलपथ नवीकरण और यात्रियों की संरक्षा ऐसे क्षेत्र होंगे जिन पर रेलवे विशेष बल देगी. सवारी डिब्बों और रेल परिसरों में, विशेषकर स्टेशनों पर सफाई तथा यात्री सुविधाओं में सुधार प्राथमिकता के अन्य क्षेत्र होंगे. व्यय पर नियंत्रण तथा राजस्व की चोरी को रोकने के उपायों को सुदृढ़ बनाना भी महत्वपूर्ण प्राथमिकता होगी.

5. रेलवे पर निवेश के लिए संसाधनों की तंगी रही है जबकि संरक्षा, सिस्टम के विकास और विस्तार जैसे प्राथमिकता वाले क्षेत्रों पर ध्यान देने के लिए निवेश काफी ज्यादा बढ़ाने की ज़रूरत है. रेलवे जहां भी आवश्यक होगा, सुधार करने की लगातार कोशिश करेगी. इस विषय पर मैंने माननीय प्रधानमंत्री जी एवं वित्त मंत्री जी से विचार विमर्श किया है और उन्होंने वर्ष के दौरान अपेक्षित वित्तीय संसाधन उपलब्ध कराने के लिए आश्वस्त किया है.

6. भारतीय रेल अपने आंतरिक संसाधनों के विकास के लिए कृतसंकल्प है. इसके लिए आवश्यक दोहरी रणनीति को हम पूरी गंभीरता और कड़ाई के साथ लागू करेंगे. एक ओर आमदनी बढ़ाने की दिशा में जोरदार मार्केटिंग अभियान छेड़ा जाएगा और आय के क्षय से संबंधित सभी चिन्हित बिन्दुओं जैसे बेटिकट यात्रा व अन्य कदाचारों आदि को रोका जाएगा. दूसरी ओर परिचालन व्यय को किसी भी दशा में न्यूनतम आवश्यकता से अधिक नहीं होने दिया जाएगा. मानव संसाधन का इष्टतम उपयोग करते हुए अन्य परिसंपत्तियों को लागत प्रभावी ढंग से प्रयोग में लाया जाएगा. सामान्य खर्चों में पूर्ण मितव्ययता बरती जाएगी.

2003-2004 में कार्य निष्पादन की समीक्षा

7. मुझे यह बताते हुए प्रसन्नता हो रही है कि हाल ही में समाप्त हुए वित्तीय वर्ष 2003-2004 में रेलवे ने 550 मिलियन टन के लक्ष्य की तुलना में 557.39 मिलियन टन प्रारंभिक राजस्व उपार्जक माल यातायात का लदान किया है जो पिछले वर्ष के लदान की तुलना में 38.65 मिलियन टन अधिक है. यह लगातार दूसरा वर्ष है जब भारतीय रेल ने 20 मिलियन टन या उससे अधिक की वृद्धि दर्शाने वाला राजस्व उपार्जक लदान किया है. यात्री यातायात में वर्ष के दौरान लगभग 3 प्रतिशत की वृद्धि दर्ज की गई है. संशोधित अनुमान में प्रदर्शित किए गए अर्जन की तुलना में 240 करोड़ रुपए की वृद्धि तथा साधारण संचालन व्यय में 491 करोड़ रुपए की बचत हुई है. रेलवे के लगभग वास्तविक आंकड़ों के अनुसार वर्ष के बजट में निर्धारित किया गया परिचालन अनुपात 94.1 प्रतिशत से सुधरकर 92.1 प्रतिशत तक होने की संभावना है. वर्ष के लिए अंतिम लेखे संकलित किए जा रहे हैं और लगभग आंकड़ों से संकेत मिल रहा है कि मामूली कमी-बेशी ही हो सकती है. योजना व्यय लगभग 13,311 करोड़ रुपए है. रेलवे के बेहतर निष्पादन के बावजूद मैं संतुष्ट नहीं बने रहना चाहूंगा, बल्कि हम इसे और बेहतर बनाने के लिए प्रयास करेंगे. वाणिज्यिक प्रयासों, जोरदार मार्केटिंग और मितव्ययतापूर्ण उपायों से रेलवे अपने वित्तीय निष्पादन में सुधार करने के लिए सतत् रूप से कार्य करेगी.

संरक्षा

8. महोदय, आज भारतीय रेल के समक्ष सबसे बड़ी चुनौती यात्रियों की संरक्षा सुनिश्चित करते हुए उन्हें गन्तव्य तक पहुंचाने की है. मैं माननीय सदस्यों को विश्वास दिलाता हूँ कि रेल परिचालनों में संरक्षा को सर्वोच्च प्राथमिकता दी जाएगी.

9. संरक्षा संबंधी विभिन्न उपायों और सतत् प्रयासों से परिणामी रेल दुर्घटनाओं की 2000-2001 में हुई 473 की संख्या घटकर 2001-2002 में 414, 2002-2003 में 351 और 2003-2004 में 325 रह गई है. यह अब तक की सबसे कम संख्या है और वर्ष 2000-2001 की तुलना में वर्ष 2003-2004 के दौरान घटी दुर्घटनाओं की संख्या में भारी कमी को दर्शाती है. प्रति मिलियन गाड़ी किलोमीटर परिणामी गाड़ी दुर्घटनाओं

की संख्या घटकर पिछले वर्ष के दौरान 0.44 के आंकड़े की तुलना में 0.39 हो गई है। इसे और भी कम करने के प्रयास किए जाएंगे।

10. रेलपथ, पुलों, चल स्टॉक और सिगनल गियरों की गतायु परिसंपत्तियों के नवीकरण के बकाया कार्यों के साथ-साथ संरक्षा संवर्धन संबंधी कार्यों को पूरा करने हेतु 6 वर्ष तक की अवधि के लिए 1.10.2001 से 17 हजार करोड़ रुपए की विशेष रेल संरक्षा निधि का सृजन किया गया था। इस निधि के अंतर्गत स्वीकृत विभिन्न कार्यों को पूरा करने के संबंध में काफी प्रगति हुई है। 31.3.2007 तक पूरा किए जाने वाले 16,538 किलोमीटर के कुल निर्धारित लक्ष्य में से 31.3.2004 तक 8,938 किलोमीटर रेलपथ का नवीकरण कर लिया गया है। 441 स्टेशनों पर गतायु सिगनल प्रणालियों के बदले आधुनिक प्रणालियों का कार्य पूरा किया जा चुका है। 1,053 अन्य स्टेशनों पर कार्य प्रगति पर है। 2003-2004 के दौरान 387 लेवल क्रॉसिंगों पर सिगनलों के साथ इन्टरलॉकिंग का कार्य पूरा कर दिया गया है। इस प्रकार 16,549 चौकीदार वाली लेवल क्रॉसिंगों में से 7,095 पर इन्टरलॉकिंग का कार्य पूरा कर लिया गया है। 90 चुनिंदा लेवल क्रॉसिंगों पर दुर्घटनाएं कम करने की दृष्टि से नज़दीक आने वाली गाड़ी की चेतावनी देने के लिए ट्रेन एक्च्युएटेड वार्निंग डिवाइस (टी ए डब्ल्यू डी) की व्यवस्था की गई है। यह उपकरण सड़क उपयोगकर्ताओं और चौकीदारों को आने वाली गाड़ी की चेतावनी एक फ्लैशिंग लाइट और सायरन के द्वारा देगा। विशेष रेल संरक्षा निधि के अंतर्गत लगभग 5,300 स्थलों पर ट्रैक सर्किटिंग संबंधी कार्य प्रगति पर है। लगभग 1,700 स्थलों पर कार्य अब तक पूरा कर लिया गया है।

11. रेलवे ने पुराने पुलों को पुनर्स्थापित करने और मजबूत बनाने के कार्य को उच्च प्राथमिकता दी है। विशेष रेल संरक्षा निधि के तहत पुनर्स्थापित अथवा पुनर्निर्मित किए जाने वाले 2,700 पुलों में से 1,306 पुलों का कार्य 31.3.2004 तक पूरा कर लिया गया है। चालू वर्ष में 411 पुलों को पुनर्स्थापित किया जाना है।

12. भारतीय रेल ने लेवल क्रॉसिंग पर सड़क और रेल यातायात की मात्रा तथा स्वरूप और दृश्यता संबंधी स्थितियों के आधार पर बिना चौकीदार वाली लेवल क्रॉसिंगों पर चौकीदार तैनात करने के तर्क-संगत मापदंडों को अंतिम रूप दे दिया है। आने वाले समय में 1,280 से अधिक बिना चौकीदार वाली लेवल क्रॉसिंगों पर चौकीदार तैनात करने की योजना बनाई गई है जिसमें अधिक संवेदनशील लेवल क्रॉसिंगों को प्राथमिकता दी जाएगी।

संरक्षा के लिए नए उपाय

ऐक्सल काउंटर द्वारा ब्लॉक प्रूविंग, गाड़ी सुरक्षा और चेतावनी प्रणाली एवं टक्कररोधी उपकरण

13. देश में पहली बार स्वदेशी डिजिटल ऐक्सल काउंटर के विकास पर विशेष महत्व देते हुए ऐक्सल काउंटर द्वारा 'ब्लॉक प्रूविंग' से स्टेशनों पर गाड़ी के पूर्ण रूप से आगमन के 'इलैक्ट्रॉनिक सत्यापन' की प्रणाली को शुरू करने के लिए नए प्रयास किए गए हैं। इन डिजिटल ऐक्सल काउंटर का विकास रेल मंत्रालय और विज्ञान और प्रौद्योगिकी विभाग के ज्वाइंट रिसर्च प्रोजेक्ट के अंतर्गत किया गया है। रेलों ने ड्राइवर की सहायता के लिए संरक्षा उपाय के रूप में गाड़ी सुरक्षा और चेतावनी प्रणाली (टी पी डब्ल्यू एस) व्यवस्था करने की पहल की है ताकि ड्राइवर खतरे के सिगनल को पार न करे। इस प्रणाली से ड्राइवर को खतरे के सिगनल के पास पहुंचने पर चेतावनी मिलती है और यदि ड्राइवर कोई प्रतिक्रिया नहीं दिखलाता है तो प्रणाली स्वतः ब्रेक लगा देती है। दक्षिण और उत्तर-मध्य रेलों के लगभग 280 ट्रैक किलोमीटर पर इस सिद्ध और सुरक्षित प्रणाली की व्यवस्था की जा रही है। पूर्वोत्तर सीमा रेल के लगभग 1,700 मार्ग किलोमीटर पर टक्कररोधी उपकरणों की व्यवस्था करने का काम हाथ में लिया गया है और 2004-2005 में इसके पूरा हो जाने की आशा है।

लांग वेल्डेड रेल पटरियों पर संरक्षा

14. भारतीय रेल के पास काफी लंबी दूरी में लांग और कान्टीनुअस वेल्डेड रेल पटरियां हैं। इन पटरियों में वास्तविक रूप से उत्पन्न होने वाले बल का पता लगाने के लिए प्रस्ताव है कि पटरी के अन्दर उत्पन्न हो रहे वास्तविक बल को मापने के लिए फील्ड उपाय विकसित किए जाएं ताकि असंरक्षित परिस्थितियां पैदा होने से पहले ही अपेक्षित निवारक कार्रवाई कर ली जाए।

गाड़ियों में विस्फोटक और ज्वलनशील सामग्री का पारवहन

15. पिछले कुछ समय के दौरान हुई यात्री गाड़ियों के डिब्बों और सामान के डिब्बों में आग लगने की घटनाएं गंभीर चिंता का विषय हैं। किसी भी यात्री गाड़ी में सुरक्षा संबंधी प्रयोजनों के लिए अथवा सशस्त्र बलों द्वारा ले जाए जाने वाली सामग्री को छोड़कर

एल पी जी सिलेंडरों, मिट्टी तेल के स्टोव आदि सहित किसी भी प्रकार की विस्फोटक और ज्वलनशील सामग्री ले जाना नितांत वर्जित होगा.

बचाव एवं चिकित्सा राहत संस्थान (इंस्टीट्यूट ऑफ रेस्क्यू एंड मेडिकल रिलीफ)

16. भारतीय रेल ने आपदा प्रबंधन की पहचान एक प्राथमिकता क्षेत्र के रूप में की है. इस व्यवस्था को सुदृढ़ करने के लिए कई प्रयास किए जा रहे हैं. जिनमें बैंगलोर में एक 'इंस्टीट्यूट ऑफ रेस्क्यू एंड मेडिकल रिलीफ' स्थापित करना शामिल है. 10 करोड़ रुपए की लागत से प्रारंभ की जाने वाली इस परियोजना में एक आपदा प्रबंधन मॉड्यूल का विकास शामिल होगा जिससे प्रशिक्षण संबंधी गतिविधियों को सुदृढ़ किया जा सकेगा. यह संस्थान अंतर्राष्ट्रीय मापदंडों के अनुरूप शीघ्र बचाव एवं चिकित्सा राहत सुनिश्चित करने हेतु फंसे लोगों आदि को निकालने और चिकित्सा राहत संबंधी सभी आधुनिक तकनीकों की जानकारी देगा.

सुरक्षा

17. रेलवे एक्ट, 1989 और आर पी एफ एक्ट, 1957 में हाल के दौरान किए गए संशोधनों के परिणामस्वरूप, रेल सुरक्षा बल को आशंका वाले क्षेत्रों में यात्री गाड़ियों में मार्गरक्षण और प्लेटफार्मों पर सामान्य सुरक्षा को नियंत्रित करने तथा उसे सुचारु बनाए रखने हेतु राज्य पुलिस/जी आर पी के प्रयासों को बढ़ाने के लिए अतिरिक्त उत्तरदायित्व सौंपे गए हैं. दोनों संशोधित अधिनियम 1 जुलाई, 2004 से प्रभावी हो गए हैं. शुरुआत में, कुछ कम महत्वपूर्ण गतिविधियों से जनशक्ति को हटा लिया गया है ताकि संपदा की सुरक्षा की तुलना में यात्री संरक्षा पर अधिक ध्यान दिया जा सके. तदनुसार, आरंभिक चरणों में गाड़ियों के मार्गरक्षण में जी आर पी के साथ भागीदारी की जाएगी. क्षेत्रीय महाप्रबंधकों को इस संबंध में योजनाएं बनाने के लिए निर्देश दिए गए हैं.

18. नए कर्तव्यों के निर्वहन हेतु बल में कर्मियों की कमी की समस्या से निपटने के लिए और रिक्तियों को भरने संबंधी प्रक्रिया को तेज करने के उद्देश्य से यह विनिश्चय किया गया है कि रेल भर्ती बोर्डों के माध्यम से रिक्तियां न भरकर सुरक्षा विभाग द्वारा सीधी भर्ती संबंधी पूर्व प्रक्रिया को बहाल किया जाए. इससे मैनपावर की उपलब्धता बढ़ेगी और बल सुदृढ़ होगा.

