

भारतीय रेल विज्ञन 2020



सत्यमेव जयते

भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)
दिसम्बर, 2009

भारतीय रेल विज्ञान 2020



भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)
दिसम्बर, 2009

विज़न - 2020 पर रेल मंत्री का वक्तव्य



जुलाई, 2009 में मैंने माननीय सदस्यों को वचन दिया था कि मैं एक दस्तावेज़ - भारतीय रेल का विज़न, 2020 - प्रस्तुत करूँगी। मुझे प्रसन्नता है कि अपने वायदे के मुताबिक मैं संसद में इस महत्वपूर्ण दस्तावेज़ को प्रस्तुत कर रही हूँ।

पिछली बार 1999-2001 में जब मैं रेल मंत्री थी तब भारतीय रेल मार्ग लंबाई की दृष्टि से विश्व में एकल प्रबंधन के अंतर्गत रशियन रेलवे के बाद सबसे बड़ा रेल नेटवर्क था। अब यह खिसकर तीसरे स्थान पर आ गया है। हमारी निगाह आगामी दशक में इसे नंबर दो स्थान पर लाने और उसके पश्चात् के दशक में पहला स्थान प्राप्त करना है। यह प्रथम स्थान न केवल आकार की दृष्टि से वरन् हर अन्य महत्वपूर्ण पहलू से होगा।

विज़न - 2020 से हमारे चार नीतिगत राष्ट्रीय लक्ष्य पूरे होंगे:-

- भौगोलिक दृष्टि और सामाजिक दृष्टि से इनकलूज़िव विकास;
- राष्ट्रीय समग्रता को मजबूत करना;
- उत्पादक, रोजगार का बढ़े पैमाने पर सृजन;
- पर्यावरण अनुकूलता;

इनकलूज़िव विकास और राष्ट्रीय समग्रता के एक वाहन के रूप में रेलवे

राष्ट्रीय समग्रता में भारतीय रेल का योगदान अद्वितीय रहा है। इसने सभी क्षेत्रों और लगभग सभी राज्यों को एक एकल परिवहन नेटवर्क से पिरोकर जोड़ दिया है। माल की ढुलाई के लिए एक महत्वपूर्ण अवसंरचना के रूप में कार्य करने के साथ-साथ इसने जन साधारण की परिवहन संबंधी आवश्यकताओं को पूरा करने में सदैव एक अद्वितीय भूमिका अदा की है। हालांकि उच्च वर्गों के लिए सेवाओं में विस्तार हुआ है, अपितु आगामी दशक में भारतीय रेल पिछड़े वर्गों और गरीब जनता की अपनी सेवा पर ध्यान केन्द्रित रखना जारी रखेगी। विभिन्न भागों और विभिन्न आय, धर्म और सामाजिक विविधता वाले लोगों की आवश्यकताओं को पूरा करेगी। यह बेहतर तरीके से वाणिज्य एवं उद्योग, तीर्थ स्थलों, ऐतिहासिक स्थलों, पर्यटन के आकर्षण केंद्रों और पोर्टों को भीतरी प्रदेशों से जोड़ेगी। रेलवे को देश के दूरदराज के क्षेत्रों में और उन क्षेत्रों तक जहां अभी सेवाएं नहीं पहुँची हैं तक पहुँचना है ताकि वे विकास की मुख्य धारा में शामिल हो सकें। विगत में भी भारतीय रेल पूर्ण रूपेण अपनी भूमिका अदा नहीं कर पाई है। हमारी कल्पना है कि इनकलूज़िव और एकीकृत विकास की इस कार्यसूची का विस्तार करें और इसे नई ऊँचाइयों तक ले जाएं।



सरकारी जारी
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

बड़े पैमाने पर रोजगार के अवसर सृजित करने के उत्प्रेरक के रूप में रेलवे

समकालीन भारत की विकास संबंधी बड़ी चुनौतियों में से एक चुनौती अर्थात् रोजगार के साथ विकास नाकि बेरोजगारी के साथ विकास को विज़न-2020 में समाहित किया गया है। सभी सुयोग्य और समर्थ भारतीयों विशेषकर युवाओं के लिए उत्पादक रोजगार अवसर उनके अपने क्षेत्र में सृजित किए जाएं। भारत में रेल नेटवर्क के अत्यावश्यक विस्तार और आधुनिकीकरण से संबंधित सुस्पष्ट और अभूतपूर्व, महत्वाकांक्षी लक्ष्यों का अनुसरण करते हुए विज़न-2020 में सकल घरेलू उत्पाद को द्विअंकीय वृद्धि दर पर निरंतर आधार पर हासिल करने के राष्ट्रीय लक्ष्य में भारतीय रेल के योगदान को सराहनीय ढंग से बढ़ाना है। इससे आर्थिक विकास की दर तेज होगी, प्राथमिक, गौण और तृतीय क्षेत्र में नए आयाम उपलब्ध होंगे और भौगोलिक तथा सामाजिक दृष्टि से संतुलित विकास को बढ़ावा मिलेगा।

पर्यावरण की दृष्टि से संपुष्ट विकास के प्रवर्तक के रूप में रेलवे

विज़न-2020 में विकास संबंधी एक अन्य मुख्य चुनौती, जो राष्ट्रीय और विश्वव्यापी दोनों किस्म की है, का निराकरण है अर्थात् जोखिमपूर्ण कार्बन उत्सर्जन, जिससे जलवायु में परिवर्तन हुए हैं, को कम करना है। अभी तक भारत की जलवायु के संरक्षण प्रयासों में रेलवे के योगदान को समुचित मान्यता नहीं मिली है। रेलवे परिवहन के अन्य साधनों की अपेक्षा ऊर्जा की दृष्टि से अपेक्षाकृत अधिक किफायती और कम प्रदूषक है। इसमें सड़क क्षेत्र की अपेक्षा कम भूमि का इस्तेमाल होता है। परिवहन के अन्य साधनों की अपेक्षा अधिक लोगों और माल का संचलन करके रेलवे संतुलित विकास के साथ-साथ पर्यावरण को सुरक्षित रखने में सहायक हो सकती है। अतः मुझे विश्वास है कि भारतीय रेलवे जलवायु परिवर्तन की चुनौती का प्रमुख और प्रधान प्रत्युत्तर हो सकता है।

उपर्युक्त महत्वपूर्ण लक्ष्यों को हासिल करने के लिए विशिष्ट लक्ष्य और उपायों का संक्षिप्त विवरण नीचे दिया जा रहा है और मुख्य दस्तावेज़ में इन्हें विस्तार से प्रस्तुत किया गया है।

1. उच्च विकास दर हासिल करने के लिए लंबी कूद

पिछले 10 वर्ष के दौरान भारतीय रेल का सकल राजस्व भारत के सकल घरेलू उत्पाद के 1.2% के आस-पास रहा है। हमारा विज़न अगले 10 वर्ष में इसे 3% तक ले जाने का है।

भारत का सकल घरेलू उत्पाद वर्ष 2020 तक 2 ट्रिलियन अमरीकी डालर (90 लाख करोड़ रुपए) डालर होने की आशा है। इस स्तर के सकल घरेलू उत्पाद के साथ भारतीय रेल, राजस्व में लगभग 2,70,000 करोड़ रुपए के योगदान करने की सामर्थ्य रखता है जो इस समय लगभग 90,000 करोड़ रुपए हैं। इस सामर्थ्य को हासिल करने के लिए भारतीय रेल को सुदृढ़ सामाजिक व्यवस्था के साथ तीव्र वाणिज्यिक विकास के जरिए अगले 10 वर्ष में 10% की वार्षिक वृद्धि दर हासिल करनी होगी।

इस सामर्थ्य को हासिल करने के लिए प्रत्येक क्षेत्र में 'इन्क्रीमेंटल परिवर्तन' के मार्ग को छोड़कर एक लंबी कूद की आवश्यकता है। इसके लिए संगठनात्मक सोच को प्रोत्साहित करने के लिए 'सामान्य संव्यवहार' से कार्य करने के माध्यम को छोड़कर सभी स्तरों पर सुस्पष्ट और नवीन विचारधारा अपनानी होगी। इस विज़न का केंद्रीय लक्ष्य है भारतीय रेल को आगे लंबी कूद के लिए तैयार करना।

2. नेटवर्क का विस्तार

भारतीय रेल के मार्ग नेटवर्क का विगत में बहुत धीमी गति से विस्तार हुआ है। 1947 में भारतीय रेल को 53,996 मार्ग कि.मी. का रेल नेटवर्क विरासत में मिला और इस समय यह 64,099 कि.मी. है- 62 वर्ष में मात्र 10,000 कि.मी. की वृद्धि। हमें महत्वाकांक्षी विकास दर के विस्तृत फेरे में प्रवेश करने के लिए लघु उपलब्धियों के फेरे को तोड़ना होगा। यद्यपि पिछले छः दशकों में लाइनों के दोहरीकरण, आमान परिवर्तन, विद्युतीकरण और बहुत से अन्य क्षेत्रों में सकारात्मक उपलब्धियां हासिल हुई हैं। तथापि उन क्षेत्रों में, जिन्हें यह पहले सेवित नहीं करती थी, रेलवे नेटवर्क का विकास काफी कम रहा है।

अतः 2020 तक सरकारी वित्तीय सहायता और सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) में भारी वृद्धि के साथ नई लाइनों में 25,000 कि.मी. की बढ़ोतरी करने का प्रस्ताव है। इसमें से, 10,000 कि.मी. लाइनें उनकी वित्तीय लाभप्रदता को ध्यान में रखे बिना सामाजिक दृष्टि से वांछनीय लाइनें होंगी। इसमें निःसंदेह, पहले से स्वीकृत 11,985 कि.मी. बकाया लाइनों को पूरा करना भी शामिल होगा।

इस कार्यक्रम में विशेष रूप से हमारे देश के दूरस्थ क्षेत्रों यथा उत्तराखण्ड, हिमाचल प्रदेश, असम, नागालैंड, जम्मू एवं कश्मीर और सभी पूर्वोत्तर राज्यों- यथा अरुणाचल प्रदेश, मिजोरम, त्रिपुरा, मणिपुर, मेघालय और सिक्किम में संपर्क व्यवस्था कायम करने का लक्ष्य है। हमें रेलवे से अछूते छोटे राज्यों और संघ शासित क्षेत्रों तथा बड़े जिलों को नहीं भूलना चाहिए।

3. क्षमता का सृजन

भारतीय रेल के नेटवर्क की क्षमता का समुचित सृजन किए बिना इन महत्वाकांक्षी लक्ष्यों को हासिल नहीं किया जा सकता। विज्ञन में, लाइनों के दोहरीकरण और चोहरीकरण के जरिए क्षमता में बढ़ोतरी, उच्च घनत्व वाले नेटवर्क मार्गों पर यात्री और माल यातायात लाइनों को पूर्णतया अलग करना, अन्य मार्गों पर यात्री तथा माल यातायात में पर्याप्त अलगाव और व्यस्त ट्रंक मार्गों पर विद्युतीकरण का लक्ष्य है।

वर्ष 2020 तक:

- 30,000 कि.मी. से अधिक दोहरी/मल्टीपल लाइनों होंगी (इस समय लगभग 18,000 कि.मी. की तुलना में)। इसमें से, 6,000 कि.मी. से अधिक चोहरी लाइनों होंगी जिनपर अलग डबल लाइन गलियारों पर माल और यात्री यातायात सेवाओं का पृथक्करण होगा। इनमें दिल्ली-कोलकाता, दिल्ली-मुम्बई, कोलकाता-मुम्बई और दिल्ली-चेन्नै मार्ग शामिल होंगे जिनपर समर्पित माल यातायात गलियारे स्थापित किए जाएंगे।
- इन पृथक मार्गों पर यात्री गाड़ियों की अधिकतम रफ्तार 110 अथवा 130 कि.मी. प्रति घंटा से बढ़ाकर 160-200 कि.मी. प्रति घंटा कर दी जाएंगी और इसी प्रकार, माल गाड़ियों की अधिकतम रफ्तार 60-70 कि.मी. प्रति घंटा से बढ़ाकर 100 कि.मी. प्रति घंटा कर दी जाएंगी। यात्री और माल गाड़ियों में अधिकतम और औसत रफ्तार के बीच का अंतर कम से कम किया जाएगा।



- आमान परिवर्तन कार्यक्रम पूरा किया जाएगा- समूचा नेटवर्क (पर्वतीय और घरोहर रेलों को छोड़कर) बड़ी लाइन का होगा।
- 33,000 मार्ग कि.मी. को विद्युतीकृत किया जाएगा (अर्थात् 10 वर्ष में अतिरिक्त 14,000 कि.मी. का विद्युतीकरण होगा)।

नेटवर्क का विस्तार करते समय रेलवे बहुस्तरीय फार्मेट में अवसंरचना का निर्माण करने जैसी भूमि-बचत संबंधी नवीन समाधानों की जांच करेगी और उसको अपनाएगी।

4. गाड़ी संरक्षा मिशन - दुर्घटना शून्य रेल यातायात

इस विज्ञन का उद्देश्य रेल परिचालनों को दुर्घटना रहित बनाना है, चाहे यह पटरी से उतरना हो, या गाड़ियों में आग लगना हो। रेलपथ, चल स्टॉक और सिगनल व्यवस्था सहित सभी क्षेत्रों में गाड़ियों के टक्कर में उन्नत प्रौद्योगिकियों का उपयोग किया जाएगा। नई प्रौद्योगिकी को सम्भालने के लिए कर्मचारियों के कौशल में सुधार करने के लिए उच्च गुणवत्तापूर्ण प्रशिक्षण महत्वपूर्ण है और इसकी व्यवस्था करने के लिए कदम उठाए जाएंगे। रेल दुर्घटनाओं में हताहतों का लगभग 70% भाग बिना चौकीदार वाले समपारों पर होता है। आज देश में लगभग 17000 बिना चौकीदार वाले समपार हैं। हमारी परिकल्पना है कि आगामी वर्षों में देश का कोई भी समपार चौकीदार रहित अथवा सुरक्षा रहित नहीं रह जाएगा। इस चुनौती का सामना करने के लिए उन्नत प्रौद्योगिकियों को अपनाया जाएगा। मैं चाहती हूं कि राज्य सरकारें इस महत्व कार्य में भारतीय रेल की साझीदार बनें।

5. भारतीय रेलों के कार्बन फुट प्रिंट को कम करना

भारतीय रेल ने पर्यावरण संरक्षण हेतु बहुत से उपाय किए हैं। इनमें से कुछ उपाय इस प्रकार हैं:

- (क) मुंबई के उप नगरीय खंड में रिजेनरेटिव ब्रेकिंग फीचर वाली नई गाड़ियां चलाई गई हैं, जिनमें 35-40 प्रतिशत तक ऊर्जा की बचत होती है।
- (ख) जलवायु परिवर्तन पर संयुक्त राष्ट्र संघ फ्रेमवर्क कन्वेंशन (यू एन एफ सी सी) के साथ क्लीन डेवलपमेंट मैकेनिज्म (सी डी एम) के अंतर्गत रजिस्ट्रेशन के लिए विश्व बैंक के सहयोग से एक प्रोजेक्ट डिजाइन डाक्यूमेंट विकसित किया गया है। इस प्रोजेक्ट को मेजबान देश का पहले ही अनुमोदन प्राप्त है और इसके परिणामस्वरूप प्रतिवर्ष लगभग 100,00000 टन सीओ2 उत्सर्जन कम होने की संभावना है।
- (ग) ऊर्जा अकुशल लैंपों के बदले रेल कर्मचारियों को 2.6 करोड़ सी एफ एल (प्रति परिवार 4 सी एफ एल) मुफ्त वितरित करके कार्बन डाईऑक्साइड के उत्सर्जन में 0.14 मिलियन टन की वार्षिक कमी की जाएगी। इस प्रोजेक्ट का संपूर्ण वित्त पोषण सी डी एम फ्रेमवर्क के तहत अर्जित कार्बन क्रेडिट से किया जाएगा।
- (घ) अधिक यात्रियों को ढोने की क्षमता वाले हल्के स्टेनलेस स्टील के कोचों तथा अधिक पे लोड से टेयर अनुपात वाले नए अभिकल्प के फ्रेट स्टॉक को अपनाया गया है।
- (ङ) डीजल रेल इंजन कारखाने (डीरेका) में उच्च अश्व-शक्ति वाले ऊर्जा कुशल डीजल इंजनों का उत्पादन

बढ़ाया गया है तथा पूर्णतः इन इंजनों का ही निर्माण करने की योजना बनायी जाएगी।

आने वाले दशक में डेडीकेटेड फ्रेट कोरिडोरों तथा उच्च रफ्तार पैसेंजर गाड़ी कोरिडोरों जैसे बड़े कदमों के अलावा, जिनसे प्रतिवर्ष कई मिलियन टन CO_2 उत्सर्जन की कमी होने की संभावना है, भारतीय रेलें निम्नलिखित उल्लिखित कदम भी उठाएंगी:

- (i) प्रौद्योगिकी हस्तान्तरण तथा वित्त पोषण के लिए विद्यमान उपाय (जैसे कि सीडीएम) तथा नए उपाय जैसे कि नेशनल एप्रोप्रिएट मिटिगेशन एक्शन (एनएएमएस) दोनों का सहारा लिया जायेगा।
- (ii) कर्षण (जिस पर भारतीय रेलों पर 87 प्रतिशत ऊर्जा खपत होती है) तथा गैर कर्षण इस्तेमाल दोनों में बेहतर ऊर्जा कुशलता के माध्यम से 15 प्रतिशत ऊर्जा की बचत की जाएगी।
- (iii) नए जनरेशन के ऐसे रेल इंजन तथा चल स्टॉक को अपनाया जाएगा जो ऊर्जा तथा सामग्री का कम इस्तेमाल करेंगे।
- (iv) हजारों स्टेशनों और कार्यालयों में ऊर्जा कुशलता में सुधार करने के लिए ऊर्जा ऑडिट किए जाएंगे तथा एलईडी बिजली व्यवस्था और ऊर्जा संरक्षण निर्माण कोड (ईसीबीसी) अपनाया जाएगा।
- (v) कम से कम 10 प्रतिशत ऊर्जा का प्रयोग सोलर पावर और बॉयोमास जैसे रिन्यूएबल साधनों से किया जायेगा।
- (vi) रेल ऊर्जा-कुशलता की प्राप्ति के लिए केवल 3-स्टार या उच्चतर दर वाले उत्पादों की खरीद की जाएगी।
- (vii) रेलवे कॉलोनियों में तथा रेल पटरियों के साथ-साथ बड़े पैमाने पर पेड़-पौधे लगाने का अभियान चलाया जायेगा और रेल बंधों (इम्वैक्मेंट) के ढ़लान पर धास लगाएंगी ताकि भूक्षरण से बचाव किया जा सके।

इन सभी उपायों से न केवल हमारा वातावरण संरक्षित होगा बल्कि इन उपायों से कार्बन क्रेडिट के जरिए अधिक राजस्व की प्राप्ति भी होगी।

6. साहसिक तथा अभिनव उपायों की आवश्यकता

इस विजन में निर्धारित महत्वकांकी लक्ष्यों को प्राप्त करने के लिए भारतीय रेलों को अपने दायरे को बढ़ाना होगा तथा अपनी गतिविधियों के हर क्षेत्र में बहुत से साहसिक तथा अभिनव कार्य करने होंगे। इनमें से कुछ उपायों का उल्लेख नीचे किया जा रहा है:

6.1 'बेहतर कल के लिए परिवर्तन' लक्ष्य के साथ यात्री सुविधाओं को नया रूप देना.

2020 में भारतीय रेल का स्वरूप तथा अनुभूति आज से एकदम भिन्न होगी। रेल परिवहन के अभाव की स्थिति समाप्त हो जाएगी और रेलवे यात्रा की मांगों को पूर्णरूपेण पूरा करेंगी। यात्री शहरों के बीच चाहे लंबी यात्रा करें या वे छोटी यात्रा करें या हमारी उपनगरीय सुविधाओं का इस्तेमाल करें उन्हें यह यात्रा तेज, समय पर, सुविधाजनक, साफ-सुधरी और वास्तव में यादगार लगेगी।



उत्तरोत्तर भिन्न-भिन्न कॉरीडोरों में उच्च गति की यात्री गाड़ियां चलाई जाएंगी। रेलवे को सभी वर्ग के लोगों की जरूरतों को पूरा करना होगा। टिकटों के लिए लाइनों को समाप्त करना तथा डिब्बों में भीड़-भाड़ को कम करना होगा। अगले दो वर्षों में पूरे देश में इंटरनेट और मोबाइल फोनों के द्वारा टिकटों और यात्रा संबंधी सूचना को सुलभ बनाने के लिए नई तकनीक एवं नई मार्केटिंग योजनाओं का प्रयोग किया जाएगा। **हमारा यह लक्ष्य होगा कि कोई भी यात्री टिकट प्राप्त करने में, चाहे वह टिकट अनारक्षित श्रेणी का ही क्यों न हो,** पांच मिनट से ज्यादा इंतजार नहीं करे। इससे यात्रा समय कम करने के महत्वपूर्ण यात्री-हितैषी लक्ष्य को प्राप्त किया जाएगा। जब टिकट जल्द से जल्द और बिना किसी परेशानी के खरीदी जा सकेंगी और यात्रा भी जल्दी और सुविधाजनक होगी तो हम समझते हैं कि बहुत से यात्री यात्रा के अन्य साधनों की अपेक्षा रेल गाड़ियों का प्रयोग करेंगे जिससे भारतीय रेल को यात्रियों से अधिक राजस्व प्राप्त होगा।

लोकप्रिय इंटर-स्टीरी रुटों पर डबल-डैकर कोच और लंबी गाड़ियां चलाई जाएंगी। धीमी यात्री गाड़ियों के स्थान पर शनैः शनैः मेमू और डीएमयू सेवाएं शुरू की जाएंगी जिससे यात्रियों को अधिक सुविधा मिलेगी तथा परिचालन लागत कम होगी।

राज्य और शहर प्राधिकारियों के साथ भागीदारी की जाएगी जिससे अवसंरचना बढ़ेगी और एकल प्रबंधन के अंतर्गत उपनगरीय सेवाएं चलाई जाएंगी। उपनगरीय गाड़ियों को यात्री अनुकूल बनाया जाए जिसमें सभी वर्ग के यात्रियों, विशेषकर महिलाओं, विद्यार्थियों, बुजुर्गों और विकलांगों के लिए पर्याप्त स्थान उपलब्ध होना चाहिए। उपनगरीय और लंबी दूरी की गाड़ियां सुंदर और बिरंगी दिखनी चाहिए जिससे 'बेहतर कल के लिए प्रतिवर्तन' का लक्ष्य प्रतिबिम्बित हो।

जिन शहरों में मेट्रो सेवाएं नहीं हैं उनमें मेट्रो रेल सेवाओं का विकास भी एक ऐसा क्षेत्र है जिसमें भारतीय रेल की दक्षता है। ऐसी परियोजनाओं को काफी कम लागत पर निष्पादित करने में भारतीय रेल पूरी तरह सक्षम है। इस प्रयोजन के लिए पृथक **भारतीय रेल मेट्रो विकास प्राधिकरण** का गठन किया जा सकता है। यह प्राधिकरण, जहां कहीं उचित हो, लाइटरेल और मोनोरेल परियोजनाओं का भी निष्पादन करेगा।

रेलवे स्टेशन तथा गाड़ियों में स्वास्थ्यकर, स्वच्छतापूर्ण, संरक्षित, सुरक्षित और आतिथ्य के सर्वोच्च मानकों को स्थापित करें और साथ ही ये सेवाएं किफायती दर पर दी जाएं। **महिलाओं, विद्यार्थियों, बुजुर्गों और विकलांगों की आवश्यकताओं पर विशेष ध्यान दिया जाना चाहिए।**

सवारी डिब्बों का उत्पादन अगले 3 वर्ष के भीतर **2500 प्रतिवर्ष** के वर्तमान स्तर से बढ़कर कम से कम **5000 प्रतिवर्ष** किया जाना चाहिए जिसे आगे बढ़कर **10000 प्रतिवर्ष** तक बढ़ाया जाए। अतः इस विजन में रेलवे की मौजूदा सवारी डिब्बा उत्पादन इकाइयों के विस्तार और प्राइवेट सेक्टर के साथ साझेदारी में नए सवारी डिब्बा कारखानों की स्थापना करने की परिकल्पना है। इससे यह सुनिश्चित होगा कि आधुनिक प्रौद्योगिकी भारत में अंतरित हो जाए और यहां देशीयकरण हो जाए। इससे न केवल देश में रेल यात्रा की मांग की पूर्ति हो जाएगी, वरन् आधुनिक सवारी डिब्बों के लिए एक निर्यात केंद्र भी बन जायेगा। इस महत्वाकांक्षी योजना को पूरा करने के लिए, शीघ्र ही उत्पादन इकाइयों के लिए एक पृथक शासन और निवेश संरचना तैयार की जायेगी।

सवारी डिब्बों का डिजाइन, आधुनिक प्रौद्योगिकी और भारतीयता के पुष्ट सहित सुंदरता का मिश्रण होना चाहिए। ये सवारी डिब्बे यात्रियों को न केवल एक स्थान से दूसरे स्थान पर पहुंचाएंगे, बल्कि **क्रॉफ़सिंग, बैंकिंग और अन्य**