19. क्षेत्रीय प्रशिक्षण स्कूलों एवं आर पी एफ अकादमी में सघन रि-ओरिएन्टेशन ट्रेनिंग देकर मौजूदा आर पी एफ कर्मियों की कुशलताओं को समुन्नत किया गया है. यह ट्रेनिंग कैप्सूल काफी व्यापक है और इसमें गिरफ्तारी, ज़ब्ती करने, वैयक्तिक उपस्थिति, सम्मन जारी करने, वारंट जारी करने, कैदियों से निपटने, मानव अधिकारों के उल्लंघन, हिरासत के दौरान देखभाल, लैंगिक न्याय, बाल अपराधियों आदि से संबंधित कानूनी प्रावधान शामिल हैं.

20. गाड़ियों में सीधे-सादे यात्रियों को नशीले पदार्थ खिलाने और उनके सामान की चोरी की घटनाओं पर चिन्ता व्यक्त की गई है. रेलवे ने इस बुराई से निपटने के लिए जनता को शिक्षित करने के लिए कुछ उपाय किए हैं. इस संबंध में मैंने आर पी एफ को नशीले पदार्थ खिलाने के जुर्म में लिप्त आपराधिक गैंगों का पता लगाने और उन्हें जी आर पी को सौंपने के निर्देश दिए हैं.

आधुनिकीकरण

पुल इंजीनियरिंग संबंधी अनुसंधान परियोजनाएं

21. भारतीय रेल पुल इंजीनियरिंग के क्षेत्र में अग्रणी रेल प्रणालियों, विभिन्न भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थानों और भारत तथा विदेशों के उत्कृष्ट अनुसंधान संस्थानों से संपर्क में है. भूकम्प से बचाव और पुलों के पुनर्स्थापन, कंक्रीट और मैसॉनरी पुलों की रिजुडुअल लाइफ एनालिसिस, हाई परफारमेंस वाली कंक्रीट तथा पुलों के लिए कोरोज़न प्रोटेक्शन सिस्टम के क्षेत्र में अनुसंधान और विकास परियोजनाओं को आरंभ करने का प्रस्ताव है.

आर्च ब्रिज का पुनर्स्थापन

22. भारतीय रेल पर बड़ी संख्या में आर्च ब्रिज मौजूद हैं. हाल ही में पुलों में सुधार और उनके पुनर्स्थापन संबंधी कई उपायों को हाथ में लिया गया है. इसके अतिरिक्त, अन्तर्राष्ट्रीय रेल संघ (यू आई सी) के सहयोग से नई तकनीक अपनाकर आर्च ब्रिज की उपयोगिता अवधि करीब 25 वर्ष और बढ़ाने का प्रस्ताव है.

जंगरोधी मालडिब्बे

23. पारंपरिक वैगनों में जंग लगने से उनकी उपलब्धता तथा उत्पादकता प्रभावित होती है और उनकी आयु कम हो जाती है. इस समस्या को दूर करने के लिए स्टेनलेस स्टील के वैगनों के फील्ड परीक्षण किए जा रहे हैं. इसके अतिरिक्त, एल्युमिनियम ढांचे वाले वैगन भी शुरू करने एवं उनका फील्ड परीक्षण करने का प्रस्ताव है. इससे पारंपरिक वैगनों की तुलना में टैयर भार में कमी और प्रति वैगन आयु भार में बढ़ोत्तरी होगी.

चालक दल के अनुकूल ड्राइवर का केबिन और ब्रेकवैन

24. थकान होने से ड्राइवरों और गार्डों द्वारा दुर्घटनाएं होने की संभावना बढ़ जाती है. ऐसे कर्मचारियों की चालन के दौरान थकावट को कम करने की दृष्टि से उनकी कार्य संबंधी स्थितियों में सुधार लाना भारतीय रेल के लिए एक प्राथमिकता का विषय है. कई सुधारों को मानक बना दिया गया है और उन्हें ड्राइवर के केबिन तथा गार्ड के ब्रेक वैन में चरणबद्ध आधार पर शामिल किया जा रहा है जिससे चालक दल को बेहतर परिवेश मिल सके और उनकी दक्षता बढ़ सके. नए डीजल रेलइंजनों और गार्ड की ब्रेक वैनों में इन बेहतर विशिष्टताओं को मुहैया कराया जाएगा.

ई.एम.यू. तथा विद्युत रेल इंजनों का आधुनिकीकरण

25. मुंबई उपनगरीय क्षेत्र में ई.एम.यू. गाड़ियों में सबसे आधुनिक 'इनसुलेटेड गेट बाईपोलर ट्रांजिस्टर' (आईजीबीटी) टेक्नोलॉजी पर आधारित थ्री-फेज इलेक्ट्रिक ट्रेक्शन सिस्टम शुरू करने का प्रस्ताव है. यह प्रणाली अधिक विश्वसनीयता और उन्नत ऊर्जा दक्षता प्रदान करती है. आगे चलकर इस तकनीक को उच्च अश्व शक्ति वाले थ्री-फेज विद्युत रेल इंजनों के लिए भी विकसित करने का प्रस्ताव है.

सामरिक प्रबंधन संस्थान (स्ट्रैटेजिक मैनेजमेंट इंस्टीट्यूट)

26. रेल परिचालनों में भावी चुनौतियों का सामना करने के लिए रेल प्रबंधकों को तैयार रहने की आवश्यकता है. इसके लिए पूरी दुनिया में उपलब्ध प्रशिक्षण संबंधी संसाधनों को इकट्ठा करना आवश्यक है. इसलिए अन्तर्राष्ट्रीय रेल संघ (यू आई सी) के

तत्वावधान में एक अन्तर्राष्ट्रीय रेलवे सामरिक प्रबंधन संस्थान स्थापित करने का प्रस्ताव है.

कंप्यूटर आधारित केंद्रीकृत यातायात नियंत्रण

27. सुरक्षा और परिचालन को बेहतर बनाने के लिए गाज़ियाबाद-कानपुर हाई स्पीड, हाई डेन्सिटी वाले मार्ग पर पहली बार जर्मन डेवलपमेंट बैंक (के एफ डब्ल्यू) द्वारा वित्तपोषित एक परियोजना के अंतर्गत आधुनिक कंप्यूटर आधारित केंद्रीकृत यातायात नियंत्रण (सीटीसी) प्रणाली शुरू करने का प्रस्ताव है.

सामग्री प्रबंधन सूचना प्रणाली (एम एम आई एस)

28. सामग्री प्रबंधन संबंधी सूचना का ऑन-लाइन आदान-प्रदान करने वाली सामग्री प्रबंधन सूचना प्रणाली की पायलट परियोजना सफलतापूर्वक विकसित कर ली गई है और मध्य रेल पर इसको कार्यान्वित किया गया है. अब, प्रभावी सामग्री प्रबंधन के लिए इस प्रणाली का सभी अन्य ज़ोनल रेलों में विस्तार करने का प्रस्ताव है जिससे सामग्री की उपलब्धता और टर्न-ओवर अनुपात में सुधार होगा.

29. रेलपथ सामग्री प्रबंधन पद्धति में सूचना प्रणाली के उपयोग को अब तक 21 मंडलों में आरंभ किया गया है. शेष 46 मंडलों पर इन्फ्रास्ट्रक्चर तैयार करने का कार्य अंतिम चरण में है और वर्ष के दौरान पूरा करने का लक्ष्य है. यह पद्धति सामग्री का उचित एवं साथ-साथ लेखांकन करती है तथा रिलीज़ हुई सामग्री सहित मौजूदा स्टॉक के सही सही सत्यापन में मदद करती है. इस प्रकार, यह पद्धति दक्षता को बेहतर बनाती है व चोरी, उठाईगीरी आदि के द्वारा राजस्व के क्षय को रोकती है.

ई-प्रोक्योरमेंट

30. रेलवे ई-प्रोक्योरमेंट को अपनाने की दिशा में काम कर रही है. उत्तर रेल पर शुरू की गई पायलट परियोजना के अंतर्गत सभी खरीद संबंधी गतिविधियाँ इंटरनेट पर डाल दी गई हैं, जिनमें टेंडर जारी करना, बोलियां प्राप्त करना, निविदाएं जारी करना आदि कार्य ऑन-लाइन होंगे. इस प्रणाली के शुरू करने से पारदर्शिता आएगी और खरीद में

लगने वाले समय में कमी होने तथा आपूर्तिकर्ताओं के भुगतान में तेजी आने से कार्य कुशलता बढ़ेगी. उत्तर रेल पर पायलट परियोजना के सफलतापूर्वक पूरा हो जाने पर ई-प्रोक्वोरमेंट पद्धति अन्य ज़ोनल रेलों पर भी लागू की जाएगी.

दावा प्रबंधन में सुधार

31. रेलवे ने "दावा कार्यालयों" के कंप्यूटरीकरण कार्यक्रम पर कार्य शुरू किया है ताकि दावों की स्थिति के संबंध में दावाकर्ता को ऑन-लाइन सूचना दी जा सके. इससे ग्राहकों को अनकनेक्टेड कन्साइनमेंट का पता लगाने में सहायता मिलेगी और इसकी मदद से डुप्लीकेट दावों को भी कम किया जा सकेगा. ज़ोनल रेल मुख्यालयों में दावों को कंप्यूटर द्वारा दर्ज करने का कार्य पहले ही अप्रैल, 2004 से शुरू किया जा चुका है और यह आशा है कि चालू वित्त वर्ष में दावा कार्यालयों का पूर्ण रूप से कंप्यूटरीकरण पूरा कर लिया जाएगा.

32. रेल उपयोगकर्ताओं की सहायता के लिए 'दुर्घटना' और 'माल के नुकसान/हानि' दोनों के लिए मुआवजा दावों संबंधी नियम और पद्धतियों को भारतीय रेल वेबसाइट में शामिल किया गया है.

धन-वापसी की प्रक्रिया का सरलीकरण

33. सामान्य नियमों के अंतर्गत, अप्रयुक्त टिकटों की धन-वापसी गाड़ी के प्रस्थान के अधिकतम 12 घंटे बाद तक की जा सकती है. इसके बाद पीआरएस टर्मिनल से सीधे धन वापसी को आसान बनाने के उद्देश्य से कंप्यूटरीकृत कोचिंग धन वापसी प्रणाली शुरू की गई है. संशोधित नियमों के अंतर्गत अप्रयुक्त आरक्षित टिकटों और आरएसी टिकटों की धन वापसी गाड़ी के प्रारंभिक स्टेशन से निर्धारित प्रस्थान से पांच दिन तक स्वीकार्य होगी. कुछ ज़ोनल रेलों ने इस योजना के अंतर्गत धन वापस करना शुरू कर दिया है. यह परियोजना चालू वर्ष में पूरी तरह से कार्यान्वित हो जाएगी.

अनारक्षित टिकट प्रणाली

34. देश के लगभग 92 प्रतिशत यात्री रेल गाड़ियों में बिना आरक्षण करवाए अनारक्षित डिब्बों में यात्रा करते हैं. इन रेल यात्रियों की सुविधा हेतु भारतीय रेल ने अनारक्षित टिकट प्रणाली (यू टी एस) का विकास किया है. इस प्रणाली में यात्री को

अपेक्षित यात्रा तिथि के तीन दिन पूर्व से चुने हुए रेलवे स्टेशनों से किसी भी स्टेशन के लिए यात्रा टिकट खरीदने की सुविधा उपलब्ध है. इस प्रणाली का सभी ज़ोनल रेलों पर उत्तरोत्तर रूप से विस्तार करने का प्रस्ताव है. मुझे सम्मानित सदन को यह सूचित करते हुए अपार हर्ष हो रहा है कि यू टी एस ने 'सूचना प्रौद्योगिकी' का उपयोग करके परिवहन के क्षेत्र में उल्लेखनीय सामाजिक उपलब्धि हासिल करने हेतु सुप्रसिद्ध अंतर्राष्ट्रीय फोरम से प्रतिष्ठित पुरस्कार भी प्राप्त किया है.

यात्री आरक्षण प्रणाली

35. आरक्षित डिब्बों में यात्रा करने वाले यात्रियों की सुविधा के लिए देश में लगभग 1100 स्थानों पर उपलब्ध यात्री आरक्षण प्रणाली (पी आर एस) का विस्तार आगे भी जारी रखा जाएगा. इस वर्ष 74 अन्य स्थानों पर यह प्रणाली शुरू की जाएगी.

पार्सल सेवाएं

36. हर साल लगभग 500 करोड़ रुपए की आमदनी देने वाले पार्सल यातायात के बेहतर प्रबंधन के लिए संपूर्ण पार्सल प्रणाली को कंप्यूटरीकृत करना आवश्यक है. शुरू में, नई दिल्ली-हावड़ा-गुवाहाटी के मुख्य पार्सल यातायात कॉरीडोर में हावड़ा और दिल्ली क्षेत्र को जोड़ते हुए दो करोड़ रुपए की अनुमानित लागत पर इस वर्ष एक पायलट परियोजना का प्रस्ताव किया जा रहा है. इससे पार्सलों की बेहतर योजना बनाई जा सकेगी, उनकी क्लीयरेंस शीघ्र की जा सकेगी और पार्सलों की स्थिति का आसानी से पता लगाया जा सकेगा जिसके परिणामस्वरूप ओवर कैरेज और दावों में कमी आएगी. इससे पार्सल वे बिलों और प्रभारों का सही परिकलन भी सिस्टम से संभव हो सकेगा.

माल परिचालन सूचना प्रणाली

37. वैगन उपलब्धता और संचालन को बेहतर बनाने में सहायक सिद्ध हुई माल परिचालन सूचना प्रणाली (एफ ओ आई एस) के चरण-I (रेक प्रबंधन प्रणाली) की सफलता से उत्साहित होकर लगभग 300 माल शेडों और साइडिंगों के कार्य को इस वर्ष कंप्यूटरीकृत करके माल ढुलाई के वाणिज्यिक पहलुओं को भी शामिल करने का प्रस्ताव है. इस प्रणाली से रेलवे रसीदों को कंप्यूटरीकृत कर दिया जाएगा जिससे व्यापारियों और

उद्योग को बहुत लाभ होगा क्योंकि इससे किसी एक वैगन का पता लगाने और इलेक्ट्रॉनिक पेमेंट आदि करने संभव हो जाएंगे.

सवारी डिब्बा परिचालन सूचना प्रणाली

38. यात्री यातायात परिचालन में सुधार करने के लिए सवारी डिब्बा परिचालन सूचना प्रणाली (सी ओ आई एस) के कोचिंग स्टॉक प्रबंधन मॉड्यूल (सवारी डिब्बों और पार्सल यानों को शामिल करते हुए) को इस वर्ष लागू करने का प्रस्ताव है. गाड़ियों के समय-पालन पर बेहतर निगरानी रखने और विलंब का विश्लेषण करने संबंधी पंचव्युअलिटी मॉड्यूल को पिछले वर्ष से क्रियान्वित किया जा चुका है.

खानपान

39. स्टेशनों और गाड़ियों में यात्रियों को शुद्ध, स्वास्थ्यकर और स्वादिष्ट खाना उपलब्ध कराते हुए रेलवे खानपान सुविधाओं में सुधार करने के सभी प्रयास कर रही है. रेलवे सभी खानपान आउटलेट पर पौष्टिक दुग्ध एवं दुग्ध-उत्पादों को उपलब्ध कराने के प्रयास करेगी. जिसके लिए मट्टा और लस्सी के साथ शुरुआत कर दी गई है. यात्रियों को शुद्ध एवं पौष्टिक उत्पाद उपलब्ध कराने एवं डेयरी उत्पादकों को रोजगार के अवसर मुहैया कराने के उद्देश्य से इन्हें यथासंभव कोऑपरेटिव सेक्टर की डेयरी इकाइयों से लिया जाएगा. जहां तक अन्य खाद्य सामग्रियों का संबंध है, खानपान ठेकों से आमदनी बढ़ाने की दृष्टि से, ठेके के आवंटन में पूर्ण पारदर्शिता और प्रतिस्पर्धा सुनिश्चित की जाएगी.

सफाई में सुधार

40. स्टेशनों और गाड़ियों में सफाई में सुधार लाने के लिए सभी ज़ोनल रेलों के महाप्रबंधकों को विशेष प्रयास करने के लिए निर्देश दे दिए गए हैं. राष्ट्रव्यापी सफाई अभियान भी चलाया गया है. उत्कृष्टता की भावना जाग्रत करने के ध्येय से अन्तर्मंडलीय प्रतियोगिता आयोजित करने का विनिश्चय किया गया है जिसमें मुख्यालय स्तर पर गठित संबंधित विभागों के वरिष्ठ अधिकारियों की समितियों द्वारा सभी मंडलों का आकलन किया जाएगा. सर्वोत्तम मंडलों को स्वच्छता संबंधी कार्य कुशलता शील्ड दी जाएगी. सर्वोत्तम स्टेशनों का भी चयन किया जाएगा और उन्हें पुरस्कृत किया जाएगा. जहां सफाई

का स्तर असंतोषजनक पाया जाएगा, वहां संबंधित अधिकारियों एवं कर्मचारियों की जिम्मेवारी निर्धारित की जाएगी.

41. एक पर्यावरण अनुकूल उपाय के रूप में रेलवे प्लास्टिक के उपयोग को हतोत्साहित कर रही है. इस प्रयोजन से सभी खानपान इकाइयों को प्लास्टिक व थर्मोकोल के कप की बजाय डिस्पोजेबल कुल्हड़ों की व्यवस्था करने के निर्देश दिए गए हैं. अधिक स्वास्थ्यकर होने के अलावा, इस उपाय से ग्रामीण क्षेत्र के रोजगार में सुधार होगा.

पर्यावरण अनुकूल टॉयलेट प्रणाली

42. वर्ष 2012 तक पूरे देश में पूर्ण स्वच्छता की प्राप्ति तथा खुले में मलत्याग को समाप्त करने के संबंध में ग्रामीण विकास मंत्रालय द्वारा घोषित नीति के अनुसार भारतीय रेल ने आर.डी.एस.ओ. के रेल संरक्षा संबंधी प्रौद्योगिकी मिशन के एक अंश के रूप में सवारी डिब्बों में पर्यावरण अनुकूल टॉयलेट डिस्चार्ज प्रणाली का विकास करने की परियोजना शुरू करने का निर्णय लिया है.

43. महात्मा गांधी के अनुसार खादी भारत की एकता, आर्थिक स्वाधीनता और समानता की प्रतीक है. जवाहरलाल नेहरू की काव्यमय भाषा में यह अंततः "भारत की आजादी की वर्दी" है. अतः इसको समुचित सम्मान देते हुए मैंने निर्देश दिए हैं कि भविष्य में साज-सज्जा और लिनेन के लिए अपेक्षित सभी सामान केवल हथकरघा/खादी के ही हों.

44. भारतीय रेल के लिए एक नई "बुक स्टाल नीति" बनाई गई है. इस नीति के अंतर्गत 'बी', 'सी' और 'डी' श्रेणी के स्टेशनों पर अनुसूचित जाति/अनुसूचित जनजाति/अन्य पिछड़े वर्ग, अल्पसंख्यक, युद्ध में मारे गए व्यक्तियों की विधवाओं, गरीबी रेखा से नीचे के वर्गों, विकलांग व्यक्तियों, रेल कर्मचारियों की विधवाओं के लिए बुक स्टालों के आवंटन का 25 प्रतिशत आरक्षण शुरू किया गया है. बेरोजगार स्नातक और उनके संघ तथा परोपकारी संगठन केवल 'बी', 'सी' और 'डी' श्रेणी के स्टेशनों पर आवंटन पा सकते हैं. 'ए' श्रेणी के स्टेशनों पर टू-पैकेट टेंडर सिस्टम शुरू किया गया है.

इस नई नीति से विक्रय एकाधिकार समाप्त हो जाएगा और इससे पांच-पांच वर्ष की अवधि निर्धारित हो जाएगी.

45. भू-जल उपलब्धता के गिरते रुख को रोकने के लिए रूफ-टॉप रेन वाटर हारवेस्टिंग द्वारा जल संरक्षण के तरीकों का कड़ाई से अनुपालन करने के लिए निर्देश जारी किए गए हैं.

ग्राहकों को उपयुक्त संख्या में रेक उपलब्ध कराना

46. रेल वैगन अधिकांशतः निजी क्षेत्र और सार्वजनिक क्षेत्र की वैगन विनिर्माण इकाइयों से खरीदे जाते हैं. रेलवे अपने कारखानों में अत्यन्त ही कम संख्या में वैगन निर्माण की क्षमता रखती है. पिछले वर्ष विभिन्न कारणों से वैगनों की आपूर्ति में काफी गिरावट आई है. दिए गए आदेशों में से निजी क्षेत्र की इकाइयों द्वारा केवल दो-तिहाई और सार्वजनिक क्षेत्र की इकाइयों द्वारा केवल एक-तिहाई की ही आपूर्ति हो पाई है. ट्रेफिक वैगनों की 19,050 फोर व्हीलर यूनिटों (चौपहिया इकाइयों) की हमारी आवश्यकता की तुलना में 2003-2004 के दौरान केवल 13,471 ही विनिर्मित की गई थीं.

47. अनुमानित इन्क्रिमेंटल लोडिंग के मद्देनजर रेलवे को वैगन आपूर्ति को बढ़ाने के लिए सभी कदम उठाने होंगे. मैंने स्वयं वैगन निर्माताओं से वार्ता की है और उन्हें आपूर्ति में तेजी लाने के लिए कहा है. इसके अलावा, उपलब्ध अवसंरचना और जनशक्ति के साथ रेल कारखाने मामूली निवेश से वैगनों का निर्माण कर सकते हैं. मांग को पूरा करने के लिए मौजूदा वैगन निर्माताओं से लगातार संपर्क रखने के अलावा, जमालपुर कारखाने, जिसकी इस समय इन-हाउस क्षमता 140 टन के क्रेन विनिर्माण की भी है, में भी वैगन उत्पादन शुरू किया जाएगा.

48. फिर भी, रेक की उपलब्धता बढ़ाने के लिए अनेक उपाय करके रेलवे ने लदान के लक्ष्य को पार किया है. इन उपायों में माल टर्मिनलों की हैन्डलिंग क्षमता में सुधार करना, इन-इफेक्टिव वैगनों की संख्या पर नियंत्रण रखना, एफ ओ आई एस के गहन प्रयोग द्वारा टर्मिनलों का बेहतर प्रबंधन करना और टर्मिनलों पर रेक के डिटेंशन को कम करने के

लिए ग्राहकों पर दबाव डालना शामिल हैं. अब हम रेल उपयोगकर्ताओं को टर्मिनलों पर रेक की राउंड-द-क्लॉक लोडिंग और अन लोडिंग करने के लिए प्रोत्साहित करेंगे.

पोर्ट कनेक्टीविटी द्वारा आयात/निर्यात संबंधी यातायात को बढ़ावा देना

49. पोर्ट से आने वाले वैगनों को शीघ्र खाली करने और बाहर जाने वाले निर्यात के सामान के लिए रेलवे अतिरिक्त वैगन और कंटेनर उपलब्ध कराने पर विशेष ध्यान दे रही है. रेलवे ऐसे यातायात को और बढ़ावा देने के लिए मौजूदा और विकासाधीन नए दोनों प्रकार के पोर्ट के साथ देश के भीतरी क्षेत्रों से रेल संपर्क उपलब्ध कराने के लिए रेल विकास निगम लिमिटेड के माध्यम से भी निवेश कर रही है.

रोल-ऑन रोल-ऑफ योजना (रो रो)

50. कोंकण रेल रोल-ऑन रोल-ऑफ योजना चलाती है जिसके अंतर्गत किसी एक स्थान से एक ट्रक प्रति वैगन के हिसाब से गाड़ी में ट्रकों का लदान करके उनके गंतव्य तक ले जाया जाता है. इससे ट्रकों द्वारा संचालन की अपेक्षा ईंधन की अधिक बचत होने और पर्यावरण-अनुकूल होने के अलावा अधिक ग्राहक संतुष्टि और डोर-टू-डोर मल्टी मोडल सेवा उपलब्ध होती है. रेलवे ने विशेष वैगनों के निर्माण संबंधी प्रक्रिया शुरू की है जिससे परिसंपत्तियों के इष्टतम उपयोग हेतु प्रत्येक वैगन में एक से अधिक ट्रक ढोना संभव होगा. इस प्रकार के वैगन के डिज़ाइन को अंतिम रूप दिए जाने पर रेलवे इस सेवा को अन्य खंडों पर भी शुरू करने के लिए विचार करेगी.

दूध, सब्जी और फलों का पारवहन

51. रेलवे देश के विभिन्न क्षेत्रों से टैंकरों द्वारा दूध के संचालन को अधिक बढ़ावा देगी. चूंकि दूध एक पेरिशेबुल पदार्थ है, इसलिए इन टैंकरों को उपयुक्त गाड़ियों के साथ जोड़ा जाएगा. फलों, सब्जियों और अन्य पेरिशेबुल वस्तुओं के पारवहन के लिए बेहतर सेवाएं उपलब्ध कराने हेतु रेलों पर अधिक संख्या में शीतक पार्सल वैनों को उत्तरोत्तर रूप से शुरू किया जाएगा.

रियायतें

आतंकवादियों/उग्रवादियों के विरुद्ध की गई कार्रवाई में मारे गए सैनिकों की विधवाओं को रियायतें

52. आतंकवादियों/उग्रवादियों के विरुद्ध की गई कार्रवाई में मारे गए पुलिस वालों और अर्ध सैनिक कर्मियों की विधवाएं इस समय द्वितीय और शयनयान श्रेणी में 75 प्रतिशत रियायत की पात्र हैं. यद्यपि, ऐसी ही परिस्थितियों में मारे गए सैनिकों की विधवाओं को यह रियायत उपलब्ध नहीं है. आतंकवादियों/उग्रवादियों के विरुद्ध कार्रवाई में मारे गए सैनिकों के बलिदान को सम्मान देते हुए इन सैनिकों की विधवाओं को भी वही रियायत देने का प्रस्ताव है जो पुलिस और अर्ध सैनिक कर्मियों की विधवाओं को दी जाती है.

मूक/बधिर व्यक्तियों को रियायतें

53. मूक और बधिर व्यक्ति को प्रथम, द्वितीय, शयनयान श्रेणियों और सीज़न टिकटों में 50 प्रतिशत की रियायत अनुमेय है. लेकिन, मूक और बधिर व्यक्ति के साथ यात्रा करने वाले सहयात्री को कोई रियायत देने की व्यवस्था नहीं है. ऐसे व्यक्ति जो मूक और बधिर दोनों हैं, के साथ एक सहयात्री की आवश्यकता पर विचार करते हुए ऐसे सहयात्री को भी वही रियायत देने का प्रस्ताव है जो मूक और बधिर व्यक्ति को मिलती है.

हीमोफीलिया रोगियों को रियायत

54. हीमोफीलिया रोग के गंभीर अथवा मध्यम रूप से पीड़ित व्यक्ति को मान्यता प्राप्त अस्पतालों में इलाज अथवा जांच कराने के लिए रेल द्वारा यात्रा करने पर रियायत देने का प्रस्ताव है. यह रियायत द्वितीय/स्लीपर, प्रथम, वातानुकूलित कुर्सीयान और वातानुकूलित 3-टियर श्रेणियों में 75 प्रतिशत होगी. यदि कोई सहयात्री रोगी के साथ यात्रा करता है तो वह भी उसी रियायत का हकदार होगा.