सत्यमेव जयते
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे ब्रॉड)

सूचना प्रौद्योगिकी संबंधी सेवाओं जैसी सुविधाओं से परिपूर्ण सचल व्यापार और विद्या केन्द्रों के रूप में भी कार्य करेंगे। शुरूआत में, ये सुविधाएं आगामी दो वर्षों में राजधानी और अन्य उच्च गति गाड़ियों में उपलब्ध कराई जाएंगी। गाड़ियों को सचल स्वास्थ्य केंद्रों की भूमिका भी अदा करनी चाहिए। ये देश भर में विज्ञान और प्रौद्योगिकी के बारे में जागरूकता/प्रसार वाहक भी बनेंगे। भविष्य में राष्ट्रीय एकता की भावना में परफार्मिंग कला को देश भर में पहुंचाने के लिए सचल (ऑन फ्लील्स) कला संग्रहालयों के रूप में और संस्कृति एक्सप्रेस गाड़ियों के रूप में विशेष गाड़ियां चलाई जाएंगी।

विशेष अवसरों पर सभी धर्मों के तीर्थस्थानों के लिए भी विशेष गाड़ियां चलाई जाएंगी। **सभी तीर्थस्थानों के रेलवे स्टेशनों का विस्तार किया जायेगा और उन्हें आधुनिक बनाया जाएगा।** इन योजनाओं को पूरा कराने में मैं राज्य सरकारों और स्थानीय निकायों के सहयोग और भागीदारी की अपेक्षा करती हूं।

उच्च गति रेल यात्रा

आने वाले दशक में भारतीय रेल को गाड़ियों की गति के संबंध में विश्व की विकसित रेलों की बराबरी करनी चाहिए। दुरन्तों नामक नए ब्रांड के तहत नॉन-स्टॉप द्रुत गाड़ियों की सेवाओं की व्यवस्था हेतु मौजूदा प्रयास जारी रहेंगे। इसके अलावा, पृथक मार्गों पर नियमित यात्री सेवाओं की गति बढ़ाकर 160-200 कि.मी. करने का विज़न का उद्देश्य है, जिससे गाड़ी यात्रा में एक महत्वपूर्ण परिवर्तन आएगा। उदाहरण के लिए, दिल्ली-मुंबई तथा दिल्ली-कोलकाता के बीच की यात्रा रात्रिकालीन सेवा हो जाएगी।

विज़न 2020 में 250-350 कि.मी. प्रति घंटे की रफ्तार पर बुलेट गाड़ी सेवाओं की व्यवस्था के लिए कम से कम 4 उच्च गति रेल परियोजनाओं, जिसमें एक देश के प्रत्येक कोने में होगा तथा वाणिज्यिक, पर्यटन तथा तीर्थ स्थल हबों को जोड़ने के लिए कम से कम 8 और गलियारों की भी परिकल्पना की गई है।

उच्च गति के रेल कॉरिडोरों को स्थापित करने के लिए 6 गलियारों की पहचान तकनीकी अध्ययन के लिए की जा चुकी है।

- i. दिल्ली-चंडीगढ़-अमृतसर
- ii. पुणे-मुंबई-अहमदाबाद
- iii. हैदराबाद-द्रोणाकल-विजयवाड़ा-चेन्नै
- iv. हावड़ा-हल्दिया
- v. चेन्नै-बैंगलोर-कोयम्बत्तूर-एर्णाकुलम
- vi. दिल्ली-आगरा-लखनऊ-वाराणसी-पटना

शहरों के स्वरूप तथा देश में उपलब्ध भूमि के अनुरूप इनका निर्माण एलिवेटेड कॉरिडोरों के रूप में किया जाएगा। रेलों निवेश तथा कार्यान्वयन के लिए पी.पी.पी. माध्यम का इस्तेमाल करेगी तथा संरक्षा तथा सेवाओं की गुणवत्ता के संबंध में उच्चतम मानदण्डों को शामिल करते हुए अग्रणी प्रौद्योगिकियों का ध्यान रखेगी।

आने वाले दस वर्षों में हम 50 ऐसे स्टेशनों को विकसित करेंगे, जो अंतर्राष्ट्रीय स्तर पर सर्वोत्तम होंगे। एक बार



सरकारी जारी
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

पुनर्विकसित हो जाने पर ये स्टेशन शहर में परिवहन के अन्य माध्यमों के साथ भली-भांति जुड़ जाएंगे जिससे इन तक पहुँचना तथा इनका इस्तेमाल करना आसान हो जाएगा। स्टेशनों में कोई भीड़ भाड़ नहीं होगी। अच्छी तरह से डिजाइन किए गए पर्याप्त क्षमता तथा उच्च गुणवत्ता वाले कॉनकोर्स, जो प्लेटफार्मों से अच्छी तरह से जुड़े हो, सम्मेलन कक्ष, व्यवसाय केन्द्र, रिटेल शॉप, रेस्तरां, मनोरंजन तथा सांस्कृतिक सुविधाएं, संग्रहालय तथा कला दीर्घाएं तथा विभिन्न प्रकार के आकर्षक केन्द्र यात्रियों को सुखद एवं स्मरणीय अनुभव उपलब्ध कराएंगे। दूसरे शब्दों में स्टेशन मात्र परिवहन केन्द्र के रूप में नहीं रहेंगे। वे शहरी जीवन के बाणिज्य, मनोरंजन तथा सामाजिक मेल मिलाप संबंधी गतिविधियों के केन्द्र के रूप में विकसित हो जाएंगे। ये बड़ी संख्या में पर्यटकों को आकर्षित करेंगे जैसे कि विश्व के कई भागों में पुनर्विकसित स्टेशनों में हो रहा है। इनके अलावा 200 ऐसे बड़े स्टेशन विकसित किए जाएंगे जिनमें कार्यालय, रिटेल मनोरंजन, रेस्तरां, थियेटर, होटल तथा स्वास्थ्य तथा शिक्षा संबंधी विभिन्न प्रकार की सेवाओं की व्यवस्था होगी।

यह सब पी.पी.पी. के माध्यम से प्राप्त किया जाएगा, जिसके लिए एक आकर्षक समर्थ नीति तथा कार्यान्वयन ढांचा शीघ्र ही प्रस्तुत किया जाएगा।

हमारी खानपान सेवाओं में स्वास्थ्यकर ढंग से तैयार किए गए तथा पोषक तत्वों से भरपूर ऐसे भोजन की उपलब्धता सुनिश्चित होनी चाहिए जो देश के विभिन्न लोगों की रुचि व सामर्थ्य के अनुरूप हो। इन उद्देश्यों की प्राप्ति के लिए रेलवे द्वारा खानपान सेवाओं में शीघ्र आमूल-चूल परिवर्तन किया जाएगा।

6.2. माल-भाड़ा सेवाओं को पुनः ईजाद करना

विज्ञन का उद्देश्य विगत में माल यातायात के उस हिस्से जो सड़क यातायात में चला गया है पुनः प्राप्ति करना है, जिससे माल यातायात में रेलवे का हिस्सा जो इस समय 35% है, बढ़कर कम से कम 50% हो जाएगा। यह अतिरिक्त वहन क्षमता का सृजन करके, किफायती सेवा प्रदान करके, सेवाओं की गुणवत्ता में सुधार करके तथा नई मूल्य संवर्धित सेवाओं को कस्टमाइजेड करके प्राप्त किया जाएगा। रेलें प्रमुख लॉजिस्टिक प्रोवाइडरों के साथ भागीदारी स्थापित करेगी तथा ग्राहकों की विशिष्ट आवश्यकताओं की संतुष्टि करने तथा उनकी सहायता करने के दृष्टिगत अपनी लॉजिस्टिक लागत में कमी करके ग्राहकों के साथ निकट संपर्क स्थापित करेंगी। कार्गो संचलन का पता लगाने तथा सुपुर्दगी अनुसूची को पूरा करने के लिए सूचना प्रौद्योगिकी का इस्तेमाल किया जाएगा। रेल थोक क्षेत्र में अपनी स्थिति मौजूदा स्थिति के मुकाबले और सुदृढ़ करेगी तथा आटोमोबाइल फ्लाई एश, गूड्स इत्यादि जैसे क्षेत्रों में प्रवेश करेगी। पण्यों की विशिष्ट आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए लक्ष्य को ध्यान में रखते हुए, उच्च गति तथा उच्च क्षमता के माल डिब्बों सहित पर्याप्त संख्या में माल डिब्बों की खरीद की जाएगी। हमने कल्पना की है कि माल डिब्बों की खरीद, जो इस समय **25,000** से कम है, बढ़ कर **चौपहिया यूनिट में 75,000** माल डिब्बा हो जाएगी।

पूर्व में (लुधियाना-डानकुनी) तथा पश्चिम में (मुंबई-दिल्ली) दो समर्पित माल गलियारे परिचालित हो जाएंगे। इससे माल यातायात मांग को पूरा करने के लिए पर्याप्त मात्रा में क्षमता सृजित हो जाएगी और सेवा की गुणवत्ता भी विश्व मानदंडों के अनुसार बढ़ जाएगी। इन दो गलियारों के अलावा हमारा चार और समर्पित माल गलियारे अर्थात् उत्तर-दक्षिण (दिल्ली से चैने) तथा पूर्व-पश्चिम (हावड़ा से मुंबई), दक्षिण (चैने से गोवा) तथा पूर्व-तट (खड़गपुर से विजयवाड़ा) पर भी कार्य शुरू करने की योजना है।

रेलें अपनी मौजूदा खाली पड़ी भूमि का अधिकतम सीमा तक उपयोग करेंगी तथा दिल्ली-मुंबई औद्योगिक गलियारे (डी एम आई जी) परियोजना के पैटर्न पर समर्पित माल गलियारों के साथ-साथ खाली पड़ी भूमि में मल्टी मॉडल लॉजिस्टिक पार्कों तथा औद्योगिक केन्द्रों को स्थापित करने में मदद करेगी।

इसके अलावा, रेलों के उच्च घनत्व वाले नेटवर्क पर अन्य क्षमता संवर्धन संबंधी कार्य पूरे किए जाएंगे। उच्चतर पेलोड-टेयर अनुपात वाले माल डिब्बे विकसित किए जाएंगे तथा सेवा में लगाए जाएंगे।

रेल संबंधित पार्टियों के साथ भागीदारी स्थापित करके सभी बंदरगाहों के लिए बेहतर संपर्क स्थापित करेगी। प्रमुख ग्राहकों को टर्मिनल हैंडलिंग प्रणाली की कुशलता में सुधार लाने के लिए निवेश करने हेतु तथा माल डिब्बों के टर्नराउन्ड में कमी करके मिलने वाले कुशल लाभ की हिस्सेदारी के लिए प्रेरित किया जाएगा।

6.3 राजस्व के अन्य संसाधन जुटाना

(क) पार्सल सेवाएं

पार्सल सेवाओं का प्रबंधन एक पृथक व्यवसाय के रूप में किया जाएगा, जिसे स्टेशन प्लेट फार्मों के बजाए पृथक पार्सल गाड़ियों के साथ समर्पित टर्मिनलों से चलाया जाएगा। प्रमुख मार्गों पर यह सेवा उसी कुशलता तथा पेशेवर अंदाज में चलाई जाएगी जिस तरह कार्गो सेवाएं चलाई जाती हैं। पार्सल सेवाओं से राजस्व इस समय लगभग 1600 करोड़ प्रतिवर्ष है। इसमें दस वर्षों में कम से कम पांच गुना वृद्धि करने का लक्ष्य बनाया गया है।

(ख) विज्ञापन

भारतीय रेल अपनी वेबसाइट, गाड़ियों तथा स्टेशनों पर विज्ञापन से आय में वृद्धि करने के लिए अकूत संभावनाओं का इस्तेमाल करने हेतु बाजार संचालित रणनीति का इस्तेमाल करेगी। माल गाड़ियों तथा यात्री गाड़ियों (अंदर-बाहर दोनों) स्टेशनों पर सीसीटीवी, टिकट, रेल यात्रियों के लिए बहुभाषी पत्रिकाएं तथा गाड़ियों में पेश किए जाने वाले भोज्य पदार्थों से लेकर अन्य सामग्रियां विज्ञापनों के लिए आशाजनक व्यवसाय अवसर प्रदान कर सकती हैं। रेलें सूचनाओं के प्रसारण हेतु एक पृथक टी वी चैनल शुरू करने के बारे में भी सोच सकती है तथा विज्ञापन के माध्यम से राजस्व अर्जित कर सकती है।

भारतीय रेल अपनी वेबसाइट, गाड़ियों तथा स्टेशनों पर विज्ञापन से आय में वृद्धि करने के लिए अकूत संभावनाओं का इस्तेमाल करने हेतु बाजार संचालित रणनीति का इस्तेमाल करेगी। माल गाड़ियों तथा यात्री गाड़ियों (अंदर-बाहर दोनों) स्टेशनों पर सीसीटीवी, टिकट, रेल यात्रियों के लिए बहुभाषी पत्रिकाएं तथा गाड़ियों में पेश किए जाने वाले भोज्य पदार्थों से लेकर अन्य सामग्रियां विज्ञापनों के लिए आशाजनक व्यवसाय अवसर प्रदान कर सकती हैं। रेलें सूचनाओं के प्रसारण हेतु एक पृथक टी वी चैनल शुरू करने के बारे में भी सोच सकती है तथा विज्ञापन के माध्यम से राजस्व अर्जित कर सकती है।

(ग) रेलवे भूमि का वाणिज्यिक उपयोग

इसी प्रकार, खाली पड़ी रेलवे भूमि, जो परिचालन के लिए अपेक्षित नहीं है, रेल की प्रगति के लिए राजस्व का सतत् माध्यम बन सकती है। इसे एक व्यावसायिक, पारदर्शी और जवाबदेह तरीके से किया जाएगा। इसमें से कुछ भूमि को विद्यालय, मेडिकल कॉलेज, नर्सिंग कॉलेज, आदि स्थापित करने के लिए भी उपयोग किया जाएगा, जहां रेल कर्मचारी के बच्चों को दाखिले में प्राथमिकता दी जाएगी।



सरकारी जारी
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

(घ) टेलीकॉम तथा आईटी

आठिकल फाइवर बिछाने, सिगनल, टावर तथा भारतीय रेल के स्वामित्व में अन्य अवसंरचनाओं के लिए 64,000 कि.मी. लम्बे मार्गाधिकार का इस्तेमाल करते हुए हमारा टेलीकॉम तथा आईटी क्षेत्र में इसी प्रकार के राजस्व सृजित करने संबंधी संभावनाओं का दोहन करने का भी विज़न हैं। यह रेल टेल कार्पोरेशन तथा प्राइवेट क्षेत्र की कंपनियों के बीच सहयोग से एक पारदर्शी फ्रेमवर्क में किया जाएगा।

6.4 प्रौद्योगिकी उत्कर्ष

प्रौद्योगिकी भारतीय रेल को लक्ष्यों की प्राप्ति की ओर आगे बढ़ने के लिए विज़न का एक अभिन्न भाग है। जिन क्षेत्रों में प्रौद्योगिकी का इस्तेमाल किया जाता है, वे निम्नलिखित हैं:

- डबल डेकर सहित आधुनिक सवारी डिब्बों का डिजाइन जद्वितीय श्रेणी के सवारी डिब्बों को और अधिक आरामदेह बनाने के लिए उनका डिजाइन पुनः तैयार करना
- उच्च क्षमता के माल डिब्बों का डिजाइन तैयार करना
- उत्पादकता तथा परिसंपत्तियों की आयु बढ़ाकर परिचालन लागत में कमी लाना
- भविष्यवाची तथा नैदानिक उपकरणों साहित रेल तथा सिगनलिंग तथा चल स्टॉक, तथा दुर्घटनाओं की संख्या तथा उपस्कों की विफलता शून्य करने के लिए संरक्षा में सुधार तथा परिचालन विश्वसनीय बनाने के लिए टक्कररोधी उपाय तथा समपारों पर सुरक्षा
- गाड़ियों की गति बढ़ाना
- यात्रियों तथा माल यातायात ग्राहकों के साथ संपर्क में सुधार
- मोबाइल फोन के जरिए टिकटिंग
- भारतीय रेलों पर आईटी अनुप्रयोगों की सहायता के लिए नियन्त्रण तथा वॉइस/वीडियो संचार में सुधार
- गाड़ी की लोकेशन तथा मोबाइल फोन सहित विभिन्न उपायों के जरिए यात्रियों के लिए गाड़ी संबंधित अन्य सूचनाओं के संबंध में रियल टाइम सूचना देने के लिए एक सेटेलाइट आधारित ट्रेन ट्रेकिंग प्रणाली
- सभी सवारी डिब्बों में ग्रीन शौचालय
- रेल कर्मचारियों को अपेक्षित प्रशिक्षण देकर गाड़ियों, स्टेशनों तथा प्लेटफार्म की यांत्रिक सफाई ताकि पानी का पुनः अधिकतम इस्तेमाल करने के लिए प्रौद्योगिकी का इस्तेमाल किया जा सके।
- तीन सिद्धांतों अर्थात् रिडक्शन, रिसाइकिल तथा रियूज को अपनाकर लगभग जीरो कचरे का उद्देश्य लेकर कूड़ा-कचरे का प्रबंधन करना।

हमें प्रौद्योगिकी के हस्तांतरण तथा स्वदेशीकरण के लिए तथा नवप्रवर्तन लाने के लिए अनुसंधान तथा विकास की क्षमताओं के संबंध एक अति उन्नत प्रौद्योगिकी स्थापित करनी होगी जो विश्व में सर्वोत्तम होगी। इन उद्देश्यों की प्राप्ति के लिए, अनुसंधान अभिकल्प एवं मानक संगठन, क्रिस तथा भारतीय रेलों के अन्य प्रौद्योगिकी निकायों का पुनर्गठन किया जाएगा ताकि वे कार्य की सुपुर्दगी, अपेक्षित मानदण्डों के अनुसार, कर सकने में समर्थ हो सकें। अनुसंधान एवं विकास को रेलवे परिचालन के महत्वपूर्ण क्षेत्रों से जोड़ा जाएगा।

अग्रणी संस्थानों के साथ सहयोग

अग्रणी संस्थानों, यथा भारतीय प्रौद्योगिकी संस्थानों, राष्ट्रीय प्रौद्योगिकी संस्थानों तथा सीएसआईआर तथा डीआरडीओ की रिसर्च प्रयोगशालाओं के साथ संपर्क स्थापित किया जाएगा। रेल अवसंरचना तथा सेवाओं में पोस्टग्रेजुएट तथा डाक्टरल अध्ययन के लिए अवसरों में महत्वपूर्ण वृद्धि की जाएगी। रेलवे अनुसंधान केन्द्रों में ऐसे सैकड़ों जवान तथा प्रतिभाशाली व्यक्तियों को आर्कषित किया जाना चाहिए जो अति कठिन चुनौतियों का सामाना करने के लिए तत्पर हों। इन-हाउस विकसित की गई रेल प्रौद्योगिकी का संस्थानों, विश्वविद्यालयों तथा अध्ययन के अन्य केन्द्रों द्वारा इस्तेमाल किया जाएगा। स्वदेशी रेल कंपोनेट तथा उपस्कर संबंधी उद्योग भी विकसित हो जाएंगे।

वर्ष 2020 तक रेलें एक धारदार स्वदेशी प्रौद्योगिकी विकसित कर चुकी होगी तथा प्रौद्योगिकी के निर्यात में नए आयाम हासिल कर लेगी।

6.5 बेहतर प्रभावी तथा बेहतर शासन के लिए संगठनात्मक सुधार

हमारा विज़न निजीकरण के लिए नहीं है अपितु सरकारी ढांचे के अन्तर्गत भारतीय रेलों के सभी स्तरों पर आवश्यक सुधारों के माध्यम से रेलवे संगठन की प्रभावोत्पादकता तथा जिम्मेदारी में वृद्धि करना है। चुनौतीपूर्ण लक्ष्यों की प्राप्ति के लिए सरकारी पहल तथा बाहरी विशेषज्ञता की पीपीपी तथा इन-हाउस प्रतिभाओं की मिली-जुली सहायता का इस्तेमाल किया जाएगा। हमें विवेकपूर्ण आन्तरिक पुनर्संगठन तथा क्षेत्रीय एवं मंडलीय स्तर पर वित्तीय और कार्यान्वयन दोनों के संबंध में निर्णायक प्राधिकार के विकेन्द्रीकरण पर विश्वास करना होगा। इस संबंध में कंटेनर निगम, राइट्स, भा.रे.वि.नि., इरकॉन इटरनेशनल तथा रेलों के अन्य सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों के उदाहरण दिए जा सकते हैं। हम इस प्रकार के आन्तरिक निगमीकरण की गतिविधियों के स्वरूप को व्यापक करने की संभावनाओं की ओर जांच कर सकते हैं जिससे अधिक परिणाम हासिल किए जा सकें। ऐसा करने से न केवल कर्मचारियों के हितों की रक्षा होगी अपितु उनके हितों में और भी वृद्धि हो जाएगी।

चल रहे लेखांकन सुधार में तेजी लाई जाएगी ताकि हमें बेहतर विश्लेषक उपकरण प्राप्त हो सकें तथा इस प्रयास में बेहतर निर्णय ले सकें।

विज़न में परिकल्पित किए गए पैमाने के अनुसार ग्राहकों की अपेक्षाओं को पूरा करने तथा परियोजनाओं का निष्पादन करके उच्च वृद्धि प्राप्त करने तथा प्रबंधन करने में निःसंदेह कई कड़ी समस्याओं का सामना करना होगा। भारतीय रेलवे परिचालन संबंधी कार्यकलाप, जिसमें रेलवे सिद्धहस्त है, को नियोजन तथा परियोजना निष्पादन से पृथक करके इस चुनौती पर विजय प्राप्त कर सकती है। इस अलगाव के परिणामस्वरूप सभी के लिए अधिक



सरकारी जारी
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

चुनौतीपूर्ण तथा बेहतर अवसर पैदा हो जाएंगे। प्रबंधन के मार्ग पर पारदर्शिता तथा निम्नेदारी, लक्ष्यों की प्राप्ति में प्रभावोत्पादकता तथा कुशलता के साथ-साथ परिसंपत्ति की उत्पादकता मार्गदर्शी सिद्धांत होंगे।

6.6 मानवीय पूँजी को मजबूत बनाना

सरकारी संगठन के रूप में हम उन **1.4 मिलियन रेल कर्मचारियों** पर गर्व महसूस करते हैं, जो अपने कार्य के प्रति वचनवद्ध तथा समर्पित हैं। वे विज्ञन 2020 की चुनौतियों का सामना करने में हमारी शक्ति हैं। हमारा विज्ञन रेलवे परिवार के प्रत्येक सदस्य को प्रशिक्षित करना, प्रेरित करना तथा सुसज्जित करना है ताकि उसकी संपूर्ण क्षमताओं का इस्तेमाल किया जा सके। प्रशिक्षण में न केवल हाई स्किल शामिल होनी चाहिए अपितु सॉफ्ट स्किल के साथ-साथ आतिथ्य, दयालुता, नम्रता तथा ऐसा दृष्टिकोण अपनाना, जिससे लोगों की सेवा हो सके, का समावेश होना चाहिए। ऐसा करने के लिए हमें विश्व के सबसे बड़े नेटवर्क होने के नाते प्रशिक्षण में विश्व स्तर के मानदंड निर्धारित करने होंगे। रेलों के पास कई प्रशिक्षण संस्थान हैं। इन्हें न केवल उन्नत तथा विस्तारित किया जाएगा अपितु अनेक नए प्रशिक्षण संस्थान भी खोले जाएंगे।

भारतीय रेल नियोक्ता के रूप में एक आदर्श रहा है तथा विगत वर्षों से इसने प्रबंधन की भागीदारी की अनुकरणीय प्रणाली विकसित की है तथा इसके पास कर्मचारियों के साथ निरंतर संवाद के लिए एक स्थाई वार्ता तंत्र है। इस प्रणाली को मजबूत किया जाएगा।

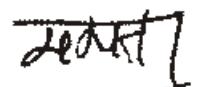
7. वृद्धि के लिए निवेश

अनंतिम रूप से यह आकलन किया गया है कि अगले दस वर्षों में क्षमता संबंधी वृद्धि, रेलों के अपग्रेडेशन तथा आधुनिकीकरण के लिए लगभग 14,00,000 करोड़ रु. के निवेश का 64% भाग रेलों द्वारा माल यातायात तथा यात्री यातायात में उच्च वृद्धि से अधिशेष, विवेकपूर्ण ढंग से ऋण जुटाने तथा पीपीपी पहल के इस्तेमाल से जुटाया जा सकता है। विश्व स्तरीय स्टेशन विकसित करने, चल स्टॉक विनिर्माण इकाइयों को स्थापित करने, लॉजिस्टिक केन्द्र, किसान विज्ञन परियोजनाएं, उच्च गति के गलियारे, अटिकल फाइबर केबिल के विस्तार तथा व्यापक नेटवर्क के प्रबंधन, नई लाइन तथा समर्पित माल यातायात गलियारों जैसी बड़ी अवसंरचनाओं में प्राइवेट सेक्टर के साथ पीपीपी का इस्तेमाल सफलतापूर्वक हो सकता है।