बेरोजगार युवकों के लिए निःशुल्क यात्रा सुविधा

55. 1998-1999 के बजट भाषण में यह घोषणा की गई थी कि केन्द्र सरकार की नौकरियों में चयन हेतु साक्षात्कार देने के लिए जाने वाले बेरोजगार युवकों को कॉल

लेटर और आवेदन की प्रमाणित प्रति पेश करने पर दूसरे दर्जे में पूरी रियायत दी जाएगी। लेकिन अपरिहार्य कारणों से उसे कार्यान्वित नहीं किया जा सका। जैसी कि पहले घोषणा की गई थी, अब पूरी रियायत देने के उस प्रस्ताव को कार्यान्वित करने का प्रस्ताव है।

परियोजनाएं

56. वर्ष 2003-2004 के दौरान रेल सिस्टम में 1,222 किलोमीटर बड़ी लाइन जोड़ी गई थीं। मुझे सदन को सूचित करते हुए प्रसन्नता हो रही है कि जम्मू-ऊधमपुर परियोजना जो बहुत समय से लंबित थी, पूरी हो गई है। इससे जम्मू एवं कश्मीर राज्य के समग्र विकास में दूरगामी सहायता मिलेगी। ऊधमपुर-श्रीनगर-बारामूला नई लाइन परियोजना की प्रगति में भी तेजी लाई गई है और ऊधमपुर-कटरा और काजीगुंड-बारामूला के बीच लाइनें बिछाने का कार्य वर्ष 2005-2006 के दौरान पूरा हो जाने की संभावना है।

57. जहां तक वर्तमान वर्ष की परियोजनाओं को पूरा करने के लक्ष्य का संबंध है, देश के सभी क्षेत्रों को समान महत्व दिया जा रहा है। तदनुसार, जिरीबाम से इम्फाल (टुपुल) तक नई लाइन का कार्य, जिसे पिछले वर्ष स्वीकृत किया गया था, को शुरू किया जा रहा है। लमडिंग-सिलचर मीटर लाइन के आमाम परिवर्तन और कुमारघाट से अगरतला तक नई लाइन में तेजी लाई जाएगी और इन्हें समय पर पूरा करने के लिए एक कार्यक्रम बनाया जाएगा।

58. मैं यह विशेष उल्लेख करना चाहूंगा कि केरल, तमिलनाडु, कर्नाटक, आंध्र प्रदेश जैसे दक्षिणी राज्यों और उड़ीसा, पंजाब, पश्चिम बंगाल जैसे अन्य राज्यों, जहां पर रेल विकास कार्यों के प्रति उपेक्षा की भावना अनुभव की जाती रही है, की मांगों पर पर्याप्त ध्यान दिया जाएगा और चालू वर्ष में चल रहे कार्यों में संतोषजनक प्रगति लाने के लिए पर्याप्त धनराशि मुहैया कराई जाएगी।

59. वर्ष 2004-2005 के दौरान बड़ी लाइनों में लगभग 1,650 किलोमीटर की वृद्धि करने का लक्ष्य निर्धारित किया गया है।

नई लाइनें

60. मुझे यह कहते हुए प्रसन्नता हो रही है कि पनवेल-करजत, सासाराम-नोखा, जगदीशपुर-तिलैया, काकद्वीप-नामखाना और ऊना-चुरारु-तकराला नई लाइनें पूरी हो गई हैं. रेलवे द्वारा वर्ष 2004-2005 में निम्नलिखित खंडों सहित 273 किलोमीटर नई लाइनों को पूरा करने का प्रस्ताव है:

- i) अमरावती-नारखेड़ का अमरावती-चंदरबाजार
- ii) राजगीर-तिलैया का राजगीर-नतेसर
- iii) आरा-सासाराम का नोखा-संजौली
- iv) देवगढ़-सुल्तानगंज का बांका-बाराहाट
- v) चण्डीगढ़-लुधियाना का चण्डीगढ़-मोरिंडा
- vi) काकीनाड़ा-कोटिपल्ली
- vii) तमलुक-दीघा का कांती-दीघा
- viii) हावड़ा-आमटा का महेन्द्रलालनगर-आमटा
- ix) बैंगलोर-हासन का हासन-श्रवणबेलगोला और बैंगलोर-नीलमंगला

61. तमलुक-दीघा नई लाइन परियोजना के अंतिम भाग के पूरा हो जाने पर दीघा स्थित प्रमुख पर्यटन केन्द्र रेल संपर्क से जुड़ जाएगा. चण्डीगढ़-लुधियाना परियोजना के चण्डीगढ़-मोरिंडा खण्ड के पूरा हो जाने से चण्डीगढ़ और आनन्दपुर साहिब के बीच छोटा, सीधा संपर्क स्थापित हो जाएगा. श्रवणबेलगोला स्थित जैनियों का प्रमुख तीर्थ स्थल भी रेल लाइन से जुड़ जाएगा. काकीनाड़ा-कोटापल्ली पुनर्स्थापन और हावड़ा-आमटा की लंबित परियोजनाएं भी पूरी हो जा रही हैं.

आमान परिवर्तन (गेज़ कन्वर्जन)

62. वर्ष 2003-2004 के दौरान न्यू जलपाईगुड़ी-समुखतला रोड, बांदीकुई-भरतपुर, जसई-मुनाबाव, कबाकापुत्तुर-सुब्रमण्य रोड, विल्लुपुरम-पांडिचेरी, राजपालयम-तेनकासी, वडालुर-कड्डालोर, तंजावुर-कुंबाकोनम, जूनागढ़-वेरावल और ढोला-भावनगर के आमान परिवर्तन पूरे हो गए हैं.

63. वर्ष 2004-2005 के दौरान, 1000 किलोमीटर आमान परिवर्तन पूरा करने के लक्ष्य का प्रस्ताव है जिसमें निम्नलिखित खंड शामिल हैं:

- i) मानसी-सहरसा
- ii) आगरा फोर्ट-बांदीकुई का भरतपुर-आगरा फोर्ट
- iii) अजमेर-उदयपुर का उदयपुर-चित्तौड़गढ़
- iv) न्यू जलपाईगुड़ी-न्यू बोंगाईगांव का समुखतला रोड-न्यू बोंगाईगांव
- v) सिकंदराबाद-मुदखेड़ का मनोहराबाद-निज़ामाबाद
- vi) मुदखेड़-आदिलाबाद का आदिलाबाद-किनवत
- vii) जबलपुर-गोंदिया का गोंदिया-बालाघाट
- viii) रांची-लोहरदगा
- ix) रूपसा-बांगरीपोसी का रूपसा-बारीपाडा
- x) बांकुरा दामोदर नदी रेलवे लाइन का बांकुरा-सोनामुखी
- xi) मदुरै-रामेश्वरम का मदुरै-मानामदुरै
- xii) त्रिची-नागोर-करईकाल का तंजावुर-तिरुवारूर
- xiii) हासन-मंगलौर का सुब्रमण्य-सकलेशपुर
- xiv) सोलापुर-गदग का बीजापुर-बागलकोट
- xv) सुरेन्द्रनगर-पिपावाव का सिहोर-पालिताना
- xvi) भिलडी-वीरमगांव का वीरमगांव-मेहसाना
- xvii) कटिहार-जोगबानी और कटिहार-राधिकापुर का बरसोई-राधिकापुर

64. उपर्युक्त कार्यों के पूरा हो जाने से हासन-मंगलौर और आगरा फोर्ट-बांदीकुई की आमान परिवर्तन परियोजनाएं भी पूरी हो जा रही हैं. झीलों का प्रसिद्ध शहर, उदयपुर भी बड़ी रेल लाइन नेटवर्क से जुड़ जाएगा जिससे विशेषकर 'पैलेस-ऑन-व्हील्स' के पर्यटन यातायात के संचलन में सुविधा होगी. समुखतला-न्यू बोंगाईगांव खंड का आमान परिवर्तन पूरा हो जाने से न्यू जलपाईगुड़ी और गुवाहाटी के बीच दो बड़ी रेल लाइनें उपलब्ध हो जाएंगी जिससे पूर्वोत्तर क्षेत्र से आने-जाने वाले यातायात की मांग पूरी होगी. सिकंदराबाद-मुदखेड़ के पूरा हो जाने से मुंबई तक वैकल्पिक, छोटा व सीधा मार्ग उपलब्ध हो जाएगा.

दोहरीकरण

65. वर्ष 2003-2004 के दौरान 206 किलोमीटर का दोहरीकरण पूरा हो गया है, जबकि 2004-2005 के लिए 381 किलोमीटर के लक्ष्य का प्रस्ताव है. केरल में, मंगलोर-शोरानूर के दोहरीकरण के कार्य की तीव्र प्रगति बरकरार है और चालू वर्ष में कालीकट-शोरानूर भाग में 30 किलोमीटर का दोहरीकरण कर दिया जाएगा. पंजाब में, जालंधर-जम्मूतवी परियोजना के सूचीपिंड-भोगपुर, माधोपुर-भरोली और मुकेरियां-मीरथल के दोहरीकरण का कार्य वर्ष के दौरान पूरा किया जाना है. अहमदपुर-सैथिया का कार्य पूरा होने से पश्चिम बंगाल में खाना-सैथिया के संपूर्ण मार्ग का दोहरीकरण हो जाएगा. होस्पेट-तोरणगल्लू-बेल्लारी और हगारी-गुंतकल के दोहरीकरण से कर्नाटक और आन्ध्र प्रदेश में पड़ने वाले होस्पेट-गुंतकल सेक्शन की क्षमता बढ़ जाएगी और आयरन ओर के संचालन को बढ़ावा मिलेगा. उत्तर प्रदेश में अमरोहा-मुरादाबाद, मानिकपुर-कटैयाडांडी और बिहार में बरौनी-तिलरथ, सीमापुर-कटिहार और मानसी-महेशखुंट के दोहरीकरण से कतिपय भीड़ वाले मार्गों पर लाइन क्षमता बढ़ जाएगी. इसके अलावा, कुछ अन्य सेक्शनों के दोहरीकरण का भी लक्ष्य है जिससे कुल 381 किलोमीटर के दोहरीकरण का कार्य हो जाएगा.

66. माननीय सदस्यों को यह जानकर खुशी होगी कि बजट में पंडाबेश्वर-चिनपेन, जयपुर-फुलेरा, बिलासपुर-सलका रोड, छपरा-एकमा और गोंडा-मनकापुर का दोहरीकरण संबंधी कार्य शामिल किया गया है. इन कार्यों के पूरा होने से यातायात का प्रवाह सुगम होगा और कुछ संतृप्त खंडों पर अतिरिक्त क्षमता का सृजन होगा.

सर्वेक्षण

67. मैंने माननीय संसद सदस्यों को उनके राज्य में रेल परियोजनाओं और रेल सुविधाओं संबंधी चल रहे अन्य कार्यों के बारे में लिखा था. देश के विभिन्न भागों में रेल नेटवर्क के विस्तार के लिए माननीय सदस्यों से मांगें आ रही हैं. इन मांगों के आधार पर, निम्नलिखित सर्वेक्षणों को बजट में शामिल करने का प्रस्ताव है:-

I. निम्नलिखित नई लाइनों के लिए नए सर्वेक्षण शुरू किए जा रहे हैं:-

- i) मछलीपट्टनम-रेपल्ली
- ii) जगियापेट-विष्णुपुरम
- iii) रायदुर्ग-तुमकुर बरास्ता कल्याण दुर्ग
- iv) टिंडीवनम-नगारी बरास्ता वांदावाश, चैय्यर, अरानी, अरकोट, रानीपेट, वालाजाहपेट, शोलिंघुर, आर.के. पेट, पोदातुर, पालीपट्टु
- v) बरिआरपुर और मननपुर बरास्ता खड़गपुर-लक्ष्मीपुर-बरहाट
- vi) सुल्तानगंज और कटोरिया बरास्ता असारगंज, तारापुर, बेलहार
- vii) आरा-भबुआ रोड
- viii) छपरा-मुज़फ्फरपुर बरास्ता गरखा, मकेर और रेवाघाट
- ix) हथुआ-देवरिया बरास्ता लाइन बाजार, सालार खुर्द, फुलवरिया, बथुआ बाजार, पंदेउरी, भागीपट्टी सम्हौर, कटेया
- x) परवानू से दरलाघाट
- xi) कांद्रा से नामकोम
- xii) बुरामरा-चाकुलिया
- xiii) चेन्नै-श्रीपेरम्बुदुर बरास्ता पूनामल्ली
- xiv) बज बज-पुजाली
- xv) चोड़ीगचा से कांदी
- xvi) बालुरघाट-हिल्ली
- xvii) समसी-चंचल-हरिश्चन्द्रपुर
- xviii) तिरूर-अंगाडिपुरम

II. निम्नलिखित नई लाइनों के लिए सर्वेक्षण अद्यतन किए जा रहे हैं:

- i) ओंगोल-दोनाकोंडा
- ii) नाडीकुडी-श्री कलाहस्ती
- iii) भद्राचलम-कोव्वुर
- iv) कडप्पा से बैंगलोर बरास्ता मदनापल्ली
- v) बिहारीगंज-कुरसेला बरास्ता रूपौली-धमदाहा
- vi) बिहारीगंज-सिमरीबख्तियारपुर
- vii) मोतीहारी से सीतामढ़ी बरास्ता शिवहर
- viii) मधेपुरा-सिंहेश्वरस्थान-करजायन-भीमनगर
- ix) भानुपल्ली-बिलासपुर

- x) चतरा-गया
- xi) गोटेगांव से रामटेक बरास्ता सिओनी
- xii) फलौदी-नागौर
- xiii) रतलाम-बांसवाड़ा बरास्ता डूंगरपुर
- xiv) बिलारा-बाढ़
- xv) पुष्कर-मेड़तारोड
- xvi) उज्जैन-झालावाड़/रामगंजमंडी
- xvii) जोलारपेट्टै-होसूर बरास्ता धर्मापुरी
- xviii) अगरतला-सबरूम
- xix) ऋषिकेश-डोइवाला
- xx) झरग्राम-पुरुलिया
- xxi) गोला गोकर्णनाथ-शहजनपुर बरास्ता मोहम्मदी
- xxii) गलगलिया-सुपौल बरास्ता अररिया

III. निम्नलिखित लाइनों को बड़ी लाइनों में परिवर्तित करने के संबंध में नए सर्वेक्षण किए जा रहे हैं:

- i) बड़ईग्राम-कुमारघाट
- ii) अंकलेश्वर-राजपीपला
- iii) कटवा-अहमदपुर
- iv) अलुआबारी-सिलीगुड़ी बरास्ता गलगलिया

IV. निम्नलिखित लाइनों के आमामान परिवर्तन के लिए सर्वेक्षणों को अद्यतन किया जा रहा है:

- i) मियागांव-डाभोई-समलाया
- ii) सामनी-जाम्बुसार-वेशवामतरी और जाम्बुसार-कावी
- iii) कोलार-चिकबल्लपुर
- iv) डिंडीगुल-पोलाची-कोयम्बटूर और पोलाची-पालघाट
- v) रतलाम-महु बरास्ता इंदौर
- vi) धोलपुर-सिरमुत्रा गंगापुर सिटी तक विस्तार के साथ
- vii) लोहारू-सीकर-चुरू-रींगस-जयपुर और सूरतपुरा-हनुमानगढ़
- viii) भोजीपुरा-पीलीभीत-टनकपुर
- ix) लखनऊ-बरेली बरास्ता सीतापुर-लखीमपुर-पीलीभीत

- x) कृष्णनगर-नाबाद्वीपघाट
- xi) कटवा-बर्द्धमान
- xii) प्रतापनगर-छोटाउदेपुर
- xiii) सादुलपुर-रतनगढ़-बीकानेर और रतनगढ़-देगाना

V. निम्नलिखित लाइनों के दोहरीकरण के लिए नए सर्वेक्षण किए जा रहे हैं:

- i) सेलम-बैंगलोर
- ii) त्रिवेन्द्रम-कन्याकुमारी
- iii) चेंगलपट्टूर-तूतीकोरिन
- iv) गाजियाबाद-मुगलसराय तीसरी लाइन के लिए कम्पोजिट सर्वेक्षण
- v) शांतिपुर-कालीनरायणपुर
- vi) राजगोडा-दुर्गा चक
- vii) विजयवाड़ा-गुडिवाडा-भीमावरम-नरसापुर और गुडिवाडा-मचिलीपटनम का दोहरीकरण और विद्युतीकरण

VI. निम्नलिखित लाइनों के दोहरीकरण के लिए सर्वेक्षणों को अद्यतन किया जा रहा है:

- i) किऊल-नवादा-गया
- ii) विरार-अहमदाबाद तीसरी लाइन
- iii) पुणे-मिरज-कोल्हापुर
- iv) मेरठ-सहारनपुर
- v) खड़गपुर-मिदनापुर बरास्ता गिरीमैदान
- vi) बंडेल-कटवा
- vii) कृष्णनगर-लालगोला
- viii) रामनगरम्-मैसूर

विद्युतीकरण

68. वर्ष 2003-2004 के दौरान, 504 रूट किलोमीटर का विद्युतीकरण किया गया है, जिसमें फगवाड़ा-अमृतसर, लक्कड़कोट-ढेकवड, बालापल्लि-नंदलूर, बालासोर-रानीताल और जहानाबाद-पटना शामिल हैं. इससे पटना-गया, उधना-जलगांव, चेंगलपट्टूर-विल्लुपुरम और लुधियाना-अमृतसर रेल लाइनों का विद्युतीकरण पूरा हो गया

है और पिछले वर्ष के दौरान इन सेक्शनों पर विद्युत कर्षण पर गाड़ी सेवाएं शुरू कर दी गई हैं. वर्ष 2004-2005 के लिए, 375 रूट किलोमीटर का विद्युतीकरण करने का लक्ष्य रखा गया है. इसमें केरल (160 रूट किलोमीटर), उड़ीसा (153 रूट किलोमीटर), उत्तरांचल (34 रूट किलोमीटर) और उत्तर प्रदेश (28 रूट किलोमीटर) राज्यों में पड़ने वाले निम्नलिखित सेक्शन शामिल होंगे.

- (i) चेंगानाशेरी - कायांकुलम
- (ii) शेरतलई - कायांकुलम
- (iii) कायांकुलम - परावूर
- (iv) कपिलास रोड - कटक
- (v) रानीताल - भद्रक और भद्रक यार्ड
- (vi) केंदुआपाड़ा - कपिलास रोड
- (vii) खुर्दा रोड - पुरी
- (viii) रुड़की - नज़ीबाबाद

उपनगरीय परिवहन परियोजना

69. मुंबई नगर परिवहन परियोजना (एम यू टी पी) का चरण-I और टालीगंज से गरिया तक कोलकाता मेट्रो रेल का विस्तार संतोषजनक ढंग से चल रहा है. प्रिंसेपघाट से माजेरहाट के साथ-साथ दमदम से नेताजी सुभाष चंद्र बोस एयरपोर्ट तक कोलकाता सर्कलुर रेल के इस वर्ष में पूरा हो जाने की आशा है. तिरुमलै से वेलाचैरी तक एम आर टी एस (चरण-II) का समूचा खंड अप्रैल, 2005 तक पूर्ण रूप से काम करना शुरू कर देगा. चेन्नै (एग्मोर) और ताम्बरम के बीच मीटर लाइन की उपनगरीय प्रणाली को बड़ी लाइन में बदलने संबंधी काम को मार्च, 2005 तक पूरा कर लिए जाने की आशा है.

श्रूपुट बढ़ाने संबंधी कार्य

70. दसवीं योजना की शेष अवधि के दौरान लक्षित माल यातायात को ढोने और अर्थव्यवस्था के कोर सेक्टर की मांगों को पूरा करने के लिए रेल मंत्रालय ने श्रूपुट बढ़ाने संबंधी चिन्हित 62 कार्यों को पूरा करने का विनिश्चय किया है. इन कार्यों को तेजी से पूरा करने से खंड की क्षमता बढ़ेगी, संतृप्त खंडों और टर्मिनलों पर अड़चनें कम होंगी, परिचालन में लचीलापन आएगा, चल स्टॉक का बेहतर इस्तेमाल होगा और परिचालन में संरक्षा सुनिश्चित होगी.

71. इस उद्देश्य के लिए आवश्यक कार्यों को चिन्हित कर लिया गया है. यह विनिश्चय किया गया है कि ऐसे सभी स्वीकृत कार्य दसवीं योजना के अंत तक पूरे कर लिए जाएंगे जिसके लिए समुचित धन की व्यवस्था चालू योजना के इस वर्ष समेत बाकी बचे तीन वर्षों में की जाएगी.

रेल विकास निगम लिमिटेड

72. रेल विकास निगम लिमिटेड (आर वी एन एल) की स्थापना जनवरी, 2003 में राष्ट्रीय रेल विकास योजना के अंतर्गत स्वर्णिम चतुर्भुज और पत्तनों को जोड़ने वाले खंडों की बैंकेबल परियोजनाओं को शुरू करने के लिए की गई थी. इस योजना के अंतर्गत 56 परियोजनाओं (स्वीकृत और अस्वीकृत दोनों) का कार्य रेल विकास निगम लिमिटेड को सौंप दिया गया है. इन परियोजनाओं के निष्पादन के अलावा, रेल विकास निगम लिमिटेड स्वदेशी बाजार अथवा पब्लिक प्राइवेट पार्टनरशिप, बी ओ टी योजनाओं आदि के माध्यम से संसाधन जुटाएगा.

वैकल्पिक मार्गों का विकास

73. रेल सिस्टम के स्वर्णिम चतुर्भुज और विकर्ण बहुत भीड़-भाड़ वाले मार्ग हैं और इन मार्गों के सुदृढ़ीकरण का काम राष्ट्रीय रेल विकास योजना के एक भाग के रूप में हाथ में लिया गया है. अत्यधिक भीड़-भाड़ वाले मार्गों पर भीड़ कम करने हेतु वैकल्पिक मार्ग मुहैया कराने की दृष्टि से आमामान परिवर्तन और नई लाइनें बिछाने संबंधी निर्माण एवं सर्वेक्षण के कार्य हाथ में लिए गए हैं. इनमें कानपुर-कासगंज-मथुरा, आगरा-बांदीकुई, अजमेर-चित्तौड़गढ़, नीमच-रतलाम, बीजापुर-गडग, धर्मावरम-पकाला, छिंदवाड़ा-नागपुर, मुदखेड़-आदिलाबाद, निज़ामाबाद-सिकंदराबाद तथा जबलपुर-गोंदिया और रायगंजमंडी-भोपाल, डल्ली राजहरा-जगदलपुर, सोलापुर-तुलजापुर-उसमानाबाद, गया-चतरा-तोरी और भिंड-इटावा नई लाइनें शामिल हैं.

पहिया विनिर्माण के लिए नई उत्पादन इकाई

74. इस समय रेल व्हील फैक्टरी, बैंगलोर और दुर्गापुर स्टील प्लांट, दुर्गापुर द्वारा रेल पहियों का उत्पादन किया जा रहा है. बहरहाल, देश में पहिया विनिर्माण क्षमता की कमी है

जिसे आयात द्वारा पूरा किया जाता है. यह अनुमान लगाया गया है कि क्षमता की यह कमी वर्ष 2009-2010 तक लगभग 60-70 हजार पहिया हो जाएगी. आयात, जिसके द्वारा आपूर्ति न केवल अनिश्चित होती है अपितु महंगी भी पड़ती है, पर अपनी निर्भरता को कम करने के लिए एक नए पहिया विनिर्माण संयंत्र को छपरा में स्थापित करने का प्रस्ताव है जिसके लिए एक विस्तृत प्रोजेक्ट रिपोर्ट तैयार की जाएगी. मुख्य कच्चा माल स्क्रैप स्टील है जो भारतीय रेल के पास भरपूर मात्रा में उपलब्ध है. इससे आत्मनिर्भरता के पथ पर हम और आगे बढ़ेंगे.

उत्पादन इकाइयां

75. मुझे माननीय सदस्यों को यह सूचित करते हुए प्रसन्नता हो रही है कि पिछले वर्ष के दौरान सभी रेल उत्पादन इकाइयों का कार्य निष्पादन संतोषजनक रहा है. ज़ोनल रेलों की आवश्यकताओं को पूरा करने के अलावा, हमने तंज़ानिया, मलेशिया, पश्चिम अफ्रीका और बांग्लादेश को 44.75 करोड़ रुपए के डीजल रेल इंजन और अतिरिक्त पुर्जों का निर्यात किया है.

स्क्रैप का निपटान

76. भारतीय रेल प्रति वर्ष लगभग 10 लाख टन के धातु-स्क्रैप की बिक्री करती है. समय समय पर माननीय सदस्यों ने इस प्रकार की स्क्रैप बिक्री में कदाचार के बाबत चिंता व्यक्त की है. अब मैंने यह विनिश्चय किया है कि इस स्क्रैप को बाहरी पार्टियों को बेचने के बजाय स्वयं इसकी रि-साइक्लिंग करके पुनः उपयोग करने की संभावना का पता लॉजिस्टिक्स, लागत-लाभ विश्लेषण आदि करते हुए लगाया जाए.

सतर्कता

77. सार्वजनिक जीवन में भ्रष्टाचार को समाप्त करने के लिए सरकार के संकल्प को देखते हुए, रेलों के सतर्कता संगठन ने राजस्व की चोरी के संभावित क्षेत्रों पर नियंत्रण हेतु गहन सतर्कता जांच के लिए यातायात संबंधी अवप्रभारों, स्क्रैप निपटान और कर्मचारियों के भुगतानों में अनियमितताओं जैसे महत्वपूर्ण क्षेत्रों की पहचान की है. इस संबंध में इलेक्ट्रॉनिक तुला मशीनों, भंडार लेखों का कंप्यूटरीकरण आदि जैसे कुछ उपाय किए गए हैं. सतर्कता विभाग ने यात्री आरक्षण, सामान और पार्सल बुकिंग, गाड़ियों, खानपान और

दावों के निपटान जैसे जन संपर्क वाले क्षेत्रों में अपने अभियान को जारी रखा है जिसके परिणामस्वरूप वर्ष 2003-2004 में लगभग 4.2 करोड़ रुपए की आमदनी हुई है.

औद्योगिक संबंध

78. भारतीय रेल स्थायी वार्ता तंत्र (पी एन एम) के माध्यम से अपने कर्मचारी संघों के साथ लगातार बातचीत करती रहती है. 'प्रबंधन में रेल कर्मचारियों की भागीदारी' (प्रेम) मंच के माध्यम से भी अधिकारियों और कर्मचारी संघों के साथ नियमित बातचीत होती है. हमें इन संघों से लक्ष्यों को प्राप्त करने व भविष्य के लिए रोड मैप बनाने में पूरा सहयोग और भागीदारी मिलती रही है.

79. रेल कर्मचारियों के हित के लिए रेलवे विभिन्न कल्याणकारी स्कीमें चला रही है. सुधार पर नज़र रखने के लिए इन स्कीमों की निरंतर समीक्षा की जाती है. महिला कर्मचारियों के कल्याण और सशक्तीकरण को बढ़ावा देने के लिए कर्मचारी कल्याण निधि के अंतर्गत एक नई गतिविधि की व्यवस्था की गई है. प्रति व्यक्ति 50 पैसे के अंशदान के आधार पर लगभग 7 लाख रुपए की राशि अलग रखी गई है. इस राशि का उपयोग केवल महिला कर्मचारियों के कल्याण और सशक्तीकरण संबंधी क्रियाकलापों पर किया जाएगा.

लाइसेंसधारी पोर्टरों के लिए सुविधाएं

80. रेलों ने लाइसेंसधारी पोर्टरों की सहूलियत के लिए स्टेशनों पर शेल्टरों की व्यवस्था की हुई है जहां वे विश्राम कर सकते हैं. यह प्रस्ताव है कि 5 करोड़ रुपए की राशि उपलब्ध कराकर इन शेल्टरों में सुधार किया जाए.

81. हालांकि रेलवे स्टेशनों पर काम करने वाले पोर्टर (कुली) रेल सेवक नहीं हैं, फिर भी लाइसेंसधारी पोर्टर के स्वयं के लिए द्वितीय/शयनयान श्रेणी में उसके कार्य स्थल के स्टेशन से भारतीय रेल के किसी भी स्टेशन तक और वापसी की यात्रा करने के लिए सुविधा पास के एक सेट की रियायत दी गई है. मैं अब इस सुविधा को पोर्टर के पति/पत्नी को भी देने का प्रस्ताव करता हूँ.

असंगठित क्षेत्र के लिए सामाजिक सुरक्षा योजना

82. महोदय, साझा न्यूनतम कार्यक्रम में हम विशेषकर असंगठित क्षेत्र के कामगारों के कल्याण और खुशहाली तथा हर दृष्टि से उनके परिवारों के सुरक्षित भविष्य के प्रति वचनबद्ध हैं. जहां तक रेलवे का संबंध है, हम हमेशा से एक आदर्श नियोक्ता रहे हैं. जैसा कि सदन को जानकारी है, असंगठित क्षेत्र के कामगारों के लिए सामाजिक सुरक्षा योजना 50 जिलों में पायलट योजना के आधार पर कार्यान्वित की जा रही है. इस योजना के अंतर्गत यूनिवर्सल इंश्योरेंस स्कीम के जरिए स्वास्थ्य बीमा, एक लाख रुपए की राशि का व्यक्तिगत दुर्घटना बीमा और 60 वर्ष की आयु प्राप्त करने पर प्रति माह 500 रुपए की न्यूनतम वृद्धावस्था पेंशन की व्यवस्था शामिल है. मेरा इस योजना के अंतर्गत रेलवे के संपर्क में आने वाले असंगठित क्षेत्र के कामगारों जैसे लाइसेंसधारी पोर्टर (कुली), वेंडर, फेरी वाले, स्टालों व साइकिल स्टैंड पर कार्य करने वाले लोग, निर्माण कामगार आदि को शामिल करने का प्रस्ताव है. कल्याणकारी उपाय के रूप में मेरा 'असंगठित कामगार सामाजिक सुरक्षा निधि' में अनुदान देने का प्रस्ताव है ताकि लाइसेंसधारी पोर्टर, जो स्व-रोजगार प्राप्त कामगार हैं, को भी इस योजना में शामिल किया जा सके. इन लाइसेंसधारी पोर्टरों, जो स्व-रोजगार प्राप्त कामगार हैं, को उपयुक्त अंशदान करके इस योजना में शामिल करने के लिए एक जागरूकता अभियान भी शुरू किया जाएगा. जहां तक ठेकेदारों/लाइसेंसधारियों द्वारा नियोजित रेलवे से संबंधित असंगठित क्षेत्र के अन्य कामगारों का संबंध है, श्रम और विधि मंत्रालयों के साथ परामर्श करके संविदा में उपयुक्त उपबंध शामिल किए जाएंगे ताकि ठेकेदार/लाइसेंसधारी इस सामाजिक सुरक्षा योजना के उपबंधों को कार्यान्वित कर सकें. मुझे पूरी आशा है कि सोशल सिक्योरिटी नेट के अंतर्गत बड़ी संख्या में असंगठित कामगारों को लाने का यह एक कीर्तिमान होगा.