फिर भी, यह स्पष्ट है कि रेलवे के इतने व्यापक विस्तार तथा आधुनिकीकरण को पूरा करने के लिए रेलवे अकेले ही लागत वहन नहीं कर सकती है। आंतरिक तथा अतिरिक्त बजटीय संसाधन विज्ञन को वित्त पोषित करने में काफी नहीं होंगे। अतः सरकार के लिए आवश्यक है कि **एक्सीलरेटेड रेल डेवलपमेंट फंड (एआरडीएफ)** स्थापित किया जाए ताकि अगले दस वर्षों में राशि के शेष 36% अर्थात् 5 लाख करोड़ रु. को वित्त पोषित किया जा सके। इसमें से लगभग 100,000 करोड़ रु. की राशि सरकार से एक बारगी अनुदान के रूप में अलग करने की आवश्यकता है ताकि सामाजिक दृष्टि से वांछनीय नई लाइनों तथा आमान परिवर्तन परियोजनाओं के बैकलॉग को पूरा किया जा सके। प्रारम्भिक वर्षों में इस निधि से उच्च स्तर का बजटीय वितरण से अवसंरचना का निर्माण में तेजी सुनिश्चित होगी ताकि वृद्धि का लक्ष्य शीघ्रता से प्राप्त किया जा सके।

- 8.** उपर्युक्त आकलन, बहरहाल, अनंतिम है तथा व्योरे तैयार किए जाने हैं। आर्थिकी, प्रबंधन, वित्त, इंजीनियरिंग तथा परियोजना प्रबंधन जैसे विभिन्न क्षेत्रों से एक विशेषज्ञ समिति बनाई गई है जो सामाजिक रूप से बांछनीय परियोजनाओं को वित्त पोषित करने की पद्धतियों तथा तत्काल लघुकालीन तथा दीर्घकालीन योजनाओं के लिए योजनाएं बनाने सहित अपेक्षित निवेश स्तर का निर्धारण करने तथा विज़न के वित्त पोषण तथा कार्यान्वयन संबंधी मामलों पर विचार करेगी।
- 9.** संसाधन संधटन तथा योजना आबंटन ऐसे भाग हैं, जिन्हें समग्र विज़न से अलग नहीं किया जा सकता है। यह उल्लेखनीय है कि चीन, जो इस समय रेलों का व्यापक रूप से विस्तार कर रहा है, ने आने वाले तीन वर्षों के लिए निवेश के लिए 300 बिलियन अमरीकी डालर (अनुमानतः 14 लाख करोड़ रु.) निर्धारित किए हैं।
- 10.** भारत के नागरिक अन्ततोगत्वा भारतीय रेल के स्वामी हैं। यह विज़न 2020 जिसकी संक्षेप में रूपरेखा दी गई है और संलग्न दस्तावेज में व्यौरा दिया गया है, भारतीय नागरिकों की बढ़ती हुई आशाओं और अपेक्षाओं को पूरा करने के लिए एक प्रयास है। आने वाले कुछ दशकों में भारत के आर्थिक शक्ति के रूप में उभरने के अनुरूप भारतीय रेल को विश्व स्तर की आधुनिक रेल प्रणाली बनाने का भी इसमें प्रयास किया गया है।

मैं विज़न 2020 प्रलेख संसद में प्रस्तुत करती हूँ तथा आशा करती हूँ कि यह प्रलेख सदन की बुद्धिमता तथा मार्गदर्शन से लाभान्वित होगा।


(ममता बैनर्जी)
रेल मंत्री



सत्यमेव जयते
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

विषय-सूची

क्र.सं.	विषय	पृष्ठ
i.	विज्ञन 2020 पर रेल मंत्रीजी का बयान	i
1.	अध्याय-I- राष्ट्र सेवा: भारतीय रेल की भूमिका	1
2.	अध्याय-II-राष्ट्रीय वृद्धि ट्राजैक्ट्री, अंतर्राष्ट्रीय तुलना तथा भारतीय रेल	3
3.	अध्याय-III-अवसर, चुनौतियां तथा कठिनाइयाँ.....	7
4.	अध्याय-IV-वृद्धि की संभावना.....	16
	(क) माल भाड़ा संव्यवहार.....	16
	(ख) यात्री यातायात संव्यवहार	21
	(ग) पार्सल संव्यवहार	22
	(घ) फुटकर आमदनी	23
5.	अध्याय-V-2020 के लिए उद्देश्य एक नज़र में.....	24
6.	अध्याय-VI- महत्वपूर्ण मिशन वाले क्षेत्र.....	27
7.	अध्याय-VII - संसाधन आवश्यकता तथा उन्हें जुटाना.....	33
8.	अनुलग्नक-I- चालू रेल परियोजनाओं का व्यौरा	34
	अनुलग्नक-Iए- स्वतंत्रता पश्चात् हुए सर्वेक्षणों की सूची	42
	अनुलग्नक-II - क्षमता संवर्धन आधुनिकीकरण कार्य	55
	अल्पकालिक तथा दीर्घकालिक योजनाएं	
	अनुलग्नक-III-परिचालनिक रणनीति	56

अध्याय-I

राष्ट्र सेवा: भारतीय रेल की भूमिका

विज़न वक्तव्य

भारतीय रेलें कुशल, सराहनीय, ग्राहक केन्द्रित तथा पर्यावरण के अनुकूल एकीकृत परिवहन समाधान मुहैया कराएंगी। यह देश के क्षेत्रों, समुदायों, बंदरगाहों और उद्योग, वाणिज्य, पर्यटन तथा तीर्थ स्थलों को जोड़ते हुए देश की सार्वजनिक उन्नति का वाहन बनेगा। प्रतिबद्ध, अधिकारयुक्त और संतुष्ट कर्मचारियों के अपने एकीकृत दल और आधुनिक प्रौद्योगिकी का उपयोग करके इसकी सेवाओं और पहुंच में निरंतर विस्तार और सुधार किया जाएगा।

भारतीय रेल ने हमारे इतने बड़े देश को एक राष्ट्र में पिरोने में एक महत्वपूर्ण तथा ऐतिहासिक भूमिका निभाई है। इसके 64000 मार्ग कि.मी. से अधिक के नेटवर्क में देश की संपूर्ण लंबाई और चौड़ाई वाले भौगोलिक क्षेत्र में एकीकृत बाजार तथा संबद्ध समुदाय फैले हुए हैं। वर्ष 2008-09 में, भारतीय रेल ने 6900 मिलियन से अधिक यात्रियों को ढोया तथा 833 मिलियन टन माल यातायात ढोया, जिससे रेलवे आकार के हिसाब से विश्व में तीसरा सबसे बड़ा रेल नेटवर्क, विश्व का सर्वोच्च यात्री वाहक (यात्री किलोमीटर के हिसाब से) तथा चौथे सबसे बड़े रेल माल यातायात वाहक के रूप में बनी।

- 1.1 भारतीय रेल राष्ट्रीय राजमार्गों और पत्तनों के साथ-साथ भारत की परिवहन अवसंरचना की रीढ़ की हड्डी है। यह अनुमान है कि देश के कुल मालभाड़ा यातायात का 35 प्रतिशत से अधिक रेल द्वारा ढोया जाता है (योजना आयोग के लिए 2009 में राइट्स द्वारा कुल परिवहन प्रणाली का अध्ययन किया गया)। इसके अलावा, अवसंरचना सेक्टरों जैसे कोयला पावर, इस्पात और सीमेंट तथा अन्य महत्वपूर्ण क्षेत्रों जैसे उर्वरक में हिस्सा बहुत अधिक, कुछ मामलों में 70 प्रतिशत से अधिक भागीदारी रही। भारतीय रेल ने 1.4 मिलियन कर्मचारियों को प्रत्यक्ष रूप से तथा फॉरवर्ड और बैकवर्ड संपर्कों के माध्यम से अप्रत्यक्ष रूप से कई गुना अधिक संख्या में रोजगार दिया है। अतः भारतीय रेल की अवसंरचना की गुणवत्ता, क्षमता तथा निष्पादन राष्ट्र के लिए अत्यधिक निर्णायक है। भारतीय अर्थव्यवस्था तथा देश के नागरिक आधुनिक और कुशल रेलवे की अपेक्षा करते हैं जो एकीकृत वैश्विक अर्थव्यवस्था के वर्तमान युग में देश के लिए अधिक प्रतिस्पर्धा निभा सकेगी।
- 1.2 इस प्रलेख को भावी रूपरेखा के रूप में प्रस्तुत करने का प्रयोजन यह है कि भारतीय रेल राष्ट्र की अपेक्षाओं को पूरा करने में तथा आने वाले समय में देश की आर्थिक व्यवस्था के उत्प्रेरक के रूप में अपनी सही भूमिका निभाने में समर्थ हो सके। भारतीय रेल को इस भूमिका में बने रहने हेतु निम्नलिखित विज़न द्वारा दिशा-निर्देशित किया जाएगा:-



सरकारी जारी
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

भारतीय रेलें कुशल, सराहनीय, ग्राहक केन्द्रित तथा पर्यावरण के अनुकूल एकीकृत परिवहन समाधान मुहैया कराएंगी। यह देश के क्षेत्रों, समुदायों, बंदरगाहों और उद्योग, वाणिज्य, पर्यटन तथा तीर्थ स्थलों को जोड़ते हुए देश की सार्वजनिक उन्नति का वाहन बनेगा। प्रतिबद्ध, अधिकारयुक्त और संतुष्ट कर्मचारियों के अपने एकीकृत दल और आधुनिक प्रौद्योगिकी का उपयोग करके इसकी सेवाओं और पहुंच में निरंतर विस्तार और सुधार किया जाएगा।

- 1.3 उपर्युक्त भावी विजन के पीछे महत्वपूर्ण उद्देश्य भारतीय रेल को उच्च वृद्धि की नई ट्रॉजैक्ट्री को लेना है तथा भारतीय अर्थव्यवस्था की बढ़ती वृद्धि के लिए इसकी केन्द्रीयता को लागू करना है। यह निम्नलिखित को अपनाकर हासिल की जा सकेगी:
- (क) अत्यधिक प्रतिस्पर्धा उच्च गुणवत्ता वाली सेवाओं के माध्यम से सभी ग्राहकों और नागरिकों को बाध्यकारी वैल्यू मुहैया कराना।
 - (ख) बाधा हटाकर तथा क्षमता बढ़ाकर बेहतर सेवा मुहैया कराने के लिए रेल नेटवर्क का विस्तार तथा आधुनिकीकरण।
 - (ग) प्रौद्योगिकीय तथा प्रबंधकीय अभिनव के माध्यम से परिसंपत्तियों की उत्पादकता तथा परिचालनों की कार्य-कुशलता में सुधार करना।
 - (घ) विशिष्ट बिजनेस लाइनों तथा लाभ केन्द्रों में रेलवे गतिविधियों का विवेकपूर्ण पुनर्गठन।
 - (ङ) मानव संसाधन पर जोर देने के साथ एक अत्यधिक संसजन तथा अभिप्रेरित संगठन बनाना।

अध्याय-II

2. राष्ट्रीय विकास ट्राजैकट्री, अंतर्राष्ट्रीय तुलना तथा भारतीय रेल

2.1 बृहत-आर्थिक वातावरण

भारतीय रेल का निष्पादन देश में समग्र बृहत-आर्थिक वातावरण तथा जी डी पी वृद्धि से निकटता से जुड़ा हुआ है। गोल्डमेन सैक ने अपने अनुसंधान दस्तावेज (ग्लोबल इकॉनोमिक्स पेपर: 99,2003) में अनुमान लगाया था कि 5-6 प्रतिशत वार्षिक जी डी पी वृद्धि की निरंतर दर से भारतीय जी डी पी फ्रांस और इटली को 2020 तक पछाड़ देगी तथा 2025 तक यू.के. तथा जर्मनी को यथासमय पछाड़ने की स्थिति में होगी जिससे यह विश्व की चौथी सबसे बड़ी अर्थव्यवस्था बन जाएगी। उल्लेख किया गया है कि पिछले छः वर्षों में हमारी अर्थव्यवस्था लगभग 8 प्रतिशत की दर से बढ़ रही है, इसलिए भविष्यवाणी जल्दी ही फलीभूत हो सकेगी। पूरा विश्वास और आशावाद दृष्टिकोण है कि भारतीय अर्थव्यवस्था आगे बहुत से वर्षों के लिए 8 प्रतिशत या अधिक की दर से जारी रहेगी। इस दर पर, 2020 तक प्रति व्यक्ति आय 2008-09 में अमरीकी डालर (पी पी पी के हिसाब से) 2972 से दोगुने से अधिक होगी। इसके साथ-साथ, शहरी क्षेत्रों में रहने वाली जनसंख्या का अनुपात 2001 से 27.8 प्रतिशत से बढ़कर 2030 तक लगभग 41 प्रतिशत तक होना निर्धारित है (भारत शहरी निर्धनता रिपोर्ट, 2009, भारत सरकार तथा यू.एन डी पी)। जी डी पी के प्रतिशत के रूप में औद्योगिक सेक्टर का हिस्सा भी बढ़ते वैश्विक एकीकरण के अनुसार बढ़ेगा, जिससे भारतीय उद्योग की समृद्धता तथा सुपरिष्करण बढ़ेगा। भारत सरकार की व्यापार नीति के अनुसार, अंतर्राष्ट्रीय व्यापार में भारत का हिस्सा 1.5 प्रतिशत के वर्तमान स्तर से 2020 तक 5 प्रतिशत तक बढ़ने का लक्ष्य रखा गया है। इन प्रक्षेपणों के फलीभूत होने में अवसंरचना की गुणवत्ता प्रमुख निर्धारक तत्व होगी। अतः, अवसंरचना पर अधिक निवेश करने की संभावना है। इन सभी बृहत-आर्थिक विकासों से यात्रा और परिवहन की वृद्धि पर सामान्य रूप से तथा रेल परिवहन में विशेष रूप से सकारात्मक प्रभाव पड़ेगा।

2.1.1 जी डी पी तथा परिवहन

यातायात की मांग का जी डी पी वृद्धि से सीधा तथा निश्चय ही सहसंबंध है। यह तय हो चुका है कि हमारी अर्थव्यवस्था को विकसित करने में जी डी पी के लिए परिवहन की इलाटिसिटी लगभग 1.25 है। अतः, 9 प्रतिशत की जी डी पी वृद्धि परिवहन की मांग में वृद्धि हेतु 11 प्रतिशत तक परिवर्तित होगी। रेलों द्वारा इस वृद्धि को कहाँ तक हासिल किया जा सकेगा? यह ग्राहकों की आकंक्षाओं को आंकने के लिए भारतीय रेल की अवसंरचना तथा सेवाओं की क्षमता तथा गुणवत्ता पर स्पष्ट रूप से निर्भर करेगा। यदि इन पहलुओं का ध्यान रखा जाएगा (जो विजन दस्तावेज में करना अपेक्षित है), तो भारतीय रेल के पास अगले दस वर्षों में उच्च वृद्धि के चरण को शुरू करने के लिए एक अवसर होगा।



सरकारी जारी
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

2.1.2 जी डी पी की तुलना में रेल यातायात वृद्धि

तालिका-I रेल यातायात में वृद्धि की तुलना में जी डी पी वृद्धि (आंकड़े प्रतिशत में)				
अवधि	औसत जी डी पी वृद्धि	1.25 के परिवहन की इलाटीसिटी की दर से रेल यातायात की वृद्धि के लिए संभाव्यता	रेलों के मालभाड़ा यातायात में औसत वृद्धि	प्रारंभिक यात्रियों में औसत वृद्धि
1991-92-2001-02	5.6	7	3.9	2.4
2002-03-2008-09	7.9	9.9	7.2	4.6*

टिप्पणी:- आर्थिक सर्वेक्षण, 2008-09 तथा रेल यातायात वृद्धि पर रेल मंत्रालय के आंकड़ों पर आधारित।

* इसमें अनुपनगरीय में 7% तथा उपनगरीय खंडों में 3 प्रतिशत की औसत वृद्धि शामिल है। विगत अवधि (2004-05-2008-09) में यात्री किलोमीटर की वृद्धि 9.7 प्रतिशत पर अधिक प्रभावी रही है।

हाल ही के वर्षों में, रेलों के निष्पादन को पुच्छल (ट्रेलिंग) जी डी पी वृद्धि के पूर्व दीर्घकालिक रुख से बढ़े अंतर से (तालिका-I उपर्युक्त) प्रदर्शित किया है। यद्यपि यातायात वृद्धि के रुख में बढ़ती वृद्धि स्पष्ट है, तालिका में आंकड़ों से संभाव्यता की तुलना में कम उपलब्धि का भी पता चलता है। इसके अलावा, परिणामों में सुधार करतिपय परिचालनिक प्रयासों की वजह से हुआ है जैसे लचीली दरें, चल स्टॉक की लदान/वहन क्षमता तथा परिसंपत्तियों की उपयोग क्षमता का इष्टतम उपयोग, यात्री सेवाओं में क्षमता विस्तार। यद्यपि इन्होंने उपयोगी भूमिका निभायी है तथापि पूर्ण संभाव्यता प्राप्त करने तथा वृद्धि में गुणात्मक उछाल हासिल करने के लिए एकदम अलग सामरिक नीति अपेक्षित होगी।

इस दस्तावेज में अर्थव्यवस्था में प्रकट होने वाले अवसरों का पूर्णतया लाभ लेने के लिए भारतीय रेल के लिए एक रूपरेखा तैयार करने की जरूरत है ताकि प्रतिवर्ष 9 प्रतिशत पर हमारी जी डी पी की संभावित वृद्धि के अनुरूप प्रतिवर्ष 10 प्रतिशत की दर पर इसका संगत रूप से फैलाव तथा वृद्धि करने में समर्थ हो सकें।

2.1.3 भविष्य के लिए परिवहन परिदृश्य - प्रतिस्पर्धा

(क) सड़क यातायात

रेलों, सड़क यातायात से मालभाड़ा तथा यात्री यातायात संव्यवहारों दोनों में तथा प्रीमियम क्लास यात्री बिजनेस खंड में विमानन क्षेत्र से कड़ी स्पर्धा का सामना करती हैं। राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क के विस्तार का दिया गया व्यापक पैमाना, अत्यधिक प्रतिस्पर्धा ट्रक उद्योग में उच्च क्षमता का निर्माण तथा आधुनिक मल्टी-एक्सल वाणिज्यिक वाहनों का प्रवेश, सड़क वाहकों से प्रतिस्पर्धा बढ़ेगी। बहरहाल, भूमि उपयोग के पर्यावरण तथा क्षमता पर न्यूनतम प्रभाव की वजह से अन्य प्रतिस्पर्धात्मक साधनों से रेलवे का स्कोर अधिक होगा। हमारे देश में घनी जनसंख्या तथा बढ़ते शहरीकरण से सड़क नेटवर्क अत्यधिक भीड़-भाड़ का सामना करेगा। यातायात की विस्फोटक वृद्धि के साथ क्षमता को अनुकूल बनाने का प्रयास एक श्रमसाध्य संघर्ष होगा। सड़क परिवहन प्रदूषण तथा दुर्घटनाओं के साथ निरंतर जुड़ा हुआ है। इसमें ग्रीनहाउस



सर्वानन्द जगते
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

गैस (कार्बन डाईऑक्साइड) तथा अन्य प्रदूषकों के उत्सर्जन का महत्वपूर्ण हिस्सा होता है। वर्ष 2007 के दौरान, देश में सड़क दुर्घटनाओं में 1,13,000 से अधिक व्यक्ति मारे गए तथा 5,13,000 घायल हुए (स्रोत: भारत में सड़क दुर्घटनाएं, 2007, परिवहन अनुसंधान संकंध, सड़क यातायात एवं राजमार्ग मंत्रालय, भारत सरकार)। पिछले कई वर्षों से सड़क संबंधी सुरक्षा निरंतर घट रही है। वर्ष 2008-09 के दौरान, 177 दुर्घटनाएं हुईं (2003-04 में 320 से निरंतर कम हुई हैं) तक 207 व्यक्ति मारे गए। सुनियोजित तथा निर्दिशित निवेशों से, रेलें वस्तुतः दुर्घटना फ्री हो सकती हैं। भारत के राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क जिसमें देश की 2 प्रतिशत सड़क प्रणाली शामिल है, 40 प्रतिशत यातायात ढोती है तथा पहले ही दबाव में है। जीवाश्म ईंधनों की बढ़ती लागत को पूरा करने के लिए सड़क विस्तार तथा संसाधनों की निरंतर आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए भूमि का पता लगाना, अर्थव्यवस्था पर निषेधक लागतें लागएंगे।

(ख) विमानन

कई शहरों में रेलों के वातानुकूलित श्रेणी के किरायों की तुलना में हवाई यात्रा के किराए पहले ही अत्यधिक स्पर्धात्मक हैं। बहरहाल, एयरलाइनों से जोखिम को पूरा किया जा सकता है, यदि इंटरसिटी यात्रा में गति, आराम तथा सुविधा संबंधी मामले हल कर लिए जाएं।

सड़क परिवहन के लाभ

ग्लोबल वार्मिंग पर बढ़ती चिंताएं, ग्रीन हाउस गैस उत्सर्जन तथा सड़क भीड़-भाड़ और दुर्घटनाएं रेलवे को सड़क परिवहन से अत्यधिक आकर्षक विकल्प बनाएंगी। रेलवे जो कम भूमि से तथा सापेक्षतः कम लागत पर अधिक क्षमता सुनित कर सकती है, समाधान का महत्वपूर्ण हिस्सा होगी। बहरहाल, रेलों को पर्याप्त क्षमता बढ़ाने की आवश्यकता होगी तथा इसकी सेवाओं को आर्थिक रूप से आकर्षक विशेषकर मालभाड़ा यातायात के संबंध में, सेवा की गुणवत्ता में सुधार करके तथा बाध्यकारी वेल्यू प्रस्ताव के लिए कठिन कार्य करना होगा।

रेलें परिस्थितिकी हितैषी, अत्यधिक भूमि तथा ऊर्जा कुशल हैं। रेलवे को देश के दीर्घकालिक परिवहन समाधान का महत्वपूर्ण हिस्सा होना होगा।

2.1.4 अंतर्राष्ट्रीय तुलना

विश्व की बेहतर रेल प्रणालियों में गणना के लिए, भारतीय रेल विश्व की बेहतर रेलों में स्वयं बैंचमार्क हैं जबकि अंतर-देशीय तुलनाएं प्रणाली विज्ञान को प्रदर्शित करती हैं, इसके साथ-साथ श्वेत पत्र में अंतर्राष्ट्रीय रेल यूनियन (यू.आई.सी) पेरिस द्वारा प्रकाशित आंकड़ों पर आधारित तुलना प्रदर्शित की गयी है। कुछ प्रमुख मापदंडों के संबंध में संक्षेप में स्थिति नीचे दी गई तालिका में दी गयी है:-



सरकारी जारी
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

तालिका-2:- अन्य की तुलना में भारतीय रेल: अंतर्राष्ट्रीय तुलना (सभी आंकड़े वर्ष 2008 से संबंधित हैं)

	प्रति कर्मचारी मिलियन यातायात यूनिटें	प्रति मिलियन जनसंख्या मार्ग कि.मी.	प्रति वर्ग किलोमीटर क्षेत्र मार्ग कि.मी.
यू एस ए	15.3	747.4	23.6
चीन	1.6	45.5	6.4
जर्मनी	0.7	410.9	94.9
फ्रांस	2.1	466.5	54.2
रूस	2.6	598.1	4.9
भारत	0.9	55.2	19.3
जापान	2.2	157.5	53.0

2.1.5 तुलना

भारतीय रेल मार्ग कि.मी. प्रति वर्ग कि.मी. अथवा मार्ग कि.मी. प्रति मिलियन सेवित की जाने वाली जनसंख्या के हिसाब से विकसित देशों (यू एस ए, जर्मनी, फ्रांस तथा जापान) से पीछे हैं जो देश में रेल संपर्क के स्तर का एक प्रमुख संकेतक है। इसे असंबद्ध क्षेत्रों में नेटवर्क का शीघ्र विस्तार करके दूर किया जा सकता है। इसमें क्षमता संबंधी कठिनाइयों को दूर करके, सेवाओं का विस्तार करके, कुशल, किफायती तथा ग्राहक केंद्रित सेवाएं मुहैया करके तथा कर्मचारियों की संख्या को युक्तिसंगत बनाकर बेहतर किया जा सकता है।

2.1.6 राष्ट्रव्यापी अग्रिम रेल प्रणालियां मालभाड़ा यातायात में अत्यधिक कर्षण, यात्री सेवाओं में उच्च गति तथा शहरी परिवहन में रेल आधारित द्रुत परिवहन के संबंध में आर्कषित हुई हैं। भारतीय रेल को छोड़कर, तालिका में सभी रेलों के पास या तो उच्च गति वाले नेटवर्क हैं अथवा इनका निर्माण किया जा रहा है। हमारे मामले में 5000 टन की तुलना में 20,000 टन प्रति गाड़ी से अधिक वहनीय गाड़ियों के साथ यू एस ए, चीन तथा रूस में भारी कर्षण मालभाड़ा यातायात परिचालन भी कॉम्पन हैं। जापान, जर्मनी, फ्रांस तथा रूस के पास सुविकसित रेल-आधारित शहरी पारवहन प्रणालियां हैं।

2.1.7 अन्य बातें जो भारतीय रेल अग्रिम रेल प्रणालियों से उपयोगितापूर्वक सीख सकती हैं, वे परिचालनों की विश्वसनीयता के अचूक स्तरों को बनाने के लिए परिसंपत्तियों/उपस्कर के निष्पादन की निगरानी में भविष्यवाणी/नेदानिक औजारों से संबंधित हैं।

2.1.8 केन्द्रीकृत चुनौतियां:

अतः, विजन के लिए केन्द्रीकृत चुनौतियों का प्रौद्योगिकीय उन्नयन, नेटवर्क का विस्तार और संवर्धन तथा अत्यधिक कुशल ग्राहक-आधारित सेवाओं की सुपुर्दगी के माध्यम से उच्च वृद्धि ट्रैकैक्ट्री में छलांग लगाकर सामना करना होगा तथा विश्व की रेलों के फ्रंट रैकों को ग्रहण करना होगा। सुदृढ़ और विकासशील रेलवे एक अर्थव्यवस्था में एकीकृत वृद्धि तथा मिलियन उत्पादक रोजगारों के सुजन सहित पर्यावरण के अनुकूल बने रहने के लिए एक योजना हो सकती है।

अध्याय-III

अवसर, चुनौतियाँ और कठिनाइयाँ

तेजी से प्रगति कर रही हमारी अर्थव्यवस्था भविष्य में विकास के लिए आशाजनक संभावनाएं पैदा करेगी. लेकिन, यह विकास स्वतः नहीं होगा और इसे तभी प्राप्त किया जा सकेगा यदि रेलें ध्यानपूर्वक तैयार की गई और अत्यंत सावधानी से निष्पादित की गई एक योजना के तहत कार्य करें. रेलें बड़े पैमाने पर अति विश्वसनीय और कार्यकुशल सेवाएं देकर और मूल्य आधारित दरों पर भिन्न-भिन्न सेवाओं को प्रदान करके अन्य प्रतिस्पर्द्धात्मक साधनों को पीछे छोड़ सकती है. रेलवे परिचालनों की कार्यकुशलता का पूर्वानुमान क्षमता, प्रति गाड़ी अधिक टनभार/यात्री और गति के आधार पर लगाया जाता है. प्रीमियम सेवाओं के लिए ग्राहकों की विनिर्दिष्ट आवश्यकताओं की पहचान और संतुष्टि आवश्यक होगी. शानदार उन्नति के विज्ञन के लिए भारतीय रेलों को लागत प्रतिस्पर्द्धी और भिन्न-भिन्न सेवाओं की एक रेंज पेश करनी है. इसके लिए सर्वप्रथम पूर्वापेक्षित पर्याप्त क्षमता है. अन्य चुनौतियाँ, जिन्हें भारतीय रेल को स्वीकार कर पूरा करना होगा, वे डिजाइन के लिए सामग्री और संगठनात्मक संसाधनों के संरेखण और कार्यकुशल, उच्च गुणवत्ता वाली सेवाओं को प्रदान करना और परियोजना के समयबद्ध निष्पादन से संबंधित होंगी. कुछ मुख्य विनिर्दिष्ट चुनौतियों में निम्नलिखित शामिल हैं:

3.1 मुख्य चुनौतियाँ

(क) क्षमता संबंधी कठिनाइयाँ

हाल ही के वर्षों में रेलवे के फ्रेट और यात्री यातायात के उत्साहवर्द्धक विकास से रेलवे परिचालनों में कई क्रमबद्ध तंगियां उजागर हुई हैं. इनमें सर्वप्रथम रेलों के अधिकांश उच्च घनत्व वाले मार्गों पर क्षमता संबंधी तंगियां हैं. रेलों के ट्रंक मार्गों में नेटवर्क का मात्र 16% ही शामिल है जो यातायात का 50% से अधिक वहन करता है. इन मार्गों पर, अधिकांश हिस्सों पर क्षमता उपयोग का स्तर पहले से ही अत्यधिक संतृप्त हो चुका है. प्रणाली की विश्वसनीयता को बनाए रखने के लिए क्षमता उपयोग 80% से अधिक नहीं होना चाहिए और योजना के द्वारा यह सुनिश्चित करना चाहिए कि दोहरीकरण/चौहरीकरण और अन्य यातायात सुविधा कार्यों द्वारा क्षमता संवर्द्धन संतृप्तता के शुरू होने से पहले ही कर लिया जाए.

(ख) परिसंपत्तियों की विश्वसनीयता

हाल ही के वर्षों में अपग्रेडेड ट्रैक संरचना के प्रयोग, बेहतर अनुरक्षण पद्धतियों और इंजनों तथा सिगनल प्रौद्योगिकी में सुधार द्वारा परिसंपत्तियों की विश्वसनीयता में सुधार करने के लिए काफी प्रयास किए गए हैं. लेकिन एक संतृप्त नेटवर्क पर परिचालन पर परिसंपत्ति विफलता का प्रभाव प्रायः बहुत अधिक होता है. फ्रेट और यात्री यातायात दोनों के लिए ट्रैक का इकट्ठा इस्तेमाल करने, यात्री और फ्रेट गाड़ियों के बीच गति अंतर और यात्री गाड़ियों को दी गई प्राथमिकता से इस प्रभाव में वृद्धि होती है. इसके परिणामस्वरूप न तो फ्रेट और न ही यात्री सेवाओं को इष्टतम स्तर तक चलाया जा सकता है. विशेष रूप से फ्रेट सेवाएं अत्यधिक प्रभावित होती हैं. अतः यदि भारतीय रेलों को उत्कृष्ट सेवाओं के द्वारा उच्च विकास को हासिल करना है तो प्रौद्योगिकीय साधन और प्रबंधकीय प्रणाली, जो परिसंपत्तियों की विश्वसनीयता सुनिश्चित करते हैं, में निवेश प्रमुख चुनौती है.

(ग) संरक्षा

भारतीय रेलों के संरक्षा निष्पादन का आकलन परिणामी गाड़ी दुर्घटनाओं की संख्या के आधार पर (मानव जीवन की क्षति अथवा धायल होने अथवा रेलवे संपत्ति को नुकसान होने अथवा निर्धारित से ज्यादा अवधि के लिए रेलवे यातायात में



सरकारी जारी
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

रुकावट पैदा होना) किया जाता है। इनमें गाड़ियों की टक्कर होना, गाड़ी का पटरी से उतरना, गाड़ियों में आग लगना, समपारों पर गाड़ियों के साथ सड़क वाहनों की दुर्घटनाओं और विविध गाड़ी दुर्घटनाओं की अन्य विनिर्दिष्ट किसमें शामिल हैं। प्रति मिलियन गाड़ी -किलोमीटर दुर्घटनाओं में तेजी से सुधार हुआ है। जैसा कि निम्नलिखित तालिका से दर्शाया गया है :

तालिका : 3 भारतीय रेलों पर गाड़ी दुर्घटनाएं:						
वर्ष	टक्कर	गाड़ी का पटरी से उतरना	समपारों पर दुर्घटनाएं	गाड़ी में आग	कुल	घटनाओं की दुर्घटनाएं प्रति मिलियन गाड़ी किमी।
1960-61	130	1415	181	405	2131	5.50
1970-71	59	648	121	12	840	1.80
1980-81	69	825	90	29	1013	2.00
1990-91	41	446	36	9	532	0.86
2000-01	20	350	84	17	473	0.65
2001-02	30	280	88	9	415	0.55
2002-03	16	218	96	14	351	0.44
2003-04	9	202	95	14	325	0.41
2004-05	13	138	70	10	234	0.29
2005-06	9	131	75	15	234	0.28
2006-07	8	96	79	4	195	0.22
2007-08	8	100	77	5	194	0.21
2008-09	13	85	69	3	177	0.20

नोट : तालिका में दर्शाई गई चार कोटियों के अलावा कुल में विविध कोटि के अंतर्गत आने वाली दुर्घटनाएं भी शामिल हैं।

उल्लेखनीय रूप से, गाड़ी की टक्कर होना और आग लगना जैसी ज्यादा गंभीर किस्म की दुर्घटनाओं के संबंध में ज्यादा सुधार मार्क किया गया है। लेकिन सुधार की तीव्र प्रवृत्ति के बावजूद, कई महत्वपूर्ण चुनौतियां अभी भी बाकी हैं। दुर्घटनाओं के कारण यातायात में रुकावट चिंता का कारण है। बड़ी संख्या में गाड़ी के पटरी से उतरने तथा रेल कर्मचारियों की विफलता जैसे दुर्घटनाओं के प्रमुख कारणों से परिलक्षित है कि सुधार की पर्याप्त गुंजाइश है।

तालिका 4 : दुर्घटनाओं के कारण बाधित यातायात अथवा बाधित/ठहराव/हानि प्रभावित गाड़ी संचलन :	
वर्ष	शू कम्यूनिकेशन में रुकावट (घंटों में)
2003-04	2806
2004-05	1692
2005-06	1904
2006-07	1148
2007-08	4381



सर्वात्मक जीवन
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

वर्ष 2007-08 में, 194 दुर्घटनाओं में से 84 दुर्घटनाएं रेल कर्मचारियों की विफलता (कुल का 43%) के कारण हुईं और इन दुर्घटनाओं में से 100 दुर्घटनाएं (कुल का 52%) गाड़ी के पटरी से उतरने के कारण हुईं। कई वर्षों से इसी प्रकार का रुझान रहा है। रेलों से रोके जा सकने वाली दुर्घटनाओं को समाप्त करने के लिए प्रौद्योगिकीय अपग्रेडेशन, सही भर्ती से मानवीय संसाधनों को शामिल करके, कर्मचारियों की पदोन्नति, प्रशिक्षण और प्रोत्साहन द्वारा कई कार्य किए जाने की आवश्यकता है। अधिक व्यस्त सम्पारों पर चौकीदार तैनात करने और बिना चौकीदार वाले सम्पारों पर सड़क उपयोगकर्ताओं को पूर्व चेतावनी देने और शिक्षित करने का कार्य बढ़ाया जाना चाहिए ताकि सम्पारों पर दुर्घटनाएं कम से कम हों। संरक्षा एक चुनौती है परन्तु लगभग दुर्घटनारहित स्थिति प्राप्त की जा सकती है। इस मुद्दे का समाधान समुचित योजना और निश्चय के साथ किया जाना है।

(घ) धीमी गति

भारतीय रेलों पर मालगाड़ियों की गति काफी लंबे समय से लगभग 25 कि.मी. प्रतिघंटा पर स्थिर है। यात्री सेवाओं की गति भी अंतर्राष्ट्रीय मानकों के अनुसार धीमी है। भारतीय रेलों पर अधिकतम अनुमेय गति राजधानी और शताब्दी गाड़ियों के लिए 130 कि.मी. प्रतिघंटा और अन्य मेल/एक्सप्रेस गाड़ियों के लिए 110 कि.मी. प्रतिघंटा है। इसकी तुलना में कई यूरोपियन रेलों में परंपरागत नेटवर्कों पर 200 कि.मी. प्रतिघंटा की अधिकतम अनुमेय गति है और यूरोप और जापान के उच्च रफ्तार वाले कॉरीडोरों से भी ज्यादा है। चीन की रेलवे इस समय 12,000 कि.मी. डेडिकेटेड पैसेंजर कॉरीडोरों का निर्माण कर रही है जिसपर 250-350 कि.मी. की रफ्तार से गाड़ियां चलेंगी।

इस समय, डेडिकेटेड फ्रेट कॉरीडोरों ने पूर्वी और पश्चिमी मार्गों पर जे एन पी टी (मुंबई) से दिल्ली और लुधियाना से दानकुनी तक कुल 3400 कि.मी. का कार्य स्वीकृत किया गया है। उत्तर-दक्षिण (दिल्ली से चेन्नै तक), पूर्व-पश्चिम (हावड़ा से मुंबई तक), दक्षिण (चेन्नै से गोवा तक) और पूर्व तट (खडगपुर से विजयवाड़ा तक) अन्य डेडिकेटेड फ्रेट कॉरीडोरों के लिए पूर्व-व्यवहारिकता अध्ययन भी किए गए हैं। डी एफ सी की योजना हाई एक्सल लोड और आधुनिक प्रौद्योगिकी के साथ बनायी जा रही है। इनसे ट्रंक मार्गों पर माल और यात्री यातायात को काफी हद तक पृथक करने के अवसर मुहैया होंगे और दोनों सेवाओं की गति तथा विश्वसनीयता में सुधार होगा। मुख्य चुनौती इन परियोजनाओं को समय पर निष्पादित करने के लिए पर्याप्त वित्त और मानव संसाधन प्राप्त करने और लगाने की है।

यदि भारतीय रेलें बाजार में अपना हिस्सा बनाए रखने और उसमें सुधार करना चाहती हैं तो माल और यात्री सेवाओं के पृथक्करण, पर्याप्त क्षमता सृजित करने और दोनों सेवाओं की गति बढ़ाना मुख्य चुनौती है।

(ड.) डोर टू डोर कार्य में समस्या

निजी पार्टियों के साथ भागीदारी : डोर टू डोर सेवा मुहैया करवाने में रेलें असमर्थ रही हैं और छोटी मात्रा का परिवहन एक समस्या रही है। इसे लॉजिस्टिक प्रदाताओं के साथ भागीदारी करके और रेलों द्वारा व्यापक लॉजिस्टिक हब सेवाओं में अपनी उपस्थिति दर्ज करके इसका हल निकाला जा सकता है। इसी प्रकार, यात्री सेवाओं पर समग्रता से कड़ी नजर रखके जिसमें सूचना मुहैया कराने के लिए सूचना और प्रौद्योगिकी का इस्तेमाल करना और अन्य मूल्य संवर्द्धन सेवाओं जैसे कि रेल यात्रा से पूर्व और बाद में टैक्सियां और होटल सेवाएं बुक करना शामिल है, से रेलों के प्रति आकर्षण बढ़ेगा।

(च) परियोजना संबंधी निष्पादन

रेल परियोजनाएं निधियों की अत्यधिक कमी से प्रभावित होती हैं, क्योंकि उपलब्ध निधियों को बहुत बड़ी संख्या में चल रही परियोजनाओं के लिए बहुत थोड़ा-थोड़ा वितरित किया जाता है। समय और कॉस्ट-ओवर रन से परियोजनाओं की



सत्यमेव जयते
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

अर्थक्षमता पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है। अतः समय और बजट के भीतर परियोजनाओं के कुशल कार्य निष्पादन की अत्यंत आवश्यकता है। प्रबंध संबंधी और संगठन संबंधी कई मुद्दे हैं जिनकी परियोजनाओं का शीघ्र निष्पादन करके निवारण किए जाने और दस वर्ष की अल्पावधि के भीतर व्यापक क्षमता संबंधी सूजन की चुनौतियों को पूरा किए जाने की आवश्यकता है।

चालू रेल परियोजनाओं की सूची **अनुलग्नक-I** पर दी गई है। जैसा कि इसमें देखा जा सकता है कि चालू परियोजनाओं की संख्या बहुत अधिक है और रेलों को केवल चल रही परियोजनाओं को पूरा करने के लिए ही लगभग 1,43,000 करोड़ रु. से अधिक के संसाधनों की आवश्यता पड़ेगी (सूचना के सारे के लिए नीचे तालिका 5 देखें)।

तालिका 5 : अवसंरचनात्मक परियोजनाओं का विवरण

कोटि	चल रहे कार्यों की संख्या	लंबाई किमी. में	लागत करोड़ रु. में (स्वीकृत लागतों के अनुसार)
नई लाइनें	109	11985	50405
आमान परिवर्तन	51	7380	17309
दोहरीकरण	126	4822	11748
विद्युतीकरण	21	3201	2766
डीएफसी परियोजना	2	3289	50,000
एमटीपी	7		10,912
जोड़	316		1,43,140

यह भी उल्लेखनीय है कि नई लाइनों और आमान परिवर्तन के अंतर्गत आने वाली अधिकांश परियोजनाएं आर्थिक दृष्टि से अर्थक्षम नहीं हैं, परंतु सामाजिक रूप से वांछनीय कोटि के अंतर्गत आती हैं। केवल इन परियोजनाओं के बकाया बैकलॉग को पूरा करने के लिए स्वीकृत लागत पर लगभग 57,000 करोड़ रु. (अद्यतन लागत पर लगभग 80,000 करोड़ रु.) की राशि की आवश्यकता पड़ेगी। रेलें ऐसी ही और अन्य परियोजनाओं को शुरू करने के लिए निरंतर दबाव को झेल रही हैं। वास्तव में, उपलब्ध रिकार्ड के अनुसार नई लाइन और आमान परिवर्तन के 428 प्रस्ताव हैं जिनके लिए विगत में कभी न कभी सर्वेक्षण किए गए हैं परंतु इन पर विचार नहीं किया गया। इसके अलावा, दोहरीकरण के 70 प्रस्ताव हैं जिनके लिए सर्वेक्षण पूरा किया जा चुका है (**अनुलग्नक-I के देखें**)। एक बिल्कुल अनन्तिम मूल्यांकन से पता चलता है कि यदि इन परियोजनाओं को शुरू किया जाता है तो बकाया परियोजनाओं की संख्या के मूल्य में 4,21,546 करोड़ रु. जुड़ जाएंगे।

नई लाइन संबंधी परियोजनाएं

नई लाइन संबंधी परियोजनाओं के कार्य निष्पादन से कई अलग प्रकार की चुनौतियां सामने आती हैं। पहले से स्वीकृत और हाथ में ली गई नई लाइन संबंधी 109 परियोजनाओं में से, 8 राष्ट्रीय परियोजनाएं हैं (इससे सुनिश्चित वित्त व्यवस्था होती है) और 12 वित्तीय दृष्टि से अर्थक्षम परियोजनाएं हैं। अन्य परियोजनाओं को सामाजिक-आर्थिक आधार पर स्वीकृत किया गया है। रेलों को प्रत्येक वर्ष ऐसी ही और परियोजनाओं को शामिल करने के लिए अत्यधिक दबाव को झेलना पड़ता है परंतु इन परियोजनाओं के लिए प्रति वर्ष 1500 करोड़ रु. से अधिक की राशि निर्धारित करने में समर्थ नहीं हैं। यह कहने की आवश्यकता नहीं है कि, यह राशि लागत में वार्षिक वृद्धि को निष्प्रभावित करने के लिए मुश्किल से पर्याप्त हैं। इस दर पर, इन परियोजनाओं में हमेशा के लिए मंदी आ जाती है। इन परियोजनाओं के लिए वित्त व्यवस्था सुनिश्चित करने के लिए समाधान ढूँढ़ा जाना है। संभव समाधानों में निम्नलिखित शामिल होंगे:



सत्यमेव जयते
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

- i. परियोजनाओं, जिनमें राज्य सरकारें 50% से अधिक शेयर देने की इच्छुक हैं, को रेलों द्वारा सुनिश्चित वित्त-व्यवस्था करते हुए आर्बंटित और समयबद्ध तरीके से पूरा किया जा सकता है।
- ii. सामाजिक-आर्थिक तथ्यों के आधार पर स्वीकृत लाइनों के निर्माण के लिए सामान्य रेल बजट से बाहर नॉन-लेप्सेबल डेडीकेटेड फंड बनाया जा सकता है ताकि सभी परियोजनाओं को 2020 तक पूरा किया जा सके।

भारतीय रेलों को देश के दूर-दराज क्षेत्रों से जोड़ने, विशेष रूप से पर्वतीय राज्यों, पूर्वोत्तर के राज्यों और रेलवे नेटवर्क के साथ न जुड़े हुए अथवा अपर्याप्त रूप से जुड़े हुए क्षेत्रों के लिए अपने नेटवर्क का तेजी से विस्तार करना है। इन्हें विकास की राष्ट्रीय मुख्य धारा में लाने की आवश्यकता है। बैकलॉग को किलयर करने के लिए सुविचारित योजना और आवश्यक व्यापक विस्तार के लिए वित्त व्यवस्था किए बिना, रेलें इन अपेक्षाओं को पूरा करने में असमर्थ रहेंगी।

(छ) प्रौद्योगिकी संबंधी अपग्रेडेशन

भारतीय रेलों रेल अवसंरचना निर्माण और अधिष्ठापन, अनुरक्षण और परिचालन के विभिन्न पहलुओं में अंतर्राष्ट्रीय बेहतर पद्धतियों को अपना रही हैं लेकिन फिर भी इन्हें हासिल करने में पीछे हैं। विकसित रेल प्रणालियों के साथ अंतर को कम करने के लिए सुविचारित नीति बनाने और परिचालनों की लागत तथा सेवाओं की गुणवत्ता में निरंतर सुधार लाने का लक्ष्य हासिल करने की दृष्टि से सतत आधार पर प्रौद्योगिकी को अपनाने और उसे अनुकूल बनाने की आवश्यकता है। **उदीयमान देशज रेल घटक और उपकरण उद्योग को नीति के हिस्से के रूप में विकसित किए जाने की भी आवश्यकता है।**

(ज) वहन क्षमता में सुधार लाना

स्टेनलेस स्टील और अल्यूमीनियम जैसी कम भार वाली सामग्रियों के उपयोग से फ्रेट मालडिब्बों के टेयर अनुपात के लिए पेलोड में सुधार लाने के लिए चालू योजनाएँ हैं ताकि प्रति मालडिब्बा शुद्ध पेलोड में वृद्धि हो सके। इसके साथ ही डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोरों के फीडर मार्गों और 25 टन धुरा भार के लिए फिट नेटवर्क पर निर्धारित अन्य मार्गों को बनाने की भी योजनाएँ हैं। भविष्य में इन उपायों से प्रति गाड़ी भार 5,000 टन से कम के मौजूदा स्तर से बढ़ाकर 6,000 टन हो जाएगा। मार्गवर्ती पैसेजर प्लेटफॉर्मों और टर्मिनलों पर अपेक्षित सुविधाएं देने के बाद लोकप्रिय यात्री गाड़ियों, जिनकी बहुत अधिक मांग की जा रही है, को भी 24 डिब्बों वाला करके बढ़ाया जा रहा है। अंत में इन उपायों से आवश्यकताओं के अनुकूल पर्याप्त क्षमता का निर्माण होने तक अल्प और मध्यम अवधि में शीघ्र उपयोगी समाधान उपलब्ध होंगे।

अधिकतम चलायमान आयामों का इष्टतम उपयोग (चौड़ाई और ऊंचाई आयामों को बड़े आकार के मालडिब्बों और सवारी डिब्बों के डिजाइन के लिए इस्तेमाल किया जा सकता है) एक अन्य महत्वपूर्ण क्षेत्र है। इसके लिए भारतीय रेलों के "काइनमैटिक प्रोफाइल" के व्यवस्थित अध्ययन और उपलब्ध सर्वोत्तम जानकारी को अपनाने की आवश्यकता होगी ताकि अवसंरचना पर न्यूनतम निवेश, डबल-डेकर डिब्बों के अनुसार अधिकतम प्रयोज्य आयामों अथवा इष्टतम रूप से डिज़ाइन किए गए मालडिब्बों को सेवा में लागाया जा सके।

घटनाक्रमों और उनकी संभाव्यता के पूर्ण कार्यान्वयन के संबंध में इन उपायों पर गहन रूप से निगरानी रखे जाने की आवश्यकता है।

3.2 फ्रेट सेवाओं के लिए चुनौतियां

(क) सेवा की गुणवत्ता

हाल के वर्षों में, सीजन के असंतुलन को कम करने, एक अथवा दूसरी दिशा से खाली मालडिब्बों का उपयोग करने तथा ग्राहकों में साख को बढ़ाने के लिए लचीली दर सूची को अपनाने के प्रयास किए गए हैं। बहरहाल, ग्राहकों की विशिष्ट



आवश्यकताओं तथा समय की दृष्टि से संवेदनशील कार्गों की समय पर सुपुर्दगी और इसकी वचनबद्धता की क्षमता को पूरा करने के लिए विशेष प्रयोजन वाले चल स्टॉक के विकास जैसे प्रमुख कार्य अभी किए जाने हैं। **इस समय रेलवे, न तो निर्धारित पिक-अप और सुपुर्दगी अनुसूचियों के लिए पहले से दर्ज की गई ग्राहकों की आवश्यकताओं और न ही गारंटीशुदा पारगमन समय को पूरा करने के लिए तैयार है।** यह मुद्दा हमारी प्रणाली की वहन क्षमता और विश्वसनीयता से पूरी तरह जुड़ा हुआ है। इसके अलावा विपणन का भी एक मुद्दा है और ग्राहकों के साथ बेहतर विपणन संबंध बनाने को भी ध्यान में रखना जरूरी है ताकि ग्राहकों की विशिष्ट आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए व्यवस्थाएं की जा सकें। इसके अलावा यह तथ्य भी प्रारंभिक है कि यद्यपि सामान्यतः कमी नहीं होती है लेकिन कभी-कभी चल स्टॉक अधिप्राप्ति कार्यक्रम में मांग की बढ़त तथा इसकी आपूर्ति में तालमेल न बनाए रखने से कभी-कभी रेलवे की छावि सामने आई है और ग्राहकों की निष्ठा खोने का खतरा बना रहा है। **इन मुद्दों का निराकरण ग्राहकों के साथ बेहतर संपर्क स्थापित करके तथा चल स्टॉक के प्राप्ति के लिए तथा परिचालन प्रबंधन के लिए प्रभावी बाजार-उन्मुखी प्रणालियाँ विकसित करके किया जा सकता है।**