आरक्षण

83. मुझे सम्मानित सदन को सूचना देते हुए प्रसन्नता हो रही है कि अनुसूचित जातियों के प्रतिनिधित्व का निर्धारित प्रतिशत रेल सेवाओं के सभी ग्रुपों में प्राप्त कर लिया गया है. परंतु, अनुसूचित जनजातियों का प्रतिनिधित्व ग्रुप "ए" को छोड़कर सेवाओं के सभी ग्रुपों में 7.5 प्रतिशत के निर्धारित प्रतिशत से थोड़ा सा कम है जो कि योग्य उम्मीदवारों के

उपलब्ध न होने के कारण है. मैंने अनुसूचित जनजाति की आरक्षित रिक्तियों में बैकलॉग को भरने के लिए विशेष अभियान चलाने के निर्देश दिए हैं.

84. जहां तक अन्य पिछड़े वर्गों (ओ बी सी) के प्रतिनिधित्व का मामला है, मैं सदन को बताना चाहूंगा कि जिस वर्ष (1993) से उनके लिए आरक्षण की सुविधा मुहैया कराई गई है, तबसे सीधी भर्ती वाली कोटियों में निर्धारित प्रतिशत कोटा के तहत अन्य पिछड़े वर्गों को भर्ती करने के लिए हर संभव प्रयास किए जा रहे हैं. यद्यपि ग्रुप 'ए' कोटियों में अधिक पद रिक्त नहीं है, लेकिन ग्रुप 'सी' और 'डी' स्तरों पर उपयुक्त उम्मीदवार उपलब्ध न होने और चयन के उपरांत उम्मीदवारों द्वारा ज्वाइन न करने के कारण सीधी भर्ती कोटा के पदों पर भर्ती कम रही है. मैंने अन्य पिछड़े वर्गों की आरक्षित रिक्तियों में बैकलॉग को भरने के लिए विशेष अभियान चलाने के निर्देश दिए हैं.

खेलकूद

85. वर्ष 2003-2004 के दौरान क्रीड़ा के क्षेत्र में राष्ट्रीय और अन्तर्राष्ट्रीय स्तरों पर भारतीय रेल का प्रदर्शन उत्कृष्ट रहा है. यह अत्यन्त गर्व की बात है कि हैदराबाद में आयोजित एफ्रो-एशियन खेल-2003 में रेल खिलाड़ियों ने शानदार प्रदर्शन किया है. इसके अलावा, भारतीय रेल वॉलीबाल, बास्केटबाल और गोल्फ टीमों ने 2003-2004 की विश्व रेल चैम्पियनशिप में पहली बार क्रमशः स्वर्ण, रजत और कांस्य पदक जीते हैं.

86. राष्ट्रीय स्तर पर, रेल खिलाड़ियों ने विभिन्न खेलों में 16 राष्ट्रीय खिताब जीते हैं और 12 खेलों में रनर-अप रहे हैं. सात खिलाड़ियों को प्रतिष्ठित अर्जुन पुरस्कार और एक-एक को ध्यान चंद और द्रोणाचार्य पुरस्कारों से सम्मानित किया गया है. मैं एक रेल खिलाड़ी सुश्री के.एम. बीनामोल के बारे में विशेष रूप से बताना चाहूंगा, जिन्हें वर्ष के दौरान पद्मश्री एवं राजीव गांधी खेल रत्न पुरस्कार से सम्मानित किया गया है. यह ऐसा पहला अवसर है जब वर्ष के दौरान 10 रेल खिलाड़ियों को ऐसे पुरस्कारों से सम्मानित किया गया है.

सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम

87. सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों का निष्पादन लगातार वर्ष 2002-2003 में भी संतोषजनक रहा है. इरकॉन अंतर्राष्ट्रीय लिमिटेड का टर्न ओवर 800 करोड़ रुपए हुआ था और इसने 87 करोड़ रुपए का शुद्ध लाभ अर्जित किया. इसने वर्ष 2002-2003 के लिए 18.81 करोड़ रुपए के लाभांश का भुगतान किया. राइट्स लिमिटेड ने अब तक की सबसे अधिक 321.5 करोड़ रुपए की आमदनी प्राप्त की है जिससे वर्ष 2002-2003 में 54.4 करोड़ रुपए का शुद्ध लाभ दर्ज हुआ है. इसने 5 करोड़ रुपए के लाभांश का भुगतान किया है. भारतीय कंटेनर निगम लिमिटेड (कॉनकोर) को कुल 1,534 करोड़ रुपए की आमदनी हुई है जिससे 272.8 करोड़ रुपए का लाभ हुआ है और इसने 71.5 करोड़ रुपए के लाभांश का भुगतान किया है. भारतीय रेल खानपान एवं पर्यटन निगम (आई आर सी टी सी) में 73.6 करोड़ रुपए का टर्न-ओवर हुआ और 5.5 करोड़ रुपए की शुद्ध आमदनी हुई. इसने वर्ष 2002-2003 में 1.2 करोड़ रुपए के लाभांश का भुगतान किया. इस निगम ने इंटरनेट टिकट बुकिंग सेवा शुरू की है जो अब भारत के 100 से अधिक शहरों में शुरू हो गई है.

88. वर्ष 2002-2003 के दौरान भारतीय रेल वित्त निगम ने स्वदेशी और विदेशी बाजार से 2,775 करोड़ रुपए जुटाए हैं और 68 विद्युत रेलइंजनों, 92 डीजल रेलइंजनों, 1,653 सवारी डिब्बों और 4,731 वैगनों की खरीद के लिए वित्त-पोषण किया है और ये रेलवे को पट्टे पर दिए गए हैं. भारतीय रेल वित्त निगम ने 334.5 करोड़ रुपए का शुद्ध लाभ प्राप्त किया और 101 करोड़ रुपए के लाभांश का भुगतान किया.

कोंकण रेल निगम

89. कोंकण रेल निगम अपने परिचालन के पिछले तीन वर्षों से अपने निष्पादन में लगातार सुधार कर रही है. फिर भी, चूंकि पूंजीगत लागत का लगभग 70 प्रतिशत बाजार ऋणों से पूरा किया गया है, इसलिए भारी ऋणों के कारण निगम पर प्रति वर्ष 300 करोड़ रुपए के ब्याज का भार पड़ रहा है. यह राशि पहले ही ड्यू हो चुके बांडों को चुकता करने की राशि के अलावा है. रेलवे इस संबंध में निगम को लगातार वित्तीय सहायता दे रही है. निगम की वित्तीय समस्याओं के समाधान के लिए मैं भागीदारी वाले राज्यों केरल,

कर्नाटक, गोवा और महाराष्ट्र की सरकारों के साथ विचार विमर्श करने का प्रस्ताव करता हूँ.

90. भारतीय रेल पर 8,000 से अधिक स्टेशन हैं जिनका प्रतिदिन लाखों यात्रियों द्वारा उपयोग किया जाता है. मैंने इन सभी स्टेशनों पर यात्री सुविधाओं के रखरखाव और उनमें सुधार करने पर विशेष ध्यान देने का विनिश्चय किया है. जहां पिछले तीन वर्षों के दौरान क्रमशः 178 करोड़, 175 करोड़ और 169 करोड़ रुपए की राशि खर्च की गई थी, वहीं इस वर्ष यात्री सुविधाओं में सुधार करने के लिए 215 करोड़ रुपए की व्यवस्था की जा रही है ताकि इस क्षेत्र को बल मिल सके.

91. 215 करोड़ रुपए के इस बजटीय परिव्यय को विशेष रूप से चिन्हित यात्री सुविधा संबंधी कार्यों जैसे आधुनिक तकनीकों का प्रयोग करके कीटाणु-रहित सुरक्षित और अच्छी गुणवत्ता वाले पेयजल की व्यवस्था, वाशेबुल ऐप्रेन की व्यवस्था, साफ शौचालयों, पर्याप्त संख्या में बुकिंग विंडो, पूरी लंबाई की गाड़ियों को स्थान देने के लिए प्लेटफार्मों का विस्तार, प्लेटफार्मों को ऊँचा करने, सब-वे और ऊपरी पैदल पुलों की व्यवस्था तथा उन्हें चौड़ा करने पर खर्च किया जाएगा.

92. इससे स्टेशनों पर साफ-सफाई के स्तर में सुधार, यात्रियों की सुरक्षित और सुविधाजनक आवा-जाही, भीड़-भाड़ को कम करने और यात्रियों की बेहतर निकासी सुनिश्चित करने में बहुत मदद मिलेगी. ऐसे कार्य लगभग 1,100 स्टेशनों पर शुरू किए जाएंगे.

93. मार्च 2005 के अंत तक सभी स्टेशनों पर न्यूनतम अनिवार्य यात्री सुविधाओं संबंधी कमियों को पूरा कर दिया जाएगा.

94. शारीरिक रूप से अशक्त व्यक्तियों के अनुकूल यात्री सुविधाओं पर भी विशेष ध्यान दिया जाएगा. रेलवे मार्च, 2005 तक 'ए' श्रेणी के सभी 225 स्टेशनों पर अलग से पार्किंग, मुख्य स्टेशन इमारत तक रैंप, नीचे लेवल वाले शौचालय और नीचे लेवल

वाली पीने के पानी की टोंटियां, फिसलन रहित मार्ग, और सहायता बूथ जैसी सुविधाओं की व्यवस्था करने का प्रयास कर रही है. अगले तीन वर्षों अर्थात् मार्च, 2007 तक 'बी' श्रेणी के सभी 283 स्टेशनों पर भी ये सुविधाएं मुहैया करा दी जाएंगी.

95. शयनयान श्रेणी में यात्रा करने वाले यात्रियों के लिए उपलब्ध सुविधाओं में सुधार करने के लिए जी एस सी एन किस्म के सवारी डिब्बों में अतिरिक्त सुविधाएं यथा प्रत्येक केबिन में स्नैक टेबल, मैगज़ीन होल्डर, बोतल/गिलास होल्डर और डिब्बे के प्रत्येक केबिन में एक आईना (8 यात्रियों हेतु) उपलब्ध कराने का निर्णय लिया गया है. मुझे सदन को यह बताते हुए हर्ष हो रहा है कि नए बनने वाले सभी सवारी डिब्बे क्रैश वर्दिनेस फीचर से युक्त होंगे.

महिला यात्रियों के लिए विशेष कदम

96. ज़ोनल रेलों के कुछ सेक्शनों पर महिला टिकट जांचकर्ता दलों की तैनाती से रेल यात्रा करने वाली महिलाओं में सुरक्षा की भावना पैदा हुई है. भारतीय रेल द्वारा प्रायोगिक आधार पर किए गए इस उपाय से प्रेरित होकर सभी रेलों पर, जहां भी आवश्यक है, ऐसे महिला जांचकर्ता दलों को तैनात करने निर्णय लिया गया है.

97. महिला यात्रियों को होने वाली समस्याओं को दूर करने के लिए यह विनिश्चय किया गया है कि उपनगरीय गाड़ियों में महिलाओं के लिए आरक्षित डिब्बों में अप्राधिकृत फेरीवालों के जाने की अनुमति नहीं होगी. सुरक्षा हेल्प लाइन के फोन नंबरों के स्टिकर डिब्बों में प्रमुख स्थानों पर लगाए जाएंगे.

अन्य उपाय

98. इस सदन को पहले भी सूचित किया गया था कि किसी दुर्घटना में सवारी डिब्बों के एक दूसरे पर चढ़ने से रोकने के लिए टाइट-लॉक सेंटर बफर कपलर उत्तरोत्तर रूप से लगाए जा रहे हैं. इस संबंध में ऐसी विशेषता वाले जर्मन डिज़ाइन के नए सवारी डिब्बों के अलावा आई सी एफ डिज़ाइन वाले डिब्बों में भी टाइट-लॉक सेंटर बफर कपलर लगाए जा रहे हैं. इलाहाबाद और दिल्ली के बीच चल रही प्रयागराज एक्सप्रेस गाड़ी में ऐसे कपलर वाले डिब्बे लगे हुए हैं और निम्नलिखित 24 डिब्बे वाली लंबी दूरी की गाड़ियों में भी इन कपलरों को लगाने की योजना है.

i. चेन्नै से नई दिल्ली तक तमिलनाडु एक्सप्रेस

- ii. हैदराबाद से नई दिल्ली तक आन्ध्र प्रदेश एक्सप्रेस
- iii. हैदराबाद से विशाखापत्तनम तक गोदावरी एक्सप्रेस
- iv. हैदराबाद से चेन्नै तक चारमिनार एक्सप्रेस

99. जहां तक संभव होगा, रेल प्रशासन अधिक भीड़ वाली लंबी दूरी की सवारी गाड़ियों में अनारक्षित साधारण श्रेणी के डिब्बों की संख्या में वृद्धि करना सुनिश्चित करेगा.

आम आदमी के लिए 'विलेज-ऑन-व्हील्स' टूरिस्ट ट्रेन

100. भारतीय रेल उच्च वर्ग के पर्यटकों के लिए पैलेस ऑन व्हील्स, रॉयल ओरिएण्ट जैसी गाड़ियां चला रही है. आम लोगों, विशेषकर छोटे शहरों और गांवों के लिए ऐसी कोई सुविधा मौजूद नहीं है. सामान्य शयनयान श्रेणी के डिब्बों वाली टूरिस्ट स्पेशल गाड़ियां चलाने का प्रस्ताव है जो पूर्व-निर्धारित कार्यक्रम के अनुसार चलेंगी. ये गाड़ियां एक क्षेत्र से पर्यटकों को एकत्रित करेंगी और उनके द्वारा वहन करने योग्य किराए पर धार्मिक और ऐतिहासिक महत्व के महत्वपूर्ण स्थानों पर ले जाएंगी. इससे पर्यटन को बढ़ावा मिलेगा तथा साधारण जनता के लिए भारत दर्शन सुगम हो सकेगा.

नई सेवाएं

101. अंतरिम रेल बजट, 2004-2005 में संपर्क क्रांति एक्सप्रेस की 18 जोड़ी गाड़ियां चलाने का प्रस्ताव था. इनमें से कर्नाटक संपर्क क्रांति एक्सप्रेस को फरवरी, 2004 में सप्ताह में तीन बार चलने वाली गाड़ी के रूप में चलाया गया है.

102. नई दिल्ली-दरभंगा क्षेत्र की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए पहले से घोषित नई दिल्ली-समस्तीपुर बिहार संपर्क क्रांति एक्सप्रेस को दरभंगा तक बढ़ाने का प्रस्ताव है.