(ख) संपर्क संबंधी मुद्दे

चूंकि निर्माण, वितरण तथा लॉजिस्टिक की धारणाएं बदल गई हैं, परिवहन व्यवस्था में भी अब कई नई चुनौतियाँ सामने आएंगी। पोर्ट, निजी माइनिंग ब्लॉक तथा त्रिपक्षीय लॉजिस्टिक प्रबंधक पहले से ही प्रमुख परिवहन उत्पादकों के रूप में उभर कर सामने आ रहे हैं। ऐसे समय में भारतीय रेल की मौजूदगी को बनाए रखना तथा ग्राहकों के साथ संपर्क स्थापित करना तथा उनकी आवश्यकताओं को पूरा करना भविष्य में काफी कठिन होगा। **जहाँ कही आवश्यक हो संबंधित इकाइयों के साथ भागीदारिता के साथ रेलवे नेटवर्क के साथ संपर्क स्थापित करने की सुस्पष्ट तथा व्यावहारिक नीति को अपनाने की आवश्यकता होगी।**

लॉजिस्टिक तथा फ्रेट ग्राहकों की मांगों की आपूर्ति की कार्यकुशलता में सुधार करने की योग्यता ही रेलवे की सफलता में निर्णायक भूमिका अदा करेगी।

3.3 यात्री संव्यवहार के लिए चुनौतियाँ

(क) आपूर्ति संबंधी कठिनाइयाँ और यात्री संव्यवहार में लागत से कम वसूली

भारतीय रेल का 64099 रुट किलोमीटर का नेटवर्क निःसंदेह सभी क्षेत्रों को कवर नहीं कर पाता है और कुल मिलाकर 12000 कि. मीटर का मीटर लाइन/ठोटी लाइन का मौजूदा नेटवर्क अपने -अपने क्षेत्रों की जनता को सेवित नहीं कर पाता है। यहाँ तक कि बड़ी लाइन नेटवर्क से यात्रा करने वाली जनता के लिए रेलवे के यात्री संव्यवहार में आपूर्ति की कमी है। विशेष रूप से अवसंरचनात्मक क्षमता, बढ़ती हुई मांग को पूरा करने के लिए सेवाओं के विस्तार में बाधा पहुँचाती है। लाइन क्षमता, टर्मिनल और चल स्टॉक संबंधी कठिनाइयों को दूर करने के लिए ठोस कार्रवाई करके ही आपूर्ति संबंधी कठिनाइयों को दूर किया जा सकता है। रेलवे को स्वंय को इतना सक्षम बनाना होगा कि यात्री यातायात की सभी मांगों को पूरा कर सके।

दूसरा मुद्दा समग्र रूप से सेवाओं की पूरी लागत को वसूल न करने से संबंधित है जिसकी प्रतिपूर्ति माल भाड़ा सेवाओं से क्रास-सब्जिडाइज करके की जाती है। जहाँ यात्री सेवा पर नेटवर्क क्षमता का लगभग 60% खर्च होता है, वहाँ यातायात अर्जन में उनका हिस्सा केवल 33% है। विभिन्न क्षेत्रों विशेष रूप से लम्बी दूरी की यात्रा के लिए काफी कम कीमत वाले हवाई जहाजों तथा कम तथा मध्यम दूरी के लिए लक्जरी बसों जैसे यातायात के विभिन्न साधनों के साथ होने वाली प्रतिस्पर्धा से रेलवे का उच्च श्रेणी के यात्रियों के वर्ग पर नियंत्रण को खतरा होने लगा है परिणामस्वरूप, रेलवे पर यह दबाव है कि प्रीमियम श्रेणी के किराए न बढ़ाए जाएं। दूसरी ओर, द्वितीय श्रेणी के किरायों में, विशेषकर उपनगरीय किरायों में कई वर्षों



सर्वोच्च आदान
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

से कोई वृद्धि नहीं की गई है। समाज के कमजोर वर्ग इसी श्रेणी में यात्रा करते हैं। कुल मिलाकर इसका यह परिणाम होता है कि रेलवे के यात्री संव्यवहार में घाटा होता है। निम्नलिखित तालिका से यह मुद्दा स्पष्ट हो जाता है:

तालिका-:6 यात्री सेवाओं के आंकड़े

वर्ष	अर्जन प्रति गाड़ी यात्री किलोमीटर (रुपयों में)	यात्री गाड़ी किलोमीटर की लागत (रुपयों में)	एक किलोमीटर यात्री गाड़ी को चलाने पर कुल अर्जन
2005-06	322.02	454.50	(-)132.48
2006-07	368.07	509.06	(-)140.99
2007-08	412.22	550.97	(-)138.75

वर्ष 2008-09 के लिए, यात्री संव्यवहार में लगभग 14,000 करोड़ रुपए की हानि हुई।

इस समय, रेलवे लगभग 21 श्रेणियों की सीटें/शायिकाएं तथा 9 कोटियों की गाड़ियां चलाती हैं और इसकी यात्रा के लिए अलग-अलग कीमतें रखी गई हैं। हमारे देश की विविधता को देखते हुए ऐसा करना आवश्यक है और ऐसा करना लंबे समय तक संगत रहेगा। द्वितीय श्रेणी के यात्रियों, जिनका सदैव बहुमत रहेगा, को वहनीय लागत पर सेवित करना एक बहुत बड़ी चुनौती है। बहरहाल, प्रत्येक यात्री किलोमीटर यात्रा पर 18 पैसे की हानि (लागत में 40% से अधिक) को जारी रखना कठिन है। इस मुद्दे के निराकरण के लिए महत्वपूर्ण लागत कुशलता तथा सब्सिडी को केवल समाज के जरूरतमंद वर्गों तक सीमित रखने के लक्ष्य को प्राप्त करने के लिए दीर्घकालिक सोच रखनी होगी। यूनिट लागत को कम करने के लिए यात्री परिचालन में लागत के नए-नए उपाय अपनाने तथा अपग्रेड की हुई सेवाओं को शुरू करने से लागत की वसूली में सहायता मिलेगी। इसमें उच्च मांग वाले क्षेत्रों में प्रत्येक गाड़ी में 24 से 26 सवारी डिब्बे चलाना, जहां तक व्यावहारिक हो, सवारी डिब्बों की संरचना का मानकीकरण तथा परिचालन के लिए रेकों की अधिकतम उपलब्धता को सुनिश्चित करने के लिए अनुरक्षण क्षेत्रों का यौक्तिकरण शामिल है।

(ख) सेवाओं की गुणवत्ता का अपग्रेडेशन

अनुकूल जन सांख्यकीय प्रोफाईल के साथ बढ़ती हुई जनसंख्या, समृद्धता और शहरीकरण के कारण सभी क्षेत्रों में यात्री यातायात में वृद्धि जारी रहेगी। प्रीमियम श्रेणियों में लगातार उच्चमुखी बढ़ोतरी जारी रहेगी। बहरहाल, पर्यटकों सहित यात्रियों के बीच रेल यात्रा को पहली पसंद विकल्प के रूप में प्रतिस्थापित करने के लिए यात्रियों, स्टेशनों और यात्री सेवाओं की छवि में एक बड़े बदलाव की जरूरत पड़ेगी। इस प्रवृत्ति के अनुरूप कार्य करने के लिए कई कदम उठाए गए हैं लेकिन अभी भी कई ऐसे क्षेत्र हैं जिन पर अधिक ध्यान देने की आवश्यकता है। इनमें शामिल हैं:- आधुनिक यात्री स्टेशनों और टर्मिनलों का विकास करना, आकर्षक और मोहक रंगों वाली आंतरिक और वाह्य साज-सज्जा के साथ गाड़ियों को पुनः डिजाइन करना, ग्रीन शौचालयों, मांग को पूरा करने के लिए आपूर्ति बढ़ाना, गाड़ियों की गति बढ़ाना, सूचना प्रौद्योगिकी का इस प्रकार से उपयोग किया जाना कि रेलवे के साथ यात्रियों का पूरा इंटरफेस एक आरामदेह अनुभव हो और ऑन बोर्ड सेवा, जैसे खानपान, बिस्तरों की आपूर्ति, मनोरंजन इत्यादि की सुव्यवस्थित तरीके से व्यवस्था करना। द्वितीय श्रेणी के सवारी डिब्बों को पुनः डिजाइन करना, ताकि वे यात्रियों के लिए अधिक आरामदेह हो सके, भी रेलवे की प्राथमिकता होनी चाहिए।

यात्री सूचना को आधुनिक बनाना, स्टेशनों पर पूछताछ एवं मार्ग-दर्शन प्रणाली लगाना और समुचित प्रौद्योगिकीय उपकरणों की सहायता से सही समय पर गाड़ी चलाना भी अन्य महत्वपूर्ण चुनौतियां हैं।

(ग) स्टेशनों का पुनर्विकास

देश के सभी विमानपत्तनों द्वारा सम्भाले जाने वाले यात्रियों की कुल संख्या की तुलना में बड़े मैट्रोपोलिटन शहरों में स्थित बहुत से रेलवे स्टेशनों पर सम्भाले जाने वाले यात्रियों की संख्या उनसे कहीं अधिक है। बहरहाल, ये स्टेशन इतनी बड़ी संख्या में यात्रियों की भीड़-भाड़ को सम्भालने के लिए न तो पर्याप्त रूप से डिजाइन किए हुए हैं और न ही उक्त स्टेशनों पर



पर्याप्त उपस्कर लगे हुए हैं। इन स्टेशनों पर यात्रियों की न तो सहज पहुंच है और न ही गाड़ियों में चढ़ने अथवा उतरने के लिए तो यात्रियों आरामदायक अनुभव होता है। सामान्यतः स्ट्रीट स्तर की पहुंच एक या दो छोड़ वाले प्लेटफार्म तक ही सीमित रहती है। (टर्मिनल टाइप के स्टेशन ले आउट को छोड़कर) एक प्लेटफार्म से दूसरे प्लेटफार्म पर जाने के लिए ऊपरी पैदल पुल हैं जिनकी मात्रा अपर्याप्त है और साथ ही ये पुल यात्रियों के अनुकूल भी नहीं हैं। अच्छी किस्म के प्रतीक्षा स्थान और यात्री सुविधाओं से संबंधित आधुनिक दुकानें या रिटेल भी अधिकांशतः नदारद हैं। प्लेटफार्मों पर आने और जाने वाले यात्रियों का अलग-अलग प्रवेश नहीं है। प्लेटफार्मों का उपयोग पार्सल के लिए किया जाता है। प्लेटफार्मों पर खानपान स्टॉल भी सीमित स्थान पर स्थित हैं। इन सभी के कारण प्लेटफार्मों पर अत्यधिक भीड़-भाड़ होती है। इसके अतिरिक्त सतत् रूप से कूड़े-कचरे के प्रबंधन के कारण हमारे बड़े स्टेशनों पर स्वास्थ्यकर वातावरण और स्वच्छता की कमी रहती है। इसके अलावा, इन अपर्याप्त कार्य-प्रणालियों के साथ-साथ बहुत से स्टेशनों का निर्माण वास्तुकला और सौंदर्यपरक कला के बिना किया गया है, जिसके परिणामस्वरूप ऐसे शहरों की छवि भी धूमिल होती है जिन्हें ये स्टेशन सेवित करते हैं।

ये स्टेशन सहज पहुंच योग्य और उपयोग करने के योग्य होने चाहिए और ऐसे होने चाहिए जहां समय आराम से व्यतीत हो और ये आस-पास के शहर से पूर्णतः जुड़े होने चाहिए। 50 स्टेशनों को विश्व स्तर के स्टेशन के रूप में विकसित करने के लिए पहले से ही लक्ष्य रखा गया है। मुख्य मैट्रोपोलिटन शहरों में नए दिशासूचक टर्मिनलों का निर्माण करने की आवश्यकता है। इससे अधिक मात्रा में संसाधनों और संगठनात्मक सक्षमता की आवश्यकता है। स्टेशनों के रीयल एस्टेट के कुछ स्थानों का लाभ, जिसमें हवाई स्थान का उपयोग भी शामिल है और सरकार द्वारा व्यावहारिक गैप फिल्डिंग ऐसे स्टेशनों के विकास कार्य को सरकारी निजी भागीदारी (पी पी पी) के लिए एक आकर्षक प्रस्ताव हो सकता है। बहरहाल, सरकारी निजी भागीदारी (पी पी पी) के माध्यम से ऐसी जटिलतापूर्ण परियोजनाओं का विकास, ठेका देना और उनका कार्य निष्पादन एक गंभीर चुनौती है।

(घ) धीमी चलने वाली यात्री सेवाएं

सभी स्टेशनों पर रुकने वाली यात्री गाड़ियों के सवारी डिब्बे खराब किस्म के होते हैं। ये मालभाड़ा-यात्री मिश्रित वातावरण में गाड़ी परिचालन प्रबंधन को गंभीर चुनौती देते हैं। आधुनिक, आरामदायक इलैक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट/परिवर्तित इलैक्ट्रिक मल्टीपल यूनिट/डीजल मल्टीपल यूनिट (ई एम यू/एम ई एम यू/डी एम यू) जो शीघ्र त्वरण/अत्वरण करने में सक्षम हैं और जो कम गति की यात्री गाड़ियों का स्थान लेंगी और इससे न केवल सेवा की गुणवत्ता बढ़ेगी बल्कि परिचालन में भी सहायता मिलेगी।

(ड.) गति में वृद्धि करना

अलग-अलग यात्री गलियारों में गाड़ियों की गति में 160-200 किमी. प्रति घंटे में सुधार करना आवश्यक होगा, ताकि बड़े शहरों के बीच फास्ट इंटरसिटी यात्रा की आवश्यकताओं को पूरा किया जा सके। बहरहाल, आने वाले समय में 300 किमी. प्रति घंटा से अधिक यात्रा गति के साथ वास्तविक उच्च गति वाली गाड़ियां चलाना आवश्यक होगा ताकि विश्व के अन्य भागों में होने वाले विकास के साथ सामंजस्य रखा जा सके।

(च) उच्च गति की गाड़ियां

बहरहाल, उच्च गति वाली लाइनों का निर्माण और परिचालन बहुत खर्चीला है और इसमें बहुत अधिक पूँजी लगती है और इसमें उच्च किस्म की यात्री लोकप्रियता आवश्यक होगी। गाड़ियों को पर्याप्त भार के साथ 5 से 10 मिनट के अंतराल में चलाने के लिए अत्यधिक पूँजी निवेश की आवश्यकता होगी। किरायों से प्राप्त राजस्व, अवसंरचना और परिचालन की लागत को लंबी समयावधि तक पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं होगी। अतः इसके लिए नई-नई व्यवस्थाएं अपनानी होगी, केन्द्र और राज्य स्तरों दोनों पर सरकार से व्यावहारिक गैप फिल्डिंग तथा रीयल एस्टेट को विकसित करना आवश्यक होगा ताकि इन परियोजनाओं की ओर सार्वजनिक निजी भागीदारी की अभिरुचि आकर्षित की जा सके।

(छ) उपनगरीय यातायात

उपनगरीय भाग में, मुख्य चुनौतियां पर्याप्त क्षमता का सृजन, लंबी दूरी की लाइनों को उपनगरीय लाइनों से अलग करना और सेवा ओं का विस्तार करना है ताकि यात्रियों के लिए आरामदायक यात्रा सुनिश्चित हो सके। उपनगरीय रेल प्रणाली का

विकास करने के लिए राज्य प्राधिकारियों के साथ भागीदारिता आवश्यक होगी। रेलवे का यह भी लक्ष्य होगा कि संबंधित राज्य/शहरी प्राधिकरणों के साथ भागीदारी के साथ एकल प्रबंधन के अंतर्गत मैट्रो रेल और उपनगरीय रेल प्रणालियों को एकीकृत किया जाए।

3.4 पार्सल संव्यवहार के लिए चुनौतियां

पार्सल संव्यवहार में, मुख्य चुनौतियां दुलाइ क्षमता (चल स्टाक और डेढ़ीकेटेड टार्मिनल अवसंरचना) में वृद्धि और यात्री संव्यवहार को पिंगी-बैंक सेवा न बनाकर उक्त सेवा को अलग सेवा के रूप में बनाना है। लदान और दुलाइ स्थानों पर भंडारण और सम्हलाई संबंधी सुविधाओं में निवेश के माध्यम से तथा सड़क के साथ संपर्क के लिए संबंद्ध अवसंरचना के विकास के माध्यम से दुग्ध पदार्थों और कृषि उत्पाद क्षेत्रों में अनछुई अथवा कम उपयोग की गई संभावनाओं को कार्यान्वित किया जा सकता है। इसके लिए एक पृथक संगठन अपेक्षित है।

3.5 अन्य चुनौतियां

(क) मानव संसाधन

भारतीय रेल 1.4 मिलियन मजबूत कार्यबल वाला विश्व का सबसे बड़ा नियोक्ता है। भारतीय रेल का समर्पित कार्यबल ही इसकी शक्ति का महत्वपूर्ण स्तंभ है। वर्षों से, टेक्नोलॉजी में विकास और बाजार वातावरण में परिवर्तन के कारण उभरती हुई चुनौतियों के अनुरूप कर्मचारियों की दक्षता बढ़ाने के लिए सजग कदम उठाए गए हैं। कॉर्पोरेट नीति के रूप में, भारतीय रेल ने कर्मचारी बल को राइट साइज के साम्य स्तर पर पहुंचाने के लिए 3% की वार्षिक स्वाभाविक कमी को मानते हुए प्रतिवर्ष स्वीकृत संख्या में 1% की कमी का लक्ष्य निर्धारित किया है। चल स्टॉक, रेलपथ और सिगनलिंग प्रणालियों और सूचना प्रौद्योगिकी के क्षेत्र में आधुनिक प्रौद्योगिकी को अपनाने के लिए रेलों द्वारा भर्ती और प्रशिक्षण शुरू कर दिए गए हैं। बहरहाल, भविष्य की चुनौतियों से निपटने के लिए और बदलते वातावरण में कर्मचारियों को अपनी संभावित भूमिका की अदायगी के लिए तैयार करने के लिए एक संकेन्द्रित मानव संसाधन रणनीति की आवश्यकता होगी। इसमें कर्मचारियों की करियर उन्नयन संभावनाएं, भागीदारी प्रबंधन, शीर्षस्थ प्रबंधन और प्रौद्योगिकी संस्थानों से टाई-अप के माध्यम से कर्मचारियों का प्रशिक्षण और इन-हाउस प्रशिक्षण सुविधाओं के अपग्रेडेशन और अपने कार्य क्षेत्र में अच्छा प्रदर्शन करने के लिए कर्मचारियों के लिए उपयुक्त प्रेरणावर्धक वातावरण का निर्माण करने के साथ संगठनात्मक लक्ष्य की सही दिशा भी शामिल होगी।

(ख) संगठनात्मक संरचना

अपने मिशन में सफल होने के लिए, किसी संगठन को विशिष्टीकरण और एकीकरण की शक्तियों के बीच सामंजस्य स्थापित करना होगा। मालभाड़ा ग्राहकों और यात्रियों को रेल परिवहन सेवाएं संगत रूप से और कुशलता से देने के लिए तथा संगठन के मूल लक्ष्य को प्राप्त करने में इन कार्यों को एकीकृत करने के लिए मंडल, क्षेत्रीय और रेलवे बोर्ड स्तर पर प्रशासनिक आवरण के साथ वर्तमान में, भारतीय रेल जैसे सिविल इंजीनियरी, यांत्रिक इंजीनियरी, बिजली इंजीनियरी, सिगनल और दूरसंचार, भंडार, सुरक्षा, यातायात, लेखा और कार्मिक इत्यादि विभागीय प्रणाली पर गठित की गई है। इस संरचना ने मुख्यतः उस युग में कार्य किया है जब प्रतियोगात्मक वातावरण कुछ चुनौतियों से भरा हुआ था और विभिन्न विभागों द्वारा विशिष्टीकरण के लिए किए जाने वाले कार्य को सरलतम एलीमेन्टों में बांट दिया गया। सड़क और विमानन क्षेत्रों से प्रतियोगिता तेज़ होने और ग्राहकों की अपेक्षाएं बढ़ने के कारण विभागीय और अलग-अलग संस्कृति वाला संगठन, चुनौतियों के विश्लेषण और इसका सामना करने में पूरी तरह से असफल और अक्षम साबित होगा। संगठनात्मक पुनर्गठन बेशक, अपनी चुनौतियों से भयभीत है और सावधानीपूर्वक प्रयास करने की आवश्यकता है। इस मसले को हल करने के लिए व्यापार लाइनों अर्थात् यात्री, मालभाड़ा और पार्सल तथा अन्य सहायक सेवाओं का पुनर्गठन तथा परिचालनों से अवसंरचना को पृथक करते हुए संगठन को पुनर्गठित करना एक संभावित दृष्टिकोण हो सकता है ताकि प्रत्येक सेवा का प्रबंधन तथा इसका मूल्यांकन लाभ के आधार पर किया जा सके। मुख्य परिचालन क्षेत्रों के अलावा, ऐसे क्षेत्र, जहां उपयुक्त हो, कॉरपोरेट आधार पर संचालित किए जाएं ताकि ऐसे कार्यों के लिए व्यापारिक दृष्टिकोण और प्रबंधकीय स्वायत्तता दी जा सके।



सरकारी जारी
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

अध्याय-IV

वृद्धि की संभावना

सकल घरेलू उत्पाद (जी डी पी) की वृद्धि और परिवहन के क्षेत्र में लचीलेपन की भावी संभावनाओं से यह पता चलता है कि भारतीय रेल के पास योजना बनाने और उच्च वृद्धि के लक्ष्य निर्धारित करने के पर्याप्त अवसर हैं। मालभाड़ा, यात्री तथा पार्सल संव्यवहार के पृथक और बॉटम-अप विश्लेषण नीचे दर्शाए गए अनुसार इस निष्कर्ष की भी व्यापक रूप से पुष्टि करते हैं।

4.1 फ्रेट संव्यवहार

भारतीय रेलवे की ढुलाई के क्षेत्र में मुख्यतः नौ महत्वपूर्ण पर्याप्त हैं, यथा कोयला, लोहा और इस्पात, लौह अयस्क (निर्यात और घरेलू इस्पात संयंत्र दोनों के लिए), इस्पात संयंत्रों के लिए अन्य कच्चा माल, सीमेंट, खाद्यान्न, उर्वरक, पेट्रोल उत्पादक और कंटेनर यातायात (क्रूपया नीचे तालिका-7 देखें)

तालिका -7 : 2008-09 में मालभाड़ा यातायात का संघटन

पर्याप्त	टनभार (मिलियन में)	प्रतिशत	शुद्ध टन कि.मी. (बिलियन में)	प्रतिशत
कोयला	369	44.3	21.4	39.7
लौह-अयस्क	131	15.7	51.0	9.5
कच्चा लोहा और इस्पात	27	3.3	25.3	4.7
सीमेंट	86	10.3	47.3	8.8
उर्वरक	41	5.0	35.0	6.5
खनिज तेज (पेट्रोल, तेल एवं स्नेहक)	39	4.7	24.9	4.6
खाद्यान्न	34	4.1	44.5	8.3
कंटेनर यातायात	29	3.5	36	6.8
अन्य	77	9.1	60.6	11.1
कुल	833	100	538.2	100

भावी संभावनाएं

4.1.1 कोयला

इस समय कोयले का अंश भारतीय रेलवे के कुल लदान का लगभग 45% है। वर्ष 2008-09 में भारतीय रेल ने 369.4 एमटी कोयले को ढोया जिसमें से 71% मात्रा थर्मल पावर स्टेशनों की थी, 11% इस्पात संयंत्रों और शेष मात्रा अन्य उद्योगों एवं सामान्य जनता के उपयोग की थी। कोयला मंत्रालय के विज्ञन 2025 दस्तावेजों में यह संभावना व्यक्त की गई

है कि देश का कोयला उत्पादन मौजूदा 470 मिलियन टन से बढ़कर 2025 तक लगभग 1060 मिलियन टन हो जाएगा। अधिकतम उत्पादन ईस्टर्न कोलफील्ड लिमिटेड (ईसीएल), नार्दर्न कोलफील्ड लिमिटेड (एनसीएल), सेंट्रल कोलफील्ड लिमिटेड (नॉर्थ करनपुरा), साउथईस्टर्न कोलफील्ड लिमिटेड (कोरबा), और महानदी कोलफील्ड (आईबी बैली एवं तलचेर) से होगा। केंद्रीय विद्युत प्राधिकरण (सीईए) का प्रक्षेपण यह दर्शाता है कि XII योजना के अंत तक कोयला आधारित पावर संयंत्रों के लिए कोयले की मांग लगभग 770 एमटी होगी, जिसमें से लगभग 60 एमटी आयात किया जाएगा। 2020 की प्रत्याशित प्रवृत्ति का एक्स्ट्रापोलेशन यह दर्शाता है कि मांग लगभग 880 एमटी तक बढ़ जाएगी। कुछ नए संयंत्र जो पिटहैड या पत्तनों के पास स्थापित किए गए हैं वह कन्वेयर बैल्ट या मैरी-गो-राउंड प्रणालियों जैसी गैर-रेल व्यवस्थाओं का उपयोग करेंगे। बहरहाल, इसमें से अधिकांश कोयला दूर-दूर से लाया जाएगा क्योंकि कोयले के स्रोत साउथ ईस्टर्न कोलफील्ड और महानदी कोलफील्ड तथा विभिन्न पत्तनों पर आयात (ईसीएल एवं एनसीएल मुख्य रूप से पिटहैड संयंत्रों को समर्पित किए जा रहे हैं) तक सीमित हो जाएगा। इस्पात और सीमेंट उद्योग और कोयले के अन्य थोक उपयोगकर्ता भी बड़े पैमाने पर बढ़ाने की योजना बना रहे हैं।

ऐसा अनुमान है कि वर्ष 2019-2020 तक कोयले का यातायात में 700 एमटी हो जाएगा। इस स्तर पर मात्राओं के संचलन के लिए नए मार्गों पर क्षमता संवर्द्धन की आवश्यकता होगी, जिन मार्गों से यह यातायात गुजरेगा और जिससे टर्मिनल रूकौनियों, ट्रांजिट समय और परिचालन की इकाई लागत को कम करने के लिए परिचालनों एवं चल स्टाक में नवीकरण की आवश्यकता होगी। नए ब्लॉकों के लिए अंतिम छोर तक कनेक्टिविटी, विशेषकर बंद पड़े हुए खनन ब्लाकों के लिए, जो कि वर्ष 2020 तक कोयले के 200 एमटी से अधिक आंका गया है, और विभिन्न कोयला आयातित पत्तनों पर टर्मिनल सम्पर्कों की भूमिका महत्वपूर्ण हो जाएगी।

4.1.2 लौह एवं इस्पात

वर्ष 2008-09 के दौरान भारतीय रेल ने तैयार किए हुए इस्पात और कच्चा लोहे के 27 एमटी की ढुलाई की। सकल घरेलू उत्पाद में उल्लेखनीय वृद्धि और अवसंरचना में निवेश से अर्थव्यवस्था की इस्पात खपत में वृद्धि होगी। इससे यह सुनिश्चित होगा कि इस्पात की मांग बढ़ेगी। क्षमताओं में उल्लेखनीय संवर्द्धन मुख्यतः उड़ीसा, झारखण्ड, छत्तीसगढ़ और पश्चिम बंगाल राज्यों में होगा। इस्पात मंत्रालय ने संभावना व्यक्त की है कि देश में इस्पात उत्पादन की क्षमता, लगभग 55 एमटी के मौजूदा स्तर से वर्ष 2011-12 तक 124 एमटी के स्तर तक पहुंच जाएगी। विभिन्न राज्यों के साथ किए गए 276 एमटी के समझौता ज्ञापनों के आकलन से ऐसी संभावना है कि वर्ष 2020 तक इस्पात की उत्पादन क्षमता लगभग 180 एमटी हो जाएगी। इस समय इस्पात के घरेलू उत्पादन का लगभग 50% रेल द्वारा ढोया जाता है। उचित विपणन और तकनीकी हस्तक्षेप की सहायता से इसमें 60% तक का सुधार किया जा सकता है। इसलिए ऐसी संभावना है कि वर्ष 2020 तक रेल द्वारा 108 एमटी इस्पात को ढोने का लक्ष्य प्राप्त कर लिया जाएगा। यह देखते हुए कि इस्पात के प्रत्येक मिलियन टन से लौह अयस्क के 1.8 एमटी तक के संचलन में वृद्धि हो जाएगी, तो साथ ही लौह अयस्क के लदान में भी यथानुपात में वृद्धि हो जाएगी। इस्पात उद्योग का कुछ हिस्सा मेरीटाइम परिवहन या स्लरी पाइपलाइनों द्वारा सेवित किया जाएगा। अनुमानित आकलन के अनुसार भी 150 एमटी के लौह अयस्क यातायात की संभावना हो सकती है।

4.1.3 निर्यात के लिए लौह अयस्क

वर्ष 1975 से 2001 की अवधि के दौरान लौह अयस्क का निर्यात 10 से 15 एमटी के बीच स्थिर हो गया था, परंतु चीन से मांग में तेजी के कारण हाल ही के वर्षों में अत्यधिक वृद्धि देखने को मिली है, जो 2007-08 में 52 एमटी तक पहुंच गई।



सरकारी जारी
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

निर्यात बाजार और निर्यात नीति में बदलावों के कारण यातायात की मांग में उतार-चढ़ाव भेद्य है। बहरहाल, निकट भविष्य में लंबे समय तक देश में लौह अयस्क कतरनों (Iron Ore Fines) में निर्यातयोग्य आधिक्य पर्याप्त रूप से होगा। अतएव, ऐसी संभावना है कि लौह अयस्क के निर्यात में वृद्धि हो सकती है चाहे वह धीमी गति और अनियमित रूप से ही हो। इसके वर्ष 2020 तक लगभग 75 एमटी तक स्थिर होने की संभावना है।

4.1.4 खाद्यान्न

खाद्यान्नों के संचलन की संभावना व्यक्त करना थोड़ा मुश्किल है। चूंकि कृषि विकास की अवस्थिति पंजाब और हरियाणा क्षेत्रों से धीरे-धीरे देश के पूर्वी और दक्षिणी भागों की ओर बढ़ रही है, इसलिए खाद्यान्नों की परिवहन आवश्यकताओं में धीमी गति से वृद्धि हो सकती है। दूसरी ओर खाद्यान्नों में अंतर्राष्ट्रीय व्यापार में महत्व बढ़ने की संभावना है। संचलन का पैटर्न थोड़ा अनिश्चित होगा। इसलिए रेलवे के लिए इनका आकलन करना मुश्किल है। कुल मिलाकर, जनसंख्या में वृद्धि को देखते हुए वर्ष-दर-वर्ष अंतर-क्षेत्रीय असमानताओं को दूर करने के लिए और कृषि उत्पादन में आयात-निर्यात व्यापार के प्रत्याशित विस्तार के मद्देनजर यह आकलित किया जा सकता है कि वर्ष 2020 तक लगभग 40 एमटी के मौजूदा स्तर की तुलना में खाद्यान्नों का लदान लगभग 50 एमटी बढ़ जाएगा।

4.1.5 उर्वरक

रेलवे के कुल यातायात का लगभग 5% उर्वरक है परंतु उर्वरकों संचलनों में रेल परिवहन का हिस्सा लगभग 76% है। पिछले दशक के दौरान जब उर्वरकों के देशी उत्पादन में स्थिरता आई है इस अंतर को पूरा करने के लिए आयात बढ़ा है। खाद्यान्नों में कमी, देश के पूर्वी और दक्षिणी भागों में हरित क्रांति बढ़ाने के दबाव, कृषि के अंतर्गत आने वाले क्षेत्र में वृद्धि और सिंचाई सुविधाओं में सुधार के कारण आने वाले वर्षों में उर्वरकों की मांग में वृद्धि होने की संभावना है। उर्वरकों की मांग में 5% की मिश्रित वार्षिक वृद्धि दर का युक्तिसंगत आकलन होगा और 2020 तक रेल द्वारा कुल उर्वरक संचलन, यह मानते हुए कि रेलवे की परिवहन क्षमता यथावत रहेंगी, 70 एमटी हो जाएगा। इस यातायात के लिए पत्तनों पर अवसरंचना महत्वपूर्ण होगी।

4.1.6 सीमेंट

सीमेंट उद्योग की वृद्धि का संबंध सकल घरेलू उत्पाद की वृद्धि के साथ काफी निकटता से जुड़ा हुआ है। सीमेंट उत्पादन 8% की वार्षिक दर से निरंतर बढ़ रहा है और देश में वर्ष 2020 तक सीमेंट निर्माण की क्षमता मौजूदा 230 एमटी से बढ़कर 500 एमटी तक पहुंच जाने की संभावना है। इस समय रेलवे लगभग 43% सीमेंट एवं खंगर ढोती है। सीमेंट परिवहन का रुझान बताता है कि भविष्य में इसका पारवहन ढलाई इकाईयों तक खंगरों को थोक में ढोया जाएगा, इसका वितरण निकटवर्ती इलाकों में किया जाएगा, बोरी में सीमेंट की बजाय थोक सीमेंट और तैयार कंकरीटों में इसका संचलन होगा। सीमेंट उत्पादन के लिए विद्युत संयंत्रों से फ्लाई एश का भी कच्ची सामग्री के रूप में उत्तरोत्तर उपयोग होगा। ऐसी आशा की जाती है कि सीमेंट/खंगर संचलन में रेलवे का हिस्सा 50% (अर्थात् 250 मिलियन टन) तक बढ़ जाएगा बशर्ते कि रेलवे इस काम को गंभीरता से ले और थोक सीमेंट के परिवहन के लिए अपने को तैयार रखें। बहरहाल, उपभोक्ताओं की आवश्यकता के अनुसार रेलवे को बोरी वाले सीमेंट के संचलन को बनाए रखना होगा।

4.1.7 पैट्रोलियम

हाईड्रोकार्बन विज्ञन 2025 के अनुसार वर्ष 2025 तक पैट्रोलियम उत्पादों की प्रक्षेपित मांग 370 मिलियन टन होगी। प्रत्याशा की जाती है कि पैट्रोलियम उत्पादों का लगभग 45% संचलन पाइप लाइनों के जरिए होगा, 26% रेल के द्वारा, 16% सड़क के द्वारा और 16% पानी के जहाज द्वारा किया जाएगा। पिछले 8 वर्षों में पैट्रोलियम संचलन 1.6% की धीमी रफ्तार से बढ़ रहा है। वर्ष 2020 में पैट्रोलियम यातायात का प्रक्षेपित रेल संचलन 48 एमटी के आस-पास होगा (इसका तात्पर्य यह है कि 2008-09 में यातायात औसतन 2% से बढ़कर 38.9 एमटी होगा)।

4.1.8 कंटेनर यातायात

विश्व व्यापी अर्थव्यवस्था में लगातार समाहन से विश्व व्यापार में हमारा योगदान मौजूदा 1.5 % के बाद लगातार बढ़ता रहेगा। संवर्धित कार्गो के कंटेनरीकरण का मौजूदा रुख भी जारी रहेगा। भारत में मैरीटाइम कंटेनर का यातायात 7-8% विश्व वृद्धि दर की तुलना में लगभग 14% वार्षिक बढ़ रहा है। 2006 तक रेलवे में कंटेनर सेवा केवल कॉनकोर द्वारा परिचालित की जाती थी, जोकि रेल मंत्रालय के अधीन एक सार्वजनिक क्षेत्र का उपक्रम है। 2006 में प्राइवेट परिचालकों को अनुमति दी गई और कंटेनर रेल व्यापार में प्रविष्टि के लिए लाइसेंस दिया गया। बहुत से परिचालकों ने 2007-08 में परिचालन शुरू कर दिया। यद्यपि 2006-07 की तुलना में 2007-08 में कॉनकोर के व्यापार में 15.2% की वृद्धि हुई, तदनुसूती अवधि में कंटेनर के व्यापार में 23.4% की वृद्धि हुई। यह अंतर प्राइवेट परिचालकों द्वारा अतिरिक्त यातायात देने के कारण हुआ। यह वृद्धि दरें बहरहाल, बाजार की वास्तविकता नहीं दर्शाते हैं, जिसका इस समय पत्तनों की तंगियों, आंतरिक कंटेनर डिपुअंस और कुछ सीमा तक रेलवे की वहन क्षमता सीमित होने के कारण इन तंगियों का समाधान संबंधित एजेंसियों द्वारा ढूढ़ा जा रहा है। कंटेनर ट्रेन परिचालक अपने निजी चलस्टॉक ला रहे हैं और टर्मिनल क्षमता को भी बढ़ा रहे हैं। कंटेनर परिचालकों के बीच संवर्धित प्रतिस्पर्धा से न केवल रेलवे द्वारा सेवित बाजार का विस्तार हो रहा है अपितु, सेवा स्तरों में भी सुधार हो रहा है।

मैरीटाइम कंटेनर यातायात के अलावा, घरेलू यातायात के कंटेनरीकृत संचलन भी यातायात के क्षेत्र में उभर रहा है और इनसे काफी संभावनाएं हैं। ऐसी आशा की जाती है कि 2020 तक कंटेनरीकरण का स्तर 45% से बढ़कर लगभग 70% हो जाएगा। इस समय विभिन्न फुटकर उत्पादों के कंटेनरीकरण से कुल रेल यातायात में वृद्धि होगी और रेल संचलन के अनुरूप होगा, जिसे इस समय सड़क द्वारा ढोया जाता है। कंटेनर ट्रेन परिचालन कंपनियां इस बाजार पर कब्जा जमाने के लिए पहले से ही लगी हुई हैं। ऐसी आशा की जाती है कि जैसे-जैसे पर्याप्त मात्रा में टर्मिनल क्षमताओं का निर्माण होगा, भीड़-भाड़ वाले मार्गों पर अड़चनों को हटाया जाएगा, वैसे-वैसे बाजार का विस्तार होगा और पारवाहन समय में कमी आएगी। कंटेनर टन भार की 20% वार्षिक वृद्धि उचित पूर्वानुमान प्रतीत होती है।

अतः 2020 तक कंटेनर यातायात 210 मिलियन टन तक पहुंच जाने की आशा है।

4.1.9 अन्य

पारंपरिक क्षेत्रों के अलावा जहां रेलवे ने पहले से ही अपने धाक जमा रखी है अन्य पर्याएँ जैसे तीव्र गति से चलने वाले उपभोक्ता माल, फ्लाई ऐश और ऑटोमोबाइल, के संबंध में कई नए अवसर उपलब्ध होंगे। बहरहाल, इन अवसरों को हाथ में लेने और संपन्नता के नए आयाम बनाने में रेलवे को संभारतंत्र मुहैया कराने के साथ साझेदारी और उद्योग अनुकूल विशेष प्रयोजन चलस्टॉक और परिवहन सेवाओं को विकसित करना होगा। 2020 तक कुल 100 एम टी अतिरिक्त यातायात होने की संभावना है।



सरकारी जारी
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

4.1.10 संक्षेप में, उपर्युक्त विश्लेषण 2020 तक मालभाड़ा यातायात का निम्नलिखित स्तर दर्शाता है:

तालिका-8: 2020 तक भारतीय रेल द्वारा प्रक्षेपित माल लदान का सारांश.		
क्र.सं.	पद्धति	प्रारंभिक लदान (मिलियन टन भार)
1.	कोयला	700
2.	इस्पात संयंत्रों के लिए कच्चा सामान	39
3.	कच्चा लोहा और तैयार इस्पात	108
4.	सीमेंट	250
5.	लौह अयस्क (निर्यात)	75
6.	लौह अयस्क (घरेलू)	150
7.	खाद्यान्न	50
8.	खाद	70
9.	पे.ते.स्ने.	48
10.	कंटेनर	210
11.	अन्य	150
12.	जोड़	1850
(1203 बिलियन एनटीकेएमएस)		

उपर्युक्त से पता चलता है कि इस समय लगभग 8% सीएजीआर है और 650 किलोमीटर का औसत गमन है। बहरहाल, वृद्धि के उच्च स्तर को देखते हुए और सकल घरेलू उत्पाद वृद्धि से आगे निकलने के लिए 10% की वार्षिक वृद्धि के आधार पर योजना बनाई जानी चाहिए। इस आधार पर और यह मानते हुए कि भारतीय रेल एक आक्रामक ग्राहक केंद्रित एवं बाजार केंद्रित उच्च वृद्धि लदान अपनाएगी, वर्ष 2010-11 और 2019-2020 के वर्षों के दौरान प्रत्याशित माल लदान और संचलन निम्नलिखित स्तर तक पहुंच जाएगा।

तालिका -9:		
	2011-12	2019-20
मूल लदान (एम टी)	1010	2165
एन टी के एम (बिलियन)	656	1407

4.1.11 बाजार अंश

रेलवे का 300 कि.मी. तक चलने वाले माल यातायात के 50% और उसी दूरी में काफी मात्रा में चल रहे थोक कार्गो के 70% से अधिक को हासिल करने का लक्ष्य होगा।

माल-सेवाओं की भावी रूपरेखा (विज्ञ)

पारगमन की गति, थोक परिवहन में लागत, प्रभावी और सेवा परिदान संभारतंत्र सेवाएं, पारगमन समय और टैरिफ की शर्तों के तहत ग्राहकों की आवश्यकताओं की पूर्ति में सुधार करते हुए माल और यात्री गलियारों, सर्वोपर्याप्त माल गलियारे की छंटनी द्वारा माल सेवाओं की कायापलट होगी।



सर्वानन्द जगते
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

4.2 यात्री व्यवसाय

हाल के वर्षों में भारतीय रेल का यात्री यातायात तीव्र गति से बढ़ा है। निम्नलिखित तालिकाएं क्रमशः पिछले पांच वर्षों में यात्री वृद्धि के रुझान और वर्ष 2007-08 में यातायात की संरचना को दर्शाती हैं।

तालिका-10: भारतीय रेल पर यात्री यातायात में वृद्धि

तालिका-10: भारतीय रेल पर यात्री यातायात में वृद्धि:						
	प्रारंभिक यात्री (मिलियन)	पिछले वर्षों में प्रतिशत में परिवर्तन	यात्री कि.मी. (बिलियन)	पिछले वर्षों में प्रतिशत में परिवर्तन	यात्री राजिस्व (करोड़ रु. में)	यात्री कि.मी. (बिलियन)
2003-04	5112	2.84	541.2	5.08	13260	5.73
2004-05	5378	5.20	575.7	6.37	14073	6.13
2005-06	5725	6.45	615.6	6.93	15081	7.16
2006-07	6219	8.63	694.8	12.86	17176	13.89
2007-08	6524	4.90	770.0	8.82	19811	15.34

तालिका- 11: यात्री यातायात का संघटन (2007-08)

	यात्री (मिलियन)	%	यात्री कि.मी. (मिलियन)	% यात्री कि.मी.	राजस्व (करोड़ रु. में)	%
उपनगरीय (कुल)	3689	56.5	119842	15.6	1570	8.0
अनुपनगरीय						
उच्च श्रेणी	65.6	1.0	40948	5.3	4308	21.8
शयनयान श्रेणी मेल/एक्स. साधारण	222.4	3.5	157674	20.5	5026	25.4
द्वितीय श्रेणी मेल/एक्स.	554.1	8.5	227161	29.5	5420	27.4
द्वितीय श्रेणी साधारण	1993	30.5	224381	29.1	3459	17.5
अनुपनगरीय (कुल)	2835	43.5	650114	84.4	18214	92
कुल जोड़	6524	100	769956	100	19783	100

4.2.1 बढ़ती हुई संपन्नता, शहरीकरण तथा यात्रा से संबंधित सुख-सुविधाओं में वृद्धि के कारण कुछ समय तक यात्री सेवाओं में संवर्द्धन की मांग इसकी सप्लाई से कम रहेगी। **गाड़ी यात्रा को भी अपनी प्रतिष्ठा पुनः हासिल करनी होगी** और यात्रियों की पसंद के अनुसार अपने आपको ढालना होगा। रेलवे का लक्ष्य मांगों को पूर्ण रूप से पूरा करना होगा। इससे निम्नलिखित मुद्दों पर अधिक ध्यान देने की आवश्यकता होगी जैसे-गति, आराम, सुविधा, पसंद, तंगी को दूर करना, समय-पालन, उपस्कर्तों की खराबी को दूर करना, सेवाओं की बेहतरीन गुणवत्ता और टिकट बुकिंग से लेकर गंतव्य स्थल पर पहुंचने तक यात्रा के सभी अनुभवों को सुखद बनाना।

4.2.2 उपर्युक्त सभी लक्ष्यों को हासिल करने के लिए, ट्रंक मार्गों की तंगी को समाप्त करने और प्रत्येक सेवा के लिए पृथक समर्पित दोहरी-लाइन ट्रैकों की व्यवस्था करके व्यस्त यात्री सेवा गलियारों को माल गलियारों से पृथक करने की आवश्यकता होगी। प्रमुख शहरों तक जाने वाले मार्गों पर यात्री सेवाओं के लिए अलग से अतिरिक्त लाइनें बनाने की आवश्यकता है।

ट्रंक मार्गों पर यात्री गलियारों की गति को 130 कि.मी. प्रतिघंटा (राजधानी/शताब्दी) या 110 (अन्य एक्सप्रेस गाड़ियां) से 160 से 200 कि.मी. प्रति घंटा किए जाने की आवश्यकता है, ताकि महत्वपूर्ण महानगरों जैसे दिल्ली-कोलकाता और दिल्ली-मुंबई के बीच की यात्रा को रात भर में पूरा किया जा सके।



संवर्धित और प्रतिस्थापित आवश्यकताओं (प्रति वर्ष 1000 से 1200 सवारी डिब्बों की दर से) को पूरा करने के लिए आधुनिक सवारी डिब्बों का निर्माण अनिवार्य होगा। क्षमता को विस्तारित करने के लिए सवारी डिब्बा कारखाना, पेरम्बूर और रेल सवारी डिब्बा कारखाना, कपूरथला में और रायबरेली, पालघाट और कंचरापाड़ा में नई विनिर्माण सुविधाओं को स्थापित करने के लिए मौजूदा योजनाओं को समय पर कार्यान्वित करने की आवश्यकता है। गति और समय पालन में सुधार लाने के लिए सवारी डिब्बों में हाई-हॉर्स पॉवर रेल इंजनों को लगाए जाने की आवश्यकता है।

सवारी डिब्बों के इष्टतम उपयोग के लिए अनुरक्षण-व्यवस्था की समीक्षा करनी होगी। टर्मिनल और अनुरक्षण सुविधाओं, कोंचिंग टर्मिनल याड़ों के पुनर्निर्माण के लिए आनुपातिक निवेश की आवश्यकता होगी।

4.2.3 नवीन उपयोगों के लिए भी यात्री गाड़ियां चलाई जा सकती हैं। विशेष रूप से डिजाइन की गई गाड़ियां चल व्यवसाय केंद्रों या संवाहकों और सांस्कृतिक तथा वैज्ञानिक जागरूकता के प्रसारक के रूप में कार्य कर सकती हैं। भारतीय रेल छोटे स्तर पर पर्यटक गाड़ियों, लाइफ लाइन एक्सप्रेस और रेड-रिबन एक्सप्रेस के जरिए पहले से ही इसे कर रही है। इन क्षेत्रों को विस्तारित किया जा सकता है।

4.2.4 प्रतिवर्ष 8% के प्रारंभिक यात्रियों और 10% के यात्री कि.मी. की औसत वृद्धि के आधार पर यात्री सेवा की क्रमशः संभावित वृद्धि 2011-12 और 2019-20 के हँडराइज़न (Horizon) वर्षों में नीचे दिखाई गई है:-

तालिका-12: यात्री यातायात की संभावित वृद्धि		
वर्ष	यात्री (मिलियन)	यात्री कि.मी. (बिलियन)
2011-12	8200	1100
2019-20	15180	2360

यात्री सेवाओं की भावी रूपरेखा (विज्ञ)

वर्ष 2020 तक, रेलवे की यात्री सेवाओं का रूप **सप्लाई-बाधित व्यवसाय से परिवर्तित होकर मांग पर उपलब्धता की स्थिति के अनुसार हो** जाएगा। विश्वभर में सर्वोत्कृष्ट बनने के लिए समय-पालन, संरक्षा, सुरक्षा, स्वच्छता, साफ-सफाई और स्टेशनों पर और ऑन-बोर्ड सुविधाओं, खाना-पान और अन्य मूल्य-संवर्धित सेवाओं (बोर्डिंग से पहले और गंतव्य स्थल के बाद) के संबंध में सेवाओं की गुणवत्ता को अपग्रेड किया जाएगा। मौजूदा और वितरण चैनलों जैसे इंटरनेट, मोबाइल टेलीफोनों और अन्य वैंडिंग मैकेनिज्म के नवीनतम नेटवर्कों का प्रयोग करते हुए रेल सेवाओं की प्राप्ति में भी सुधार किया जाएगा। गाड़ी परिचालनों और इंटरनेट तथा मोबाइल टेलीफोनों की नई उभरती प्रौद्योगिकी से ऑन लाइन डाटा का प्रयोग करते हुए पूछताछ सेवाओं को परिवर्तित किया जाएगा। चुनिंदा यात्री मार्गों पर गाड़ियों की गति 160-200 कि.मी. प्रति घंटा तक बढ़ाई जाएगी और चुनिंदा गलियारों पर 250 कि.मी. प्रति घंटा से 300 कि.मी. प्रति घंटा की उच्च गति से गाड़ियां चलाई जाएंगी। महिला यात्रियों, विद्यार्थियों और युवाओं की आवश्यकताओं को पूरा करने पर विशेष ध्यान दिया जाएगा।