103. इस प्रकार वर्ष 2004-2005 के लिए प्रस्तावित नई सेवाएं इस प्रकार हैं :

(अ) नई गाड़ियां

संपर्क क्रांति एक्सप्रेस

- (1) पूर्वोत्तर संपर्क क्रांति एक्सप्रेस नई दिल्ली से गुवाहाटी तक
- (2) आंध्र प्रदेश संपर्क क्रांति एक्सप्रेस दिल्ली (निज़ामुद्दीन) से सिकंदराबाद तक
- (3) बिहार संपर्क क्रांति एक्सप्रेस नई दिल्ली से दरभंगा तक
- (4) छत्तीसगढ़ संपर्क क्रांति एक्सप्रेस दिल्ली (निज़ामुद्दीन) से दुर्ग तक
- (5) गुजरात संपर्क क्रांति एक्सप्रेस नई दिल्ली से अहमदाबाद तक
- (6) झारखंड संपर्क क्रांति एक्सप्रेस नई दिल्ली से रांची तक
- (7) केरल संपर्क क्रांति एक्सप्रेस दिल्ली (निज़ामुद्दीन) से त्रिवेन्द्रम (कोचुवेलि) तक
- (8) महाराष्ट्र संपर्क क्रांति एक्सप्रेस दिल्ली (निज़ामुद्दीन) से मुंबई (बांद्रा) तक
- (9) मध्य प्रदेश संपर्क क्रांति एक्सप्रेस दिल्ली (निज़ामुद्दीन) से जबलपुर तक
- (10) उड़ीसा संपर्क क्रांति एक्सप्रेस नई दिल्ली से भुवनेश्वर तक
- (11) राजस्थान संपर्क क्रांति एक्सप्रेस दिल्ली से जोधपुर तक
- (12) तमिलनाडु संपर्क क्रांति एक्सप्रेस दिल्ली (निज़ामुद्दीन) से मदुरै तक
- (13) उत्तर प्रदेश संपर्क क्रांति एक्सप्रेस दिल्ली (निज़ामुद्दीन) से चित्रकूट तक
- (14) उत्तरांचल संपर्क क्रांति एक्सप्रेस दिल्ली से काठगोदाम तक
- (15) पश्चिम बंगाल संपर्क क्रांति एक्सप्रेस नई दिल्ली से कोलकाता (सियालदह) तक
- (16) गोवा संपर्क क्रांति एक्सप्रेस दिल्ली (निज़ामुद्दीन) से मडगांव तक

(17) उत्तर संपर्क क्रांति एक्सप्रेस दिल्ली से ऊधमपुर तक जो जम्मू एवं कश्मीर, हिमाचल प्रदेश, पंजाब और हरियाणा की ज़रूरतों के लिए होगी।

इन संपर्क क्रांति गाड़ियों के फेरों का निर्णय इनकी लोकप्रियता के आधार पर लिया जाएगा।

अन्य नई गाड़ियां

- (18) मुजफ्फरपुर-अहमदाबाद जनसाधारण एक्सप्रेस (सप्ताह में एक बार)
- (19) चेन्नै सेंट्रल-नागरकोइल एक्सप्रेस (सप्ताह में एक बार)
- (20) मुजफ्फरपुर-लोकमान्य तिलक टर्मिनस (एल टी टी) जनसाधारण एक्सप्रेस (सप्ताह में एक बार)
- (21) रामनगर-मुरादाबाद पैसेंजर (प्रतिदिन)
- (22) बेंगलोर सिटी-बांगरपेट एक्सप्रेस (प्रतिदिन)
- (23) सहरसा-मानसी पैसेंजर (प्रतिदिन)
- (24) चरारू टकराला-अंबाला कैंट डी एम यू सेवा (प्रतिदिन)
- (25) चेन्नै एग्मोर-कुंबाकोनम एक्सप्रेस (प्रतिदिन)
- (26) मैसूर-धारवाड़ एक्सप्रेस (प्रतिदिन)
- (27) चेन्नै सेंट्रल-हुबली एक्सप्रेस (सप्ताह में एक बार)
- (28) चेन्नै एग्मोर-तेनकासी-सेनगोत्ताई एक्सप्रेस (आमान परिवर्तन के बाद)
- (29) जयपुर-आगरा फोर्ट एक्सप्रेस (आमान परिवर्तन के बाद)
- (30) दिल्ली-फैज़ाबाद एक्सप्रेस
- (31) इंदौर-पटना एक्सप्रेस बरास्ता फैज़ाबाद (सप्ताह में एक बार)
- (32) गुवाहाटी-झांझा एक्सप्रेस बरास्ता जसीडीह (सप्ताह में एक बार)

(ब) विस्तार

- (1) 8411/8412 भुवनेश्वर-श्रीकाकुलम एक्सप्रेस विशाखापत्तनम तक
- (2) 8303/8304 संभलपुर-भुवनेश्वर एक्सप्रेस पुरी तक
- (3) 1 बीएसएल/339 बीकानेर-भटिंडा पैसेंजर अबोहर तक
- (4) 199/200 जयपुर-बीकानेर पैसेंजर सूरतगढ़ तक
- (5) 7029/7030 हैदराबाद-एर्णाकुलम सबरी एक्सप्रेस कोचुवेलि तक
- (6) 2069/2070 रायगढ़-डोंगरगढ़ जनशताब्दी गोंदिया तक

- (7) 5711/5712 न्यू जलपाईगुड़ी-आसनसोल एक्सप्रेस एक सिरे पर अलीपुरद्वार तक और दूसरे सिरे पर रांची तक
- (8) 9049/9050 राजेन्द्रनगर-वलसाड एक्सप्रेस बांद्रा टर्मिनस तक
- (9) मनकापुर-कटरा दो जोड़ी पैसेंजर गाड़ी के फैजाबाद तक

(स) फेरों में वृद्धि

- (1) 1067/1068 लोकमान्य तिलक टर्मिनस-फैजाबाद साकेत एक्सप्रेस को सप्ताह में एक दिन से बढ़ा कर 2 दिन.
- (2) 2313/2314 नई दिल्ली-सियालदह राजधानी एक्सप्रेस को 5 दिन से बढ़ाकर प्रतिदिन.
- (3) 6507/6508 जोधपुर-बैंगलोर एक्सप्रेस को सप्ताह में एक दिन से बढ़ाकर 2 दिन.
- (4) 1049/1050 दादर-यशवंतपुर एक्सप्रेस (सप्ताह में दो दिन) को निरस्त कर 1017/1018 बैंगलोर-मुंबई चालुक्य एक्सप्रेस को सप्ताह में 3 दिन से बढ़ाकर सप्ताह में 6 दिन.
- (5) 3149/3150 सियालदह-अलीपुरद्वार कंचनकन्या एक्सप्रेस को सप्ताह में 3 से बढ़ाकर 4 दिन.
- (6) 2141/2142 लोकमान्य तिलक टर्मिनस-राजेन्द्रनगर एक्सप्रेस को सप्ताह में 6 दिन से बढ़ाकर प्रतिदिन.
- (7) 2957/2958 नई दिल्ली-अहमदाबाद राजधानी एक्सप्रेस को सप्ताह में तीन दिन से बढ़ाकर 6 दिन.
- (8) 9307/9308 इंदौर-ग्वालियर एक्सप्रेस (सप्ताह में दो दिन) को भिंड तक बढ़ाते हुए 9319/9320 इंदौर-भिंड एक्सप्रेस को सप्ताह में एक दिन से बढ़ाकर 3 दिन.
- (9) 2319/2320 अमृतसर-आसनसोल एक्सप्रेस (सप्ताह में एक दिन) को सियालदह तक बढ़ाते हुए 2317/2318 सियालदह-अमृतसर अकालतख्त एक्सप्रेस को सप्ताह में एक दिन से बढ़ाकर दो दिन.
- (10) 2131/2132 पुणे-नागपुर एक्सप्रेस (सप्ताह में दो बार) को हावड़ा तक बढ़ाते हुए 2129/2130 पुणे-हावड़ा आजाद हिंद एक्सप्रेस को सप्ताह में 5 दिन से बढ़ाकर प्रतिदिन.
- (11) 6309/6310 पटना-एर्णाकुलम एक्सप्रेस को सप्ताह में एक दिन से बढ़ाकर दो दिन.
- (12) 2649/2650 यशवंतपुर-निज़ामुद्दीन कर्नाटक संपर्क क्रांति एक्सप्रेस को सप्ताह में तीन दिन से बढ़ाकर प्रतिदिन.

104. मुझे पूरी आशा है कि सामूहिक रूप से इन 54 जोड़ी अतिरिक्त सेवाओं से देश के सभी भागों से यात्री जनता की बढ़ती आकांक्षाओं को पूरा करने में भारतीय रेल के संकल्प को काफी मदद मिलेगी.

वार्षिक योजना 2004-2005

105. महोदय, मैं अब 2004-2005 की वार्षिक योजना प्रस्तुत करना चाहूंगा. वर्ष 2004-2005 के लिए 11,265 करोड़ रुपए का योजना परिव्यय रखा गया है. विशेष रेल संरक्षा निधि से संबंधित संरक्षा कार्यों के लिए 2,933 करोड़ रुपए के परिव्यय को देखते हुए कुल परिव्यय 14,198 करोड़ रुपए बनता है. यह अंतरिम बजट के परिव्यय से 773 करोड़ रुपए ज्यादा है. वर्ष 2004-2005 के लिए सामान्य राजकोष से प्राप्त कुल निधि उतनी ही है जितनी कि अंतरिम बजट में व्यवस्था की गई थी अर्थात् 7,020 करोड़ रुपए, जिसमें विशेष संरक्षा निधि में अंशदान के 2,075 करोड़ रुपए और केन्द्रीय सड़क निधि से प्राप्त 401 करोड़ रुपए शामिल हैं. पिछले वर्ष के बजट अनुमान में यह राशि 6,577.34 करोड़ रुपए थी जिसमें विशेष रेल संरक्षा निधि के लिए प्राप्त 1,600 करोड़ रुपए और केन्द्रीय सड़क निधि से प्राप्त 433 करोड़ रुपए शामिल थे. ऊधमपुर-श्रीनगर-बारामूला राष्ट्रीय परियोजना के लिए 300 करोड़ रुपए का पृथक आवंटन किया गया है, जिसके कारण रेलवे का कुल योजना परिव्यय 14,498 करोड़ रुपए हो जाता है.

106. बजटीय समर्थन के अतिरिक्त, मैं योजना खर्च के लिए आंतरिक तौर पर जुटाए गए संसाधन से भी 2,870 करोड़ रुपए मुहैया कराने का प्रस्ताव करता हूँ जो पिछले वर्ष के बजट की राशि से 240 करोड़ रुपए अधिक है. पिछले वर्षों की भांति ही मुख्यतः भारतीय रेल वित्त निगम के माध्यम से बाजार से ऋण लेने के बजटेतर स्रोतों से योजना की शेष ज़रूरतों को पूरा किया जाएगा. इसमें बाजार से ऋण के रूप में 3,400 करोड़ रुपए और वीरमगांव-मेहसाणा आमान परिवर्तन कार्य की 'बी ओ टी' परियोजना के जरिए निवेश के 50 करोड़ रुपए शामिल हैं. विशेष रेल संरक्षा निधि को केन्द्र सरकार के अंशदान के साथ-साथ रेलवे के अपने अंशदान से सम्पूरित किया जाएगा, जो 858 करोड़ रुपए होने की आशा है, जिससे विशेष रेल संरक्षा निधि के अंतर्गत कुल परिव्यय 2,933 करोड़ रुपए हो जाएगा.

107. महोदय, वार्षिक योजना में विकास और संरक्षा पर जोर दिया गया है. इस वर्ष 5 प्रमुख परियोजना शीर्षों में पूंजी के अंतर्गत कुल परिव्यय 2,696 करोड़ रुपए रखा गया है, जिसमें नई लाइनों पर 947 करोड़ रुपए की राशि रखी गई है जो कि ऊधमपुर-श्रीनगर-बारामूला नई लाइन के लिए पृथक आवंटन को शामिल करके 1,247 करोड़ रुपए हो जाती है. नई लाइनों के अलावा, आमाम परिवर्तन पर 760 करोड़ रुपए, दोहरीकरण के लिए 479 करोड़ रुपए और विद्युतीकरण के लिए 125 करोड़ रुपए शामिल हैं. महानगर परिवहन परियोजनाओं के लिए 385 करोड़ रुपए के परिव्यय का प्रावधान किया गया है. इसके अलावा, योजना शीर्ष नई लाइनें, दोहरीकरण, आमाम परिवर्तन और रेल विद्युतीकरण के अंतर्गत अनेक कार्यों के लिए, जो रेल विकास निगम द्वारा निष्पादित किए जाने हैं, 717 करोड़ रुपए आवंटित किए जा रहे हैं. विशेष रेल संरक्षा निधि के परिव्यय सहित संरक्षा से संबंधित योजना शीर्षों पर परिव्यय रेलपथ नवीकरण के लिए 2,570 करोड़ रुपए, पुलों के लिए 528 करोड़ रुपए और सिगनल एवं दूरसंचार के लिए 813 करोड़ रुपए है.

भाग II

बजट अनुमान 2004-2005

108. अध्यक्ष महोदय, अब मैं 2004-2005 के बजट अनुमानों की चर्चा करूंगा. 2004-2005 के अंतरिम बजट के माध्यम से इस सम्मानित सदन में प्रस्तुत अनुमान 2003-2004 के संशोधित अनुमानों पर आधारित थे. 2003-2004 के लगभग वास्तविक वित्तीय परिणाम अब उपलब्ध हैं, जिनके संदर्भ में अंतरिम बजट अनुमानों की समीक्षा की गई है और उन्हें अद्यतन किया गया है.

109. अंतरिम बजट में 2004-2005 की यात्री आमदनी में 5.49 प्रतिशत की वृद्धि दर पाने की प्रत्याशा की गई थी. बहरहाल, 2003-2004 के दौरान प्राप्त की गई वास्तविक वृद्धि दर के परिप्रेक्ष्य में यात्री आमदनी को अब संशोधित करते हुए अंतरिम बजट के 14,200 करोड़ रुपए से घटाकर 13,940 करोड़ रुपए करने का प्रस्ताव है.

110. माल यातायात से आमदनी में, जिसे उस समय के रुझान को देखते हुए पिछले वर्ष संशोधित अनुमानों के समय कम कर दिया गया था, सामान्य रूप से आए उछाल के कारण पिछले वर्ष के शेष समय के दौरान उल्लेखनीय रिकवरी हुई है जिसके परिणामस्वरूप संशोधित लक्ष्य को पार कर लिया गया था. इस रुझान से प्रोत्साहित होकर लदान लक्ष्य में 10 मिलियन टन की वृद्धि करने और इसे 580 मिलियन टन पर निर्धारित कर माल यातायात से आमदनी को संशोधित करने का प्रस्ताव है. तदनुसार माल यातायात से आमदनी 28,745 करोड़ रुपए निर्धारित की गई है जो अंतरिम बजट से 645 करोड़ रुपए अधिक है.