4.2.5 पार्सल व्यवसाय

पार्सल यातायात, जिसे अधिकांशतः यात्री सेवाओं के साथ ढोया जाता है, का इस समय देश के कुल गैर-थोक यातायात का मात्र 2% का अनुमान लगाया गया है। पार्सल व्यवसाय की असीम संभावनाओं के संबंध में हाल ही में काफी प्रयास किए गए हैं। इसमें पार्सल वैनों को लोज पर देने तथा समर्पित पार्सल टर्मिनलों के बीच पार्सल गाड़ियों के रेकों में संचलन के लिए यात्री गाड़ियों के पार्सल वैनों में फुटकर यातायात शिफ्ट करने की नीति शामिल है। इसके अलावा, वहाइट गुड्स, प्रोसेस्ड



फूड, एफएमसीजी, इलैक्ट्रॉनिक गुड्स, टेक्सटाइल्स, नश्य वस्तुओं जैसे परंपरागत उच्च दर वाले पार्सल यातायात के अलावा ऑटोमोबाइल्स तथा कृषि उत्पाद जैसे नए यातायात को आर्किष्ट करने पर बल दिया गया है। इन उपायों के परिणाम स्वरूप, पिछले पांच वर्षों के दौरान टनभार तथा पार्सल संव्यवहार से आमदनी में पर्याप्त वृद्धि दृष्टिगोचर हुई है:

तालिका 13: पार्सल संव्यवहार में वृद्धि		
वर्ष	टनभार (मिलियन टन में)	अमदनी (करोड़ रुपए में)
2004-05	4.19	532
2005-06	4.63	637
2006-07	4.94	900
2007-08	5.54	1008
2008-09	5.92	1081

4.2.5.1 बहरहाल, संव्यवहार की पूरी संभावनाओं का उपयोग करने के लिए काफी कुछ करना शेष है। परेषणों तथा उचित एवं पर्याप्त मात्रा के चल स्टॉक के संचलन पर सूचना देने हेतु रीयल-टाइम ऑन लाइन एक्सेस मुहैया करने हेतु, टर्मिनल ऑपरेशन तथा रोड ब्रिंजिंग में सार्वजनिक निजी भागीदारी के लिए कुल लॉजिस्टिक समर्थन पर ध्यान देने सहित बाजरोन्मुखी रणनीति, मूल्य संवर्धित सेवाओं, युक्तिसंगत लागत-एवं-मूल्य आधारित दर-सूची, अत्याधुनिक सूचना प्रौद्योगिकी अनुप्रयोग आवश्यकीय हैं। यंत्रीकृत सम्हलाई वाले समर्पित पार्सल टर्मिनल विशेष रूप से कृषि-उत्पाद, ऑटो/अन्य औद्योगिक उत्पादों तथा साधारण पार्सलों के लिए तथा प्रमुख संगठन, जो समय सारणी वाली गाड़ियों और पार्सल विशेष के माध्यम से सम्मत पारगमन समय के भीतर मार्केटिंग, सेल्स तथा ट्रांसपोर्ट पार्सल सेवाओं पर ध्यान देगा, आवश्यक होगा। परीक्षण के तौर पर कुछ पहचान किए गए कॉरिडोरों के लिए, प्रथम मील तथा अंतिम मील गतिविधियों सहित चल स्टॉक लेने तथा मार्केटिंग की सम्हलाई के लिए पार्सल ऑपरेटरों को लाइसेंस पर देने का प्रयास किया जा सकेगा। यह खासतौर पर एसएमई और कृषि उत्पाद केंद्रों को सेवित करने वाले समूहों के लिए युक्तिसंगत होगा।

4.2.5.2 यदि उपर्युक्त उपाय कर लिए जाते हैं तो संव्यवहार में तेज गति से विकास होने का अनुमान लगाया जा सकता है। 2011-12 तथा 2019-20 के तीन भावी वर्षों के लिए पार्सल संव्यवहार में प्रत्याशित वृद्धि नीचे दर्शाई गई है:

तालिका 14: पार्सल व्यवसाय की संभावनाएं	
वर्ष	राजस्व (करोड़ रुपए में)
2011-2012	1644.00
2019-2020	8000.00

4.3 फुटकर आमदनी

तीन मुख्य व्यवसायों के अलावा, विज्ञापन तथा रेलवे की खाली पड़ी भूमि के वाणिज्यिक दोहन जैसे अन्य क्षेत्रों का अधिकतम सीमा तक उपयोग करना आवश्यक होगा। माल गाड़ी और यात्री गाड़ी (दोनों अंदर और बाहर), स्टेशनों पर सीसीटीवी, रेल यात्रियों के लिए बहुभाषी परिक्रा, टिकट से लेकर खाद्य सामग्री तक दिए जाने वाली विभिन्न वस्तुओं और विज्ञापन के लिए ठीक समझे जाने वाले और अन्य सामग्रियों, जो गाड़ी में दी जाती है, पर विज्ञापन से होने वाली आय की भारी संभावनाओं के दोहन के लिए बाजार संचालित युद्धनीति अपनाई जाएगी। रेलवे सूचना के प्रचार तथा विज्ञापन के माध्यम से राजस्व अर्जित करने के लिए अलग टीवी चैनल शुरू करने के बारे में भी सोच सकती है। इसी प्रकार, भूमि का वाणिज्यिक दोहन तथा ऑप्टिक फाइबर बिछाने तथा सिगनल संबंधी टावर खड़ी करने आदि के लिए रेलपथ के साथ-साथ मार्गाधिकार का अधिकतम सीमा तक प्रयोग किया जा सकता है। फुटकर आमदनी इस समय प्रति वर्ष 3000 करोड़ रुपए के स्तर पर है। 2020 तक, यह संभावना है कि इन स्रोतों से राजस्व में कम से कम 5 गुणा वृद्धि हो जाएगी।



सरकारी जारी
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

अध्याय-V

2020 के लिए लक्ष्य एक दृष्टि में

5.0 2020 तक, भारतीय रेल निम्नलिखित के लिए प्रयास करेगी:

- (क) विश्व की सर्वोत्तम रेलवे प्रणाली के स्तर की गुणवत्ता वाली सेवा की स्थापना।
- (ख) 2500 कि.मी. प्रति वर्ष की दर से अपने मार्ग नेटवर्क का विस्तार। 2020 तक, 25,000 कि.मी. नई लाइन जोड़ दी जाएगी और लगभग समग्र नेटवर्क (पहाड़ी तथा हैरिटेज रेलों को छोड़कर) बढ़े आमान वाला होगा। इसमें 11985 कि.मी. की नई लाइन परियोजनाओं के लंबित कार्यों का पूरा होना भी शामिल होगा। 30,000 कि.मी. से अधिक मार्ग दोहरी/बहु लाइनों वाला होगा। 14,000 कि.मी. मार्ग के विद्युतीकरण से विद्युतीकृत मार्ग की कुल लंबाई 33,000 कि.मी. हो जाएगी। इसमें सभी इंटर-मेट्रो लिंक्स तथा अन्य व्यस्त कॉरिडोर शामिल होंगे।
- (ग) यात्री तथा माल यातायात सेवाओं के अलग हो जाने से 6000 कि.मी. से अधिक लम्बी चौहरी लाइनें पृथक रूप से दोहरी लाइन कारिडोरों में परिवर्तित हो जाएंगी। इसमें दिल्ली-कोलकाता, दिल्ली-मुंबई, कोलकाता-मुंबई तथा दिल्ली-चेन्नै मार्ग शामिल होंगे। ये सभी मार्ग अलग समर्पित माल यातायात कॉरिडोर तथा उच्च गति यात्री कॉरिडोर होंगे।
- (घ) पृथक मार्गों पर यात्री गाड़ियों की गति 130 (110) कि.मी. प्रति घंटा से बढ़ाकर 160-200 कि.मी. करना तथा मालगाड़ियों की गति 60-70 कि.मी. प्रति घंटा से बढ़ाकर 100 कि.मी. प्रति घंटा करना।
- (ङ) माल, यात्री तथा पार्सल सेवाएं वस्तुतः "मांग पर उपलब्ध होने" की स्थिति प्राप्त कर लेंगे।
- (च) नश्य वस्तुओं, कृषि उत्पाद तथा ऑटो हब एवं अन्य ऐसे ही समूहों जैसे लघु तथा मध्यम उद्यमियों के उत्पादों के पारवहन के लिए लक्षित सेवाओं का डिजाइन तैयार करना तथा सुपुर्दगी करना। (छ) शून्य दुर्घटनाओं का लक्ष्य प्राप्त करना। (ज) उपस्करों में शून्य विफलताओं का लक्ष्य प्राप्त करना। (झ) नवीकरण योग्य स्रोतों से अपनी ऊर्जा संबंधी आवश्यकता का कम से कम 10% उपयोग करना और पर्यावरण के अनुकूल एक त्रुटिरहित अपशेष प्रबंधन प्रणाली स्थापित करना। (ज) 4 उच्च गति कॉरिडोरों (2000 कि.मी.) को पूरा करना तथा 8 अन्यों के विकास की योजना बनाना।

तालिका -15 महत्वपूर्ण लक्ष्यों का सार

मुख्य कोटि	लघुकालीन लक्ष्य (2010-11-2011-2012)	दीर्घकालीन लक्ष्य (2012-2013-2019-20)	कुल लक्ष्य
दोहरीकरण (समर्पित माल गलियारों सहित)	1000 कि.मी.	11000 कि.मी.	12,000 कि.मी.
आमान परिवर्तन	2500 कि.मी.	9,500 कि.मी.	12,000 कि.मी.
नई लाइन	1000 कि.मी.	24,000 कि.मी.	25,000 कि.मी.
विद्युतीकरण	2000 कि.मी.	12,000 कि.मी.	14,000 कि.मी.
मालडिब्बों की खरीद	33909	255227	289136
डीजल इंजनों की खरीद	690	4644	5334
बिजली इंजनों की खरीद	555	3726	4281
यात्री सवारीडिब्बों की खरीद	6912	43968	50,880
विश्व श्रेणी के स्टेशन (बिड आउट/रियायत)	12 स्टेशन	38 स्टेशन	50 स्टेशन
उच्च गति कॉरिडोर	--	2000 कि.मी.	2000 कि.मी.

- 5.1 ऊपर निर्धारित लक्ष्यों की प्राप्त करने के लिए कुछ महत्वपूर्ण क्षेत्रों में भी संगठित प्रयास करने होंगे। अन्य क्षेत्रों में महत्वपूर्ण मिशन क्षेत्र में अन्य क्षेत्रों के साथ प्रौद्योगिकी, मानव पूँजी का विकास और प्रवर्तन संस्कृति शामिल होंगे। इसका **अध्याय-VI** में विस्तार से उल्लेख किया गया है।
- 5.2 यह कहना अनावश्यक है कि ऊपर निर्धारित महत्वाकांक्षी लक्ष्यों को पूरा करने के लिए पर्याप्त संसाधनों की आवश्यकता होगी। इसे **अध्याय-VII** में दिया गया है।
- 5.3 उपर्युक्त लक्ष्यों को प्राप्त करने के लिए मुख्य क्षेत्रों की क्षमता में संवर्धन तथा आधुनिकीकरण करने के संबंध में निवेश की मात्रा के आकलन का एक अनंतिम व्यौरा लघुकालीन (2010-2011 - 2011-2012) तथा दीर्घकालीन (2012-2013 - 2019-2020) योजनाओं के रूप में **अनुलग्नक-II** में दर्शाया गया है। भावी रूपरेखा को वास्तविक रूप में बदलने के लिए परिचालनिक रणनीति **अनुलग्नक-III** में दी गई है।

भावी रूपरेखा प्राप्त करने में सहायक पांच महत्वपूर्ण तत्व

भावी रूपरेखा माल, यात्री तथा पार्सलों के लिए उच्च विकास तथा उच्च बाजार शोयर रणनीति पर आधारित है। पूर्ण रूप से संतुष्ट उपभोक्ताओं के माध्यम से वृद्धि प्राप्त की जा सकेगी। कमी इतिहास की बात हो जाएगी। यह निम्नलिखित पर आधारित होगी:-

- क्षमता संबंधी तंगियां विकास में बाधक नहीं होनी चाहिए। नेटवर्क विस्तार, दोहरीकरण/चतुर्भुज आमान परिवर्तन, गति बढ़ाना, अंतिम मील कनेक्टिविटी तथा यातायात सुविधा कार्यों के माध्यम से क्षमता के लिए पर्याप्त निवेश का निदेश दिया जाएगा।



सत्यमेव जयते
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

2. इस प्रयोजन के लिए आंतरिक, बजटीय तथा अतिरिक्त बजटीय संसाधनों का इष्टतम उपयोग किया जाएगा।
3. संसाधनों का कुशल उपयोग तथा निर्धारित समय एवं लागत के भीतर परियोजनाओं का समापन सुनिश्चित करने के लिए परियोजना का कुशल निष्पादन महत्वपूर्ण है।
4. भविष्यवाची तथा नैदानिक उपकरणों तथा उच्च रूप से प्रशिक्षित तथा प्रेरित कर्मचारियों के माध्यम से लगभग संपूर्ण संरक्षा, परिसंपत्तियों का कुशल उपयोग तथा अमोघ स्तर की एक प्रणाली, जिसे विश्व में सर्वोत्तम निर्धारित किया गया है।
5. उपभोक्ता संतुष्टि, परिसंपत्तियों की अधिकतम उत्पादकता तथा व्यवस्था में वृद्धि के लिए सूचना प्रौद्योगिकी उपकरणों का उपयोग किया जाएगा।



सर्वानन्द जगते
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

अध्याय-VI

महत्वपूर्ण मिशन क्षेत्र

अवसंरचनात्मक बाधाएं दूर करना, पर्याप्त क्षमता का सृजन, बाजार द्वारा संचालित अधिक कुशल सेवाओं के डिजाइन तथा सुपुर्दगी और परिचालनों की संरक्षा तथा विश्वसनीयता भावी रूपरेखा में उल्लिखित उच्च विकास लक्ष्यों को प्राप्त करने के संबंध में योजना के महत्वपूर्ण तत्व हैं। इन लक्ष्यों की प्राप्ति में संस्थागत तथा संगठनात्मक क्षमता का निर्माण भी समान रूप से महत्वपूर्ण हैं। इन क्षेत्रों को एक मिशन के रूप में शुरू किया जाएगा।

6.1 अवसंरचना

भावी रूपरेखा के लिए अपेक्षित पैमाने पर क्षमता में वृद्धि के लिए (अध्याय-V में दी गई रूपरेखा) न केवल व्यापक संसाधनों की आवश्यकता होगी बल्कि अभूतपूर्व मात्रा में संगठनात्मक तथा परियोजना निष्पादन चुनौती का सामना करना होगा। परियोजनाओं की पहचान, मूल्यांकन, अनुमोदन तथा निष्पादन से संबंधित प्रक्रियाओं को सुप्रवाही बनाना होगा। संपूर्ण परियोजना (उदाहरण के लिए, एक समय में छोटे से भाग के बजाय संपूर्ण मार्ग) को निर्धारित समय तथा बजट खर्च में कार्यान्वित करने तथा सुपुर्द करने के लिए योजना तथा परियोजना निष्पादन प्रक्रिया को पुनर्संगठित तथा पुनर्निर्धारित करना होगा। परिचालनिक रूप से आवश्यक उच्च प्राथमिकता वाली परियोजनाओं की पहचान की जाएगी, स्वीकृत की जाएंगी तथा उनके लिए सुनिश्चित पूर्ण वित्त व्यवस्था की जाएगी। विश्व स्तर के स्टेशनों, कोल्ड चेन सुविधाओं तथा बंदरगाहों से संपर्क जैसे क्षेत्रों में परियोजनाओं के कुशल निष्पादन के लिए अधिकतम सीमा तक सार्वजनिक निजी भागीदारी का इस्तेमाल किया जाएगा।

लघु से मध्यम अवधि में क्रिक-पेबैक परियोजनाओं पर जोर दिया जाएगा। माल यातायात बाईपास, टर्मिनल तथा लाइन क्षमता संबंधी कार्य और वैकल्पिक मार्ग खोलना ताकि भीड़भाड़ वाले गलियारों पर भीड़ कम की जा सके। दीर्घकालिक उद्देश्य बड़े ट्रॅक मार्गों पर माल तथा यात्री गलियारों को अलग करना तथा दोनों मार्गों पर परिचालनों की गति तथा कुशलता बढ़ाना होगा।

6.2 संरक्षा के लिए दुर्घटनाओं को बर्दाश्त नहीं करना

भारतीय रेलों का 10 वर्ष के समय में अपने परिचालनों से दुर्घटनाओं को हटाने का लक्ष्य होगा। यह लक्ष्य प्रौद्योगिकी तथा मानव संसाधन हस्तक्षेप के संयोजन के माध्यम से प्राप्त किया जाएगा। दरारों का शीघ्र पता लगाने के लिए नवीकरण, बदलाव, अपग्रेडेशन और तकनीकी सहायता तथा पटरी से गाड़ी उत्तरने की कोई भी घटना नहीं हो, का लक्ष्य प्राप्त करने के लिए रेलपथ तथा चल स्टॉक दोनों के मशीनोकृत, संघटित अनुरक्षण की योजना बनाई जाएगी तथा उसकी प्रबंध व्यवस्था की जाएगी। सवारी डिब्बों को अधिक टक्कररोधी तथा अग्निरोधी बनाया जाएगा। टक्कर के मामलों को दूर करने के लिए स्टेशन तथा रनिंग कर्मचारियों को प्रशिक्षण देने के साथ उन्नत सिग्नलिंग प्रौद्योगिकी (जैसे रेलपथ परिपथन/धुरा काउंटरों,



गाड़ी बचाव प्रणालियों तथा टक्कररोधी उपकरणों के माध्यम से गाड़ी संचलन तथा लाइन उपयोगिता का ऑटोमैटिक सत्यापन) का इस्तेमाल किया जाएगा। चौकीदारयुक्त समपार फाटकों पर संचार, अंतर्पाशन तथा चेतावनी उपकरणों में सुधार लाया जाएगा। अगले पांच वर्षों में चौकीदार रहित समपार फाटकों की उत्तरोत्तर चौकसी अथवा संरक्षा की जाएगी अथवा उन्हें उपमार्गों, ऊपरी सड़क पुलों तथा निचले सड़क पुलों द्वारा बदला जाएगा। रेलपथ पर अनधिकार प्रवेश की संभावना को दूर करने के लिए संवेदनशील स्थानों पर ट्रॉकों की घेराबंदी की जाएगी।

शारारतपूर्ण गतिविधियों से होने वाली दुर्घटनाओं के डर से यात्रियों तथा रेल उपयोगकर्ताओं को सुरक्षित रखने के लिए संवेदनशील क्षेत्रों में स्टेशनों और चलती गाड़ियों में सुरक्षा तथा रेलपथों पर गश्त बढ़ाई जाएगी।

6.3 प्रौद्योगिकीय उन्नति

रेलों जैसे उद्योग में प्रौद्योगिकी की भूमिका का बढ़ा-चढ़ाकर उल्लेख नहीं किया जा सकता। प्रौद्योगिकी उत्पादकता, परिसंपत्ति जीवन, परिचालनों की संरक्षा और विश्वसनीयता तथा ग्राहकों के इंटरफेस तथा अनुभव बढ़ाने में भी महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है। यह महत्वपूर्ण लागत तथा प्रतियोगी लाभ का भी स्रोत है। कुछ महत्वपूर्ण क्षेत्र जिनके लिए प्रौद्योगिकीय हल पाए जाने आवश्यक हैं, में विशेष रूप से दूसरी श्रेणी में यात्रियों के आराम में सुधार लाना, ग्रीन शौचालयों का विकास तथा सुरक्षित, साफ सवारीडिब्बे, डबलडैकर इंटरसिटी गाड़ियां, माल चल स्टॉक के पे-लोड/दुलाई क्षमता में सुधार, परिचालनों की संरक्षा तथा विश्वसनीयता में सुधार, गाड़ियों की गति बढ़ाना तथा यात्री और माल ग्राहकों के साथ इंटरफेज शामिल है। प्रौद्योगिकी में मुख्य चुनौतियाँ हैं:-

- (क) रेलवे परिचालनों के सभी पहलुओं में बेहतर, आधुनिक तथा लागत प्रभावी प्रौद्योगिकियां अपनाना-अवसरंचना तथा चल स्टॉक का निर्माण तथा अनुरक्षण, निष्पादन को मॉनीटर करने और ग्राहकों के लिए रेलवे सेवाओं का उपयोग सरल तथा सुगम्य बनाने के लिए सूचना प्रौद्योगिकी का इस्तेमाल।
- (ख) विस्तृत मार्ग अपनाना तथा प्रौद्योगिकी का विस्तार करना।
- (ग) भारतीय शर्तों पर प्रौद्योगिकी को अपनाना तथा प्रौद्योगिकी की दोड़ में आगे बढ़ते हुए इसका निरंतर विस्तार करना।
- (घ) प्रौद्योगिकी में चुनौतीपूर्ण बदलाव को देखते हुए कर्मचारियों की कुशलता को लगातार बढ़ाने के लिए कर्मचारियों की भर्ती तथा उनका प्रशिक्षण।
- (ड.) नवीनता तथा मौलिकता के संवर्धन में प्रवेश करना, तथा
- (च) परिचालन में निरंतर लागत की भरपाई करने के लिए तथा इसकी लागत में लगातार कमी करने के लिए प्रौद्योगिकी का इस्तेमाल।

6.3.1. प्रौद्योगिकी चक्र का संक्षिप्तीकरण

विगत में, भारतीय रेलों में विद्युतीकरण, सिगनलिंग, मालडिब्बों तथा कलपुजों के विनिर्माण, रेलपथ का निर्माण तथा रेलरेखाव इत्यादि जैसे विभिन्न क्षेत्रों में प्रौद्योगिकी स्थानांतरण के मार्ग को अपनाया है। यह प्रौद्योगिकी भारतीय शर्तों के पूरी तरह अनुकूल है तथा प्रौद्योगिकी में इसका इस्तेमाल कारगर तरीके से हो रहा है। इसे परिसम्पत्ति रेल-रेखाव, माल-भाड़ा चल स्टॉक तथा सूचना प्रौद्योगिकी के विभिन्न क्षेत्रों के संबंध में भी परिवर्तित किया जा चुका है, लेकिन भारतीय रेलों में



प्रौद्योगिकी में आई प्रगति को आमतौर पर बाद में अपनाया है। अप्रचलन के जोखिम को कम करने तथा प्रौद्योगिकी की रेस में लगातार आगे बढ़ने की कार्यनीति को उचित स्थान पर रखा जाएगा। इससे अअमासं, रेलवे प्रशासन का कार्यात्मक स्तर तथा आई.आई.टी. एवं एन.आई.टी. जैसे प्रमुख प्रौद्योगिकी संस्थानों तथा अनुसंधान एवं विकास में लक्षित निवेशों सहित एवं सी.एस.आई.आर.एवं डी.आर.डी.ओ. की अनुसंधान प्रयोगशालाओं के बीच नजदीकी संबंधों का विकास होगा। दस वर्ष की अवधि में, भारतीय रेलवे प्रौद्योगिकी की वास्तविक आयातकर्ता से निर्यातकर्ता बन जाएगी।

6.3.2 घरेलू क्षमताओं का विकास

विश्व के बहुत से भागों में रेलवे प्रणाली के विकास के साथ प्रौद्योगिकी लीडरशिप सामान्यतः अनुसंधान एवं विकास में निवेश और निजी क्षेत्र में वायब्रेंट रेलवे उपस्कर उद्योग के माध्यम से की जाती है। हमारे देश में फिलहाल यह नहीं है। सार्वजनिक निजी भागीदारी (पीपीपी) और निजी उद्योग के साथ धनिष्ठ सम्पर्क से विश्व की रेलवे प्रणाली की उच्चतम प्रौद्योगिकी क्षमता के साथ मिलान और बेहतर होगा। भारतीय रेल 2020 तक न केवल अपने घरेलू संसाधनों से अपनी आवश्यकताओं को पूरा करने का लक्ष्य बना रही है बल्कि अपनी पूर्णतः घरेलू विकसित प्रौद्योगिकी पर निर्भर करेगी। इससे वायब्रेंट और वैश्विक प्रतियोगी रेल कलपुर्जे और उपस्कर और उपकरण उद्योग को देश में स्थापित करने में सहयोग मिलेगा।