111. संशोधित अनुमान 2003-2004 की तुलना में 6.5 प्रतिशत की वृद्धि का अनुमान लगाते हुए अंतरिम बजट में अन्य कोचिंग आय को 990 करोड़ रुपए रखा गया था. अब पार्सल दरों के पुनर्वर्गीकरण, जिनसे 50 करोड़ रुपए का अतिरिक्त राजस्व मिलने का अनुमान है, को ध्यान में रखते हुए इन्हें 1,040 करोड़ रुपए आंका जा रहा है. इस पुनर्वर्गीकरण का विस्तृत विवरण मैं अपने भाषण में आगे दूंगा. 2003-2004 के दौरान अन्य विविध आय में हुई मामूली कमी के मद्देनजर चालू वित्तीय वर्ष में इनका लक्ष्य 1,072 करोड़ रुपए रखा जा रहा है जो अंतरिम बजट से 40 करोड़ रुपए कम है.

112. ट्रेफिक सस्पेंस में 25 करोड़ रुपए की अतिरिक्त वसूली होने से चालू वित्त वर्ष के लिए सकल यातायात प्राप्तियां अब 44,902 करोड़ रुपए आंकी गई हैं जो अंतरिम बजट से 420 करोड़ रुपए अधिक हैं.

113. 2004-2005 के लिए साधारण संचालन व्यय हेतु धन की आवश्यकता को जो अंतरिम बजट में 32,960 करोड़ रुपए निर्धारित की गई थी, पिछले वर्ष में प्राप्त की गई बचत को देखते हुए पुनः निर्धारित कर दिया गया है. बहरहाल, अंतरिम बजट के बाद मूल वेतन में 50 प्रतिशत मंहगाई भत्ते को समाहित कर देने और डीजल की कीमतों में वृद्धि होने जैसे कारक ऐसे हैं जिनकी अंतरिम बजट में जाहिर है कि व्यवस्था नहीं की गई थी. व्यय पर नियंत्रण और जीरो बेस बजट बनाने के संबंध में रेलवे द्वारा किए गए कड़े उपायों के फलस्वरूप रेलवे इन कारकों के प्रभाव को न केवल अंतरिम बजट में ही खपा लेने में समर्थ होगी वरन् साधारण संचालन व्यय में 100 करोड़ रुपए की कमी करने की भी संभावना है. तदनुसार, इन्हें बजट अनुमान 2004-2005 में 32,860 करोड़ रुपए रखा जा रहा है.

114. मूल्यहास आरक्षित निधि में विनियोग, जिसे अंतरिम बजट में 1,900 करोड़ रुपए रखा गया था, को बढ़ाकर 2,267 करोड़ रुपए किया जा रहा है. मौजूदा और भावी बदलाव संबंधी आवश्यकताओं को ध्यान में रखते हुए विवेक सम्मत रूप से मूल्यहास आरक्षित निधि में वृद्धि की जा रही है.

115. पेंशन दायिता में प्रत्याशित मामूली कमी को ध्यान में रखते हुए राजस्व से पेंशन निधि में विनियोग को अंतरिम बजट के 6,390 करोड़ रुपए से 100 करोड़ रुपए कम किया जा रहा है.

116. इस प्रकार, अब कुल संचालन व्यय 41,417 करोड़ रुपए बनता है और शुद्ध-यातायात प्राप्तियां जो अंतरिम बजट में 3,232 करोड़ रुपए थीं अब 3,485 करोड़ रुपए बनती हैं. शुद्ध विविध प्राप्तियों से आने वाले 993 करोड़ रुपए की राशि के साथ अब शुद्ध रेलवे राजस्व 4,478 करोड़ रुपए बनता है जो अंतरिम बजट में 4,225 करोड़ रुपए था. 3,305 करोड़ रुपए के वर्तमान लाभांश भुगतान और आस्थगित लाभांश दायिता के 300 करोड़ रुपए के भुगतान के बाद रेलवे के पास 873 करोड़ रुपए का

'सरप्लस' होगा. संरक्षा पर अधिक बल दिए जाने के कारण इस सरप्लस से 158 करोड़ रुपए विशेष रेल संरक्षा निधि के माध्यम से और शेष विकास निधि के माध्यम से आधुनिकीकरण और विकास कार्यों में लगाने का प्रस्ताव है.

117. मेरा प्रयास यह सुनिश्चित करना होगा कि बढ़ी हुई कार्यकुशलता और बेहतर क्षमता के उपयोग के परिणाम वास्तव में राष्ट्रीय संदर्भ में अर्थपूर्ण हों. रेलवे के बेहतर निष्पादन का लाभ अच्छी मात्रा में विकास और मूल्य स्थिरता में सहायक हो कर आम आदमी और राष्ट्रीय अर्थव्यवस्था को पहुंचना चाहिए. मेरी यह कोशिश रहेगी कि रेलवे पर निर्भर रहने वाले समाज के आर्थिक रूप से कमजोर वर्गों को देश के एक सिरे से दूसरे सिरे तक परिवहन का अपेक्षाकृत सस्ता माध्यम उपलब्ध कराकर उन पर बोझ कम किया जाए.

118. मार्केट शेयर को बनाए रखने, बल्कि और बेहतर बनाने की दृष्टि से मैं वर्ष 2004-2005 के लिए मालभाड़ा दरों में किसी भी प्रकार की वृद्धि का प्रस्ताव नहीं करता हूँ. बहरहाल, भारतीय रेल की परिवहन अवसंरचना में उनके निवेश हेतु उपयुक्त लाभ देकर अपने माल ग्राहकों के साथ स्थायी संबंध स्थापित करने के लिए हमें अपनी नीतियों पर नए सिरे से विचार करना आवश्यक है. इस दिशा में मैं कुछ उपाय करना चाहता हूँ.

119. पिछले वर्ष, रेलवे ने बदरपुर थर्मल पावर स्टेशन (बी टी पी एस) से कई वर्षों से चली आ रही बकाया राशि की आंशिक वसूली करने में बड़ी सफलता प्राप्त की है. निरंतर वसूली करके और मालभाड़े के भुगतान की इलेक्ट्रॉनिक सुविधा बड़े पैमाने पर शुरू करके आगे की वृद्धि को नियंत्रित करने की उम्मीद है. इससे हमारे ग्राहकों को उनके लिए सुविधाजनक स्टेशन पर मालभाड़े का भुगतान करने की साफ-सुथरी, तीव्र और पारदर्शी सुविधा उपलब्ध हो जाएगी और इस प्रक्रिया में रेलवे की माल यातायात वाली आमदनी की वसूली में भी तेजी आएगी. इलेक्ट्रॉनिक पेमेंट गेटवे संबंधी एक पायलट परियोजना प्रस्तावित है जिसके अंतर्गत बी टी पी एस को गंतव्य स्टेशन पर देय मालभाड़े के बारे में सूचित किया जाएगा और रेल के खाते में राशि का अंतरण इलेक्ट्रॉनिक माध्यम द्वारा होगा. इसके सफल होने पर सभी इच्छुक माल यातायात ग्राहकों को यह सुविधा दी

जाएगी. इससे बोझिल प्रक्रिया समाप्त होने और समय लगने वाली कागजी कार्रवाई को समाप्त करने के अलावा राशि का तीव्र और सुरक्षित अंतरण सुनिश्चित होगा.

120. वैगनों को जल्दी रिलीज़ करने और उनकी बेहतर उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए 'इंजन-ऑन-लोड' नामक एक नई योजना शुरू की जा रही है जिसमें गाड़ी का इंजन लदान या उतराई होने के दौरान प्रतीक्षा करेगा. इस योजना के अंतर्गत, लदान और उतराई के लिए फ्री टाइम मौजूदा मानदंडों से कम होगा. 'इंजन ऑन लोड' के ग्राहकों को इंजन भाड़ा प्रभारों, साइडिंग प्रभारों, शंटिंग प्रभारों और साइडिंगों में तैनात सभी रेल कर्मचारियों की लागत के भुगतान करने से मुक्त रखा जाएगा. विलंब शुल्क की गणना के लिए डेबिट/क्रेडिट घंटों संबंधी प्रणाली शुरू की जाएगी.

121. थर्मल पावर स्टेशनों और अन्य उद्योगों के लिए भारी मशीनरी के रेल द्वारा परेषणों को बढ़ावा देने के लिए विशेष किस्म के वैगनों में, जो ग्राहकों के स्वामित्व में होंगे, किए जाने वाले सभी संचालनों संबंधी मालभाड़ें में 10 प्रतिशत की छूट देने का प्रस्ताव है. इसके अतिरिक्त, परेषणों के साथ जाने वाले ग्राहकों के तकनीकी कर्मचारियों और रेल कर्मचारियों को निःशुल्क जाने की अनुमति होगी. रेल द्वारा भारी परेषणों के ऐसे संचालन से न केवल सड़कों को होने वाली क्षति कम होगी, बल्कि परिवहन की यह पद्धति पर्यावरण के भी अनुकूल होगी.

122. विभिन्न ज़ोनल रेलों द्वारा अपनाई जा रही किराए और मालभाड़े के लिए प्रभार्य दूरी का आकलन करने की पद्धति में असंगतियों को दूर करने के लिए कुल दूरी को मध्यवर्ती चरणों पर बार-बार राउंड ऑफ करने की बजाय अंत में एक बार ही अगले हायर किलोमीटर में राउंड ऑफ कर दिया जाएगा. इस तर्कसंगत पद्धति से किराया और मालभाड़ा वसूलने में एकरूपता आएगी.

यात्री सेवाएं

123. मैं वर्ष 2004-2005 के लिए यात्रा की किसी भी श्रेणी के यात्री किरायों में वृद्धि का प्रस्ताव नहीं करता हूँ.

पार्सल सेवाएं

124. पार्सल के क्षेत्र में वस्तु आधारित दर संरचना की बजाय गाड़ी सेवा की किस्म पर आधारित लगेज समेत सभी वस्तुओं के लिए एक समान दरों की नई अवधारणा शुरू की गई थी. इस युक्तिकरण के दौरान पार्सलों की बुकिंग दरें सामान्यतः कम हो गई थीं. राजधानी एक्सप्रेस गाड़ियों द्वारा पार्सलों की बुकिंग के लिए दरों को स्केल-आर के अंतर्गत लगभग 7.1 प्रतिशत बढ़ाने और स्केल-पी के अंतर्गत दरों को स्केल-आर वाली दरों के लगभग 53 प्रतिशत पर निर्धारित करने का प्रस्ताव है जो वर्तमान में लगभग 43 प्रतिशत है.

125. इसके अलावा न्यूनतम स्केल-ई को मानक स्केल-एस के साथ मिला देने का प्रस्ताव है जिससे रेट-स्केल की कुल संख्या मौजूदा 4 स्केल से घटकर 3 रह जाएगी. उच्चतम और न्यूनतम दरों के बीच अनुपात 6.2 से घटकर 3.0 हो जाएगा. स्केल-एस के दरों में कोई परिवर्तन नहीं किया जाएगा. बहरहाल, सभी गाड़ियों में अखबारों और मैगज़ीनों की बुकिंग समान रूप से राहत के साथ स्केल-एस के 45 प्रतिशत पर की जा सकेगी.

126. मिलेनियम पार्सल गाड़ियों सहित सभी प्रकार की विशेष पार्सल गाड़ियों को स्केल-एस की बजाय स्केल-पी दर से प्रभारित किया जाएगा.

127. पार्सल दरों में उपर्युक्त समायोजनों से चालू वर्ष की शेष अवधि में 50 करोड़ रुपए का अतिरिक्त राजस्व मिलेगा.

128. महोदय, अतिरिक्त राजस्व के लिए यात्री किरायों अथवा मालभाड़े की दरों में कोई वृद्धि किए बिना तथा 50 प्रतिशत महंगाई भत्ते के विलय और डीजल की कीमतों में वृद्धि जैसे अंतरिम बजट के बाद के कारकों को आत्मसात् करने के बावजूद परिचालनिक अनुपात में सुधार परिलक्षित हुआ है और इसे अंतरिम बजट के 93 प्रतिशत की तुलना में अब 92.6 प्रतिशत के बजट स्तर पर रखा गया है.

उपसंहार

129. महोदय, मैं रेलवे का नेतृत्व करने को अपना सौभाग्य और एक अनुपम अवसर मानता हूँ तथा इसके निष्पादन में और सुधार करने के लिए हर संभव प्रयास करूंगा ताकि इस महान देश और इसकी जनता की आर्थिक उन्नति में आगे भी इसकी उल्लेखनीय भूमिका जारी रहे. मैं रेलकर्मियों के उत्साह और उनके भरपूर समर्थन के लिए आभार प्रकट करता हूँ जिनके समर्पित प्रयासों के बिना रेलवे द्वारा प्रशंसनीय उपलब्धियों को प्राप्त करना संभव नहीं होता. हम यात्रियों और रेल उपयोगकर्ताओं को भी साधुवाद देते हैं जिनका हमें सदैव सहयोग मिलता रहा है और मुझे आशा है कि भविष्य में भी ऐसा सहयोग मिलता रहेगा.

130. महोदय, पिछले कई वर्षों में रेलवे की कुछ हद तक उपेक्षा की गई है. इसकी अवसंरचना में किया गया निवेश, सही मायने में, अर्थव्यवस्था की वृद्धि के अनुरूप और देशभर के चुने हुए प्रतिनिधियों द्वारा अभिव्यक्त की गई लोगों की अभिलाषाओं को पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं रहा है. मैंने इस मुद्दे पर माननीय प्रधानमंत्री जी से चर्चा की है और देश के विकास में भारतीय रेल की महत्वपूर्ण भूमिका को देखते हुए उन्होंने इसका तहे दिल से समर्थन किया है तथा संयुक्त प्रगतिशील गठबंधन सरकार की प्रतिबद्धता सुनिश्चित करने पर भी बल दिया है ताकि यह रेलतंत्र प्रौद्योगिकी विकास, प्रबंधन तकनीक अथवा अपने उपयोगकर्ताओं को सुविधाएं देने की व्यवस्था जैसे सभी क्षेत्रों में विश्व की सर्वोत्तम प्रणालियों में एक बने और इसके लिए बिना किसी व्यवधान के धन की व्यवस्था की जाएगी. मैं उनकी इस उदारता के प्रति कृतज्ञता प्रकट करता हूँ और मेरा यह प्रयास होगा कि देश की अभिलाषाओं को पूरा करूं, जिसके लिए घोषित किए गए उपायों को लागू करने के अलावा एक व्यापक योजना भी बनाई जाएगी.

131. महोदय, इन शब्दों के साथ मैं 2004-2005 का रेल बजट सदन में संस्तुत करता हूँ.