6.4 मानव संसाधन

रेलवे ने अभी तक मॉडल नियोक्ता की अपनी बेदाग छवि को स्थापित किया है। इसने अपने प्रबंधकीय कैडर को सुचारू रूप से चलाने के लिए देश के सबसे अच्छे सिविल सर्विस और इंजीनियरिंग टेलंट को अपनी ओर आकर्षित किया है और उनको रेलवे सेवा में बनाए रखा है। बहरहाल, देश में प्रतिभाओं के लिए कड़ी प्रतियोगिता होने, विशेषकर निजी क्षेत्र के साथ कड़ी प्रतिस्पर्धा होने के कारण रेलवे इस क्षेत्र में मूकदर्शक क्षेत्र नहीं बनी रह सकती। वास्तव में, देश के युवकों में रेलवे को कैरियर बनाने का विकल्प घटता जा रहा है।

इस क्रम में सरकारी स्वामित्व में कुछ लाभ और कुछ हानियां होती हैं। अभी भी सरकारी नौकारी को आकर्षित माना गया है परंतु सरकार निजी क्षेत्र के साथ प्रतियोगी नहीं बन सकती है। केवल सिर्फ प्रतिभा को आकर्षित करने और सेवा में बनाए रखने का एक ही रास्ता है कि उनको बहुत चुनौतीभारी और प्रेरक वातावरण मुहैया कराया जाए जहां प्रतिभावान कर्मचारी अपनी पूरी क्षमता को महसूस कर सकें और रेलवे की उन्नति में अपना योगदान दे सकें और अपनी सार्वजनिक क्षेत्र की सेवा में होने का गर्व महसूस कर सकें। केवल वायब्रेंट और लगातार बढ़ने वाली रेलवे ही इस आकर्षण को मुहैया करा सकती है।

मानव पूँजी मिशन के भाग के रूप में, विभिन्न स्तरों पर नौकरियों की मांग का मूल्यांकन किया जाएगा तथा इसकी व्यवस्था की जाएगी। उचित प्रकार की प्रतिभा, प्रशिक्षण, ग्रूमिंग और कर्मचारियों के कैरियर योजना की आवश्यकता को देखते हुए, जो उनके कार्य निष्पादन से जुड़ा हुआ है और संगठन द्वारा आने वाली चुनौती इस मिशन का एक भाग बनाता है, भारी और इन-हाऊस प्रशिक्षण के मिश्रण और उच्चतर प्रबंधन के साथ भागीदारी एवं तकनीकी संस्थानों के प्रयोग से इस मिशन का लक्ष्य प्राप्त होगा। भारतीय रेलवे की प्रशिक्षण सुविधाओं की अवसंरचना प्रबंधीय परिवर्तन, निर्माण, परिचालन और बाजार आधारित और तकनीकी संवेदनशील रेलवे प्रणाली के सतत् उन्नत्र की प्रत्याशा के लिए क्षमता निर्माण की चुनौती को पूरा करने के लिए सुदृढ़ और विस्तार करेंगी।



6.4.1 औद्योगिक संबंध

रेलवे में औद्योगिक संबंध का प्रबंध स्थायी वार्ता तंत्र (पीएनएम) और प्रबंध में रेलवे कर्मचारियों की सहभागिता (पीआरईएम) जैसी अनुकरणीय प्रणाली द्वारा मजबूत है। इन प्रणालियों का मजबूती और सामंजस्य स्थापित करने और निर्धारित लक्ष्यों को प्राप्त करने के लिए आवश्यक संगठनात्मक सहक्रिया उत्पन्न करने में प्रयोग किया जाएगा।

6.4.2 नवीनीकरण

एक ऐसा वातावरण, जिसमें नवीनीकरण को बढ़ावा और पुरस्कृत किया जाता है, मानव संसाधन के प्रबंध के तीसरे स्तंभ का निर्माण करेगा। सभी कोटि के कर्मचारियों, नागरिकों और रेलवे उपयोगकर्ताओं से प्रेरणादायक सुझाव प्राप्त करने के लिए रेलवे प्रणाली को संस्थागत बनाएगा। इन आवश्यकताओं का मूल्यांकन किया जाएगा और निष्णादन के लिए चुने गए उपयोगी सुझाव के प्रस्तावक को उचित पुरस्कार भी दिया जाएगा। समर्पित और पर्याप्त फंड के साथ इनोवेशन इनक्यूबेशन सैल का गठन किया जाएगा जो तर्कसंगत निष्कर्ष सहित सभी लोगों से प्राप्त प्रेरणा दायक सुझावों पर अनुवर्ती कार्रवाई करेगा।

6.5 कार्बन मिटिगेशन और कार्बन क्रैडिट्स

रेलवे उच्च ऊर्जा-कुशलता और पर्यावरण अनुकूल यातायात का साधन है। इस मिशन का उद्देश्य भावी सीमा तक के लाभ को सुदृढ़ करना होगा। मिशन कार्बन उत्पादकता के लिए चुनौतीपूर्ण लक्ष्य निर्धारित करेगा और जो किफायती लागत वाली नीति के अनुसार प्राप्त करने का दिशा-निर्देश यंत्र होगा। दिशा-निर्देश का उद्देश्य रेलवे के परिचालन पर्यावरण का सकल स्तर पर वृद्धि करना होगा। दूसरे शब्दों में, अवसंरचना सृजन और रेलवे परिचालन पर्यावरण संसाधनों पर कोई रूपरेखा तैयार नहीं करेगा और दूसरी ओर परिवहन कार्यकलापों द्वारा अपनाई गई हरित प्रौद्योगिकी के कारण पर्यावरण को हुए नुकसान की भरपाई भी करेगा। इस दृष्टि से रेलवे के परिचालन के प्रत्येक पहलू और अवसंरचना की गहन समीक्षा की जाएगी। भारतीय रेलवे ने जलवायु बचाव के लिए अपने दायित्वों को निभाने के लिए पहले ही अनेक उपाय कर लिए हैं। इन में से कुछ उपाय निम्नानुसार हैं:-

- (क) मुंबई उपनगरीय खंड में री-जेनरेटिंग ब्रोकिंग उपायों से सुसज्जित नई गाड़ियां चलाई गईं। इन गाड़ियों के चलने से ब्रेक लगाते समय 35-40% ऊर्जा का पुनर्सृजन होता है।
- (ख) क्लीन डेवलपमेंट मैकेनिज़म (सीडीएम) के कार्य का लाभ उठाने के लिए भारतीय रेलवे ने विश्व बैंक के साथ मिलकर यूएनएफसीसीसी के साथ पंजीकरण करके एक परियोजना अभिकल्प प्रलेख (पीडीडी) विकसित किया है। इस परियोजना से प्रति वर्ष 1,00,000 (लगभग) टन कार्बन-डाइऑक्साइड कम होने की संभावना है। इसे मेजबान देश का समर्थन मिला है।
- (ग) पर्यावरण के प्रति रेलवे कर्मचारियों के दायित्वों के लिए भारतीय रेलवे ने रेलवे क्वार्टरों में कम ऊर्जा वाले उद्वीप्त लैम्प के स्थान पर अधिक ऊर्जा वाले फ्लोरोरोसेट लैम्प्स (सीएफएल) बनाने की परियोजना का काम शुरू किया है। रेलवे क्वार्टरों में रहने वाले कर्मचारियों द्वारा इतने ही उद्वीप्त लैम्प वापस दिए जाने पर लगभग 26 मिलियन सीएफएल (प्रति परिवार 4 सीएफएल) निशुल्क आबंटित किए जाएंगे। इससे प्रति वर्ष 0.14

मिलियन टन कार्बन डाइऑक्साइड कम होगी। इस परियोजना का पूर्णतः पोषण सीडीएम फ्रेमवर्क कार्य के तहत् अर्जित कार्बन क्रैडिट द्वारा किया जाएगा।

- (घ) यात्रियों की बढ़ी हुई दुलाई क्षमता और माल-भाड़ा स्टॉक के नए अधिकल्प वाले हल्के भार वाले स्टेनलैस स्टील के सवारी डिब्बे विकसित किए जा रहे हैं, जिनमें अधिक भार वहन करने की क्षमता होगी।
- (ड.) डीजल रेल इंजन कारखाने (डीएलडब्ल्यू) में उच्च शक्ति वाले, ईधन बचत वाले ईएमडी डिजाइन के रेल इंजनों के उत्पादन में वृद्धि की गई है और इन रेल इंजनों को पूर्णतः स्विच-ओवर करने की योजना बनाई गई है।

भारतीय रेलवे ने आने वाले दशक में जलवायु परिवर्तन के आधार पर राष्ट्रीय कार्य योजना के भाग के रूप में बड़ी योजना, डायमन्ड नैकलेस ऑफ डेडिकेटेड फ्रेट कॉरीडोर और हाई स्पीड पैसेंजर ट्रेन कॉरीडोर तैयार की है। दोनों योजनाओं से प्रतिवर्ष मिलियन टन कार्बन डाइऑक्साइड कम हो जाएगी। इस योजना में निम्नलिखित कार्य भी शामिल हैं:-

- i) प्रौद्योगिकी के स्थानान्तरण और वित्त पोषण के लिए मौजूदा औजार (जैसे सीडीएम) और उद्गमी औजार जैसे नेशनली एंप्रोप्रियेट मिटिगेशन एक्शन्स (एनएएमए) तैयार करना।
- ii) ऊर्जा में किफायत- भारतीय रेलवे ने 15% तक की ऊर्जा की बचत की है। कर्षण में अधिकतम ऊर्जा की किफायत (भारतीय रेलवे द्वारा 87% की ऊर्जा की खपत की जाती है) और गैर-कर्षण इस्तेमाल के कार्य को उच्च प्राथमिकता दी जाएगी।
- iii) नए जनरेशन के रेल इंजन तथा चल स्टाक जो कम ऊर्जा और कम सामग्री का उपयोग करें, का आगमन.
- iv) हजारों स्टेशनों तथा कार्यालयों पर ऊर्जा कुशलता में सुधार करने के लिए ऊर्जा लेखा परीक्षाएं की जाएंगी। लैड प्रकाश व्यवस्था तथा ऊर्जा कनवर्शन बिल्डिंग कोड अपनाया जाएगा।
- v) कम से कम 10 प्रतिशत प्रयुक्त ऊर्जा नवीकरणीय स्रोतों जैसे सौर पावर तथा बायोमास से ली जाएगी।
- vi) भारतीय रेल ऊर्जा कुशलता हासिल करने के लिए केवल 3-स्टार अथवा उच्च दर वाले उत्पादों की खरीद के लिए एक नीति कड़ाई से लागू करेगी। अब से, सम्पूर्ण भारतीय रेलों के विक्रेता, भागीदार, एसपीवी तथा परियोजनाएं सही मानकों के साथ वातावरण के अनुकूल और जलवायु के अनुसार होने जा रही हैं।
- (vii) रेलवे रेल कॉलोनियों में रेलपथ के साथ-साथ बड़े पैमाने पर वृक्षारोपण का कार्य भी शुरू करेगी और रेलपथ के साथ-साथ तटबंधों की ढलान पर मिट्टी के कटाव को रोकने के लिए घास बिछाने का कार्य भी करेगी।

6.6 सार्वजनिक निजी भागीदारी

इस विशाल कार्य को करने के लिए रेलवे ने अपने को तैयार कर लिया है, इसे अपने प्रमुख कार्यों - रेल अवसंरचना के सृजन और परिचालनों पर ध्यान देना है और शेष कार्यों के लिए निजी क्षेत्र के साथ भागीदारी करनी है। परियोजना के निष्पादन की चुनौती और सेवा की कुशल व्यवस्था बड़े स्तर पर निजी क्षेत्र को शामिल किए बिना निष्पादित नहीं की जा सकती। बहरहाल, निजी भागीदारी के लिए दिए जाने वाले कार्यकलाप और परियोजनाएं ध्यानपूर्वक चुनी जाएंगी और बाजार आधारित प्रोत्साहनों और निर्बाध निष्पादन हेतु उनकी जवाबदेही के अनुरूप तैयार की जाएंगी। सार्वजनिक निजी भागीदारी द्वारा निष्पादित किए जाने वाले कुछ क्षेत्रों, जिनकी हाल ही में पहचान की गई है, जैसे विश्वस्तरीय स्टेशन के



सरकारी जारी
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

पुनर्निवास/विकास, उच्च गति वाले गलियारे, मल्टी मोडल संभार तंत्र पार्क, चल स्टॉक निर्माण यूनिटों, स्टेशनों पर बहु-कार्यकलापी काम्पलैक्स और पत्तन संपर्क परियोजनाओं को विकसित किए जाने और इसे एक मिशन रूप में पीपीपी के अंतर्गत सौंपे जाने की आवश्यकता है। ऐसा करने के लिए रेलवे को समर्पित परियोजना संगठनों का गठन करना होगा, जो भारत सरकार द्वारा निर्धारित नमूना दस्तावेजों और रूपरेखा के भीतर सुप्रवाही प्रक्रिया के अंतर्गत कार्य करेंगे।

6.7 उच्च गति वाले गलियारे

संसार के मुख्य देशों में भारत एकमात्र अकेला ऐसा देश है, जिसके पास 250 किलोमीटर प्रति घंटे से अधिक की रफ्तार पर गाड़ियां चलाने के लिए उच्च गति वाला कोई एकल रेल गलियारा नहीं है। उच्च गति वाले गलियारों ने जापान और यूरोप में रेलों के पुनरुत्थान में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है। बाद में उच्च गति वाले रेल नेटवर्क चीन, ताइवान और अमेरिका में भी बनाए गए हैं। भारतीय रेल इस संबंध में द्विपक्षीय दृष्टिकोण अपनाएगी। पहला दृष्टिकोण मुख्य मार्गों पर 160 से 200 किलोमीटर प्रति घंटे की पारंपरिक तकनीक का प्रयोग करते हुए पृथक यात्री गलियारों की गति बढ़ाने के लिए होगा। दूसरा दृष्टिकोण व्यवहार्यता पर आधारित इंटरसिटी मार्गों की संख्या की पहचान और राज्य सरकारों के साथ भागीदारी में निजी सार्वजनिक भागीदारी के माध्यम द्वारा 350 किलोमीटर प्रति घंटे तक रफ्तार को बढ़ाने के लिए अत्याधुनिक उच्च गति वाले गलियारों के निर्माण के लिए होगा। राज्य सरकारों के साथ भागीदारी महत्वपूर्ण होगी क्योंकि स्थाई संपदा विकास इन उच्च लागत वाली परियोजनाओं का मुख्य घटक होगी। 2020 तक 2000 किलोमीटर के कम से कम चार गलियारों का विकास किया जाएगा और 8 अन्य गलियारों के लिए योजना प्रगति के विभिन्न चरणों में होगी।

6.8 संगठनात्मक सुधार

मोजूदा संगठन संरचना के अध्ययन और विश्लेषण के लिए व्यावसायिक सहायता ली जाएगी जिसके द्वारा विविध सेवाओं और विभागों को एक सशक्त संगठन में पुनर्गठित करने, विज्ञन के प्रति वचनबद्धता और चुनौतीपूर्ण लक्ष्यों को पूरा करने में सक्षम बनाने हेतु एक रूपरेखा का सुझाव प्रस्तुत किया जाएगा। विकेन्द्रीकरण के माध्यम से आंतरिक सुधार लाया जाएगा। क्षेत्रीय और मंडल स्तरों को वित्तीय और परियोजना निष्पादन संबंधी निर्णय लेने के मामले में अधिकार प्रदान किया जाएगा और वे अच्छे परिणामों के लिए जवाबदेह होंगे। कारबार संबंधी मुद्दों, जैसे अवसंरचना, फ्रेट, यात्री पार्सल और अन्य आनुषंगिक सेवाओं के आधार पर पुनर्संगठन की जांच की जाएगी। महत्वपूर्ण यातायात गतिविधियों से इतर कार्यकलापों को अपेक्षित कारबार लक्ष्य और प्रबंधकीय स्वायत्ता के अंतर्गत लाने हेतु निगमित किया जाएगा जिसमें विगत में रेलों के कुछ सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रमों, जैसे कॉनकोर, राइट्स, इरकॉन और भारतीय रेल वित्त निगम ने सफलता प्राप्त की है और निगमीकरण के बाद सरकार के लिए अत्यधिक महत्वपूर्ण साबित हुए हैं। लेखांकन सुधार की चालू प्रक्रिया कार्यकलापवार लागत निर्धारण के मुद्दे के प्रति सजग है और यह इन कार्यकलापों का अलग-अलग लेखा रखने में सहायक साबित होगी। वर्ष 2020 तक, प्रत्येक सेवा के एक अलग और भिन्न लाभ केन्द्र के रूप में प्रबंधन के लिए महत्वपूर्ण कदम उठाए जाएंगे। ये सुधार सुनिश्चित समय-अनुसूचियों और बजटीय सीमाओं के भीतर परियोजनाओं के निष्पादन में लक्ष्यों की प्राप्ति और क्षमताओं के निर्माण में प्रभावी और कुशल तरीके से सुधार के मुद्दों का भी विनिर्दिष्ट रूप से समाधान करेंगे।

अध्याय-VII

संसाधनों की आवश्यकता और संग्रहण

उच्चवृद्धि की लक्ष्य प्राप्ति के लिए क्षमता सृजन, नेटवर्क के विस्तार और उन्नयन में अत्यधिक निवेश की आवश्यकता होगी। **अनुबंध-II** में क्षमता संवर्धन और रेलवे आधुनिकीकरण कार्यों की सूची और विज्ञन के लक्ष्यों की प्राप्ति में सहायक अपेक्षित निवेश कार्यक्रमों का एक कच्चा आकलन दर्शाया गया है। अनंतिम रूप से यह आकलन किया गया है कि अगले 10 वर्षों में (अर्थात् 2020 तक) लगभग 14,00,000 करोड़ रुपए की आवश्यकता होगी। इसमें से विश्वस्तरीय स्टेशनों और उच्च गति वाले गलियारों के लिए निवेश सार्वजनिक निजी भागीदारी के माध्यम से जुटाया जाएगा। बंदरगाह संपर्क परियोजनाओं, बिजली/डीजल रेल इंजन निर्माण यूनिटों और नए सवारी डिब्बों के निर्माण यूनिटों को स्थापित करने के लिए अपेक्षित निवेश का एक मुख्य भाग भी विशेष प्रयोजन योजना या संयुक्त उद्यम के जरिए से निजी क्षेत्र की भागीदारी द्वारा जुटाया जाएगा। महानगर परिवहन परियोजनाओं और कुछ नई लाइन परियोजनाओं को राज्य सरकार के साथ भागीदारी करके शुरू किया जाएगा। सार्वजनिक निजी भागीदारी का उपयोग निजी फ्रेट टर्मिनलों, लॉजिस्टिक पार्कों, मालाडिब्बा निवेश योजना में और फ्रेट सर्विस परिचालकों को लाइसेंस देने में भी किया जाएगा। लाइसेंसशुदा फ्रेट सर्विस परिचालकगण विशिष्ट किस्म के चल स्टॉक लाएंगे और नए टर्मिनलों का निर्माण भी करेंगे। रेलवे एक विवेकपूर्ण सीमा के अंतर्गत भारतीय रेल वित्त निगम के माध्यम से ऋण भी ले सकती है।

- 7.1 अंतरिक रूप से सृजित अधिशेषों की उपलब्धता का, फ्रेट और यात्री यातायात में 10% वार्षिक वृद्धि के कारण, बढ़ना संभावित है। अनंतिम रूप से यह अनुमान लगाया गया है कि रेलवे इस अवधि के दौरान अपेक्षित निवेश का लगभग 64% अंतरिक सृजन और बजटेटर संसाधनों से सृजित करने में सक्षम होगी। इसका अर्थ यह है कि 36% या 5,00,000 करोड़ रुपए के अंतर को केंद्रीय सरकार से सकल बजटीय सहायता द्वारा पूरा किया जाना अपेक्षित होगा। अन्य शब्दों में, विज्ञन 2020 के कार्यान्वयन के लिए कार्यक्रम हेतु औसतन लगभग 50,000 करोड़ रुपए प्रतिवर्ष की बजटीय सहायता की आवश्यकता होगी।

विज्ञन में निर्धारित लक्ष्यों को प्राप्त करने के लिए सरकार की ओर से एक सुस्पष्ट वचनबद्धता अपेक्षित है, जिससे विज्ञन संबंधी कार्यक्रम हेतु वित्तीय सहायता का नियमित प्रवाह सुनिश्चित हो सके। यह सहायता सही अर्थों में अगले 10 वर्षों के तहत लगभग 5,00,000 करोड़ रुपए के त्वरित रेल विकास निधि अथवा एक्सीलरेटेड रेल डेवलपमेंट फंड (एआरडीएफ) के रूप में बजटीय व्यवस्था के माध्यम से होनी चाहिए। इसमें से लगभग 100,000 करोड़ रु. की राशि सरकार से एक बारगी अनुदान के रूप में अलग से देने की आवश्यकता है ताकि सामाजिक दृष्टि से वांछनीय नई लाइनों तथा आमान परिवर्तन परियोजनाओं के बैकलॉग को पूरा किया जा सके।

- 7.2 त्वरित रेल विकास निधि (एआरडीएफ) से बजटीय संवितरण को प्रारम्भिक वर्षों में अधिक से अधिक धन आवंटन की आवश्यकता है। यह इसलिए है कि उच्च वृद्धि के लिए क्षमता संवर्धन तत्काल आवश्यक है जबकि उच्च वृद्धि का लाभ आने में समय लगेगा। पर्याप्त अंतरिक सप्लाई के जुटाने में कम से कम तीन वर्ष का समय लगेगा। इस अवधि के दौरान छठे केंद्रीय वेतन आयोग के कार्यान्वयन का प्रभाव पूरी तरह से सामान्य हो जाएगा और बड़े पैमाने पर सार्वजनिक निजी भागीदारी संबंधी परियोजनाओं के विकास और बिड-आउट के लिए तैयारी से संबंधित कार्यों को पूरा किया जाएगा, ताकि बजटीय अंशदान क्रमिक रूप से कम हो सके।



सरकारी जारी
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

अनुलग्नक-I

चालू रेल परियोजनाओं का व्यौरा

क्र.सं.	रेलवे	बजट में शामिल करने का वर्ष	परियोजना का नाम (s)	राज्य	लम्बाई (किमी. में)	नवीरतम प्रत्याशित लागत	01.04.09 को पूरा करने के लिए अपेक्षित शेष निधि
			नई लाइन			(करोड़ रु. में)	
1	मरे	1995-96	अहमदनगर-बीड परली वैजनाथ	महाराष्ट्र	261.25	462.67	420.27
2	मरे	1993-94	अमरावती-नारखर	महाराष्ट्र	138	284.27	75.02
3	मरे	1998-99	बारामती-लोनाड	महाराष्ट्र	54	138.48	108.32
4	मरे	2008-09	वर्धा-नान्देड	महाराष्ट्र	270	697	696.99
5	पूरे	1997-98	अंगुल-सुकन्दा रोड	उडीसा	98.76	344	323.13
6	पूरे	1996-97	हरिदासपुर-पारादीप	उडीसा	82	594	496
7	पूरे	1994-95	खुर्दा रोड-बोलानगार	उडीसा	289	700	622.26
8	पूरे	1993-94	लैंजीगढ़ रोड-जूनागढ़	उडीसा	56	170	84.69
9	पूरे	2003-04	तलचर - बिमलागढ़	उडीसा	154	810.78	782.8
10	पूरे	2008-09	आरा - भवुआ रोड	बिहार	122	490.8	490.7
11	पूरे	2008-09	अररिया - सुपाउल	बिहार	92	304.41	304.4
12	पूरे	2007-08	बिहटा - औरंगाबाद	बिहार	118.45	326.2	324.8
13	पूरे	2006-07	छपरा - मुजफ्फरपुर	बिहार	84.65	378.56	314.75
14	पूरे	2006-07	दरभंगा -कुशेश्वर अस्थान	बिहार	70.14	205	204.86
15	पूरे	2008-09	देहरी औन सोन - बंजारी	बिहार	36.4	106.2	103.95
16	पूरे	1998-99	फतुहा-इस्लामापुर- पुनर्चालन और शेखपुरा से नेत्रा	बिहार	171.5	406.92	177.72
17	पूरे	2008-09	गया छपरा	बिहार , झारखंड	97	415.67	415.55
18	पूरे	2008-09	रफीगंज के रास्ते गया -डालनगंज	बिहार	136.88	445.25	445.21
19	पूरे	1997-98	गिरिडीह -कोडरमा	झारखंड	102.5	451.35	279.46
20	पूरे	2003-04	हाजीपुर - सगौली	बिहार	148.3	324.66	234.9
21	पूरे	1996-97	खारिङा - कुशेश्वर स्थान	बिहार	42.3	162.87	96.85
22	पूरे	1998-99	कोडरमा -राँची	झारखंड	202	1099.2	874.91
23	पूरे	2001-02	कोडरमा - तिलैया	बिहार , झारखंड	65	418.17	388.64
24	पूरे	2003-04	कासी पुल	बिहार	21.85	341.41	274.46
25	पूरे	2008-09	कुरसेला -बिहारीगंज	बिहार	57.35	192.56	192.55
26	पूरे	2006-07	मोतीहारी - सीतामढ़ी	बिहार	76.7	211	206.74
27	पूरे	1997-98	मुंगेर में गंगा नदी पर रेल एवं सड़क पुल	बिहार	19.8	981	669.94
28	पूरे	2008-09	मुजफ्फरपुर-दरभंगा	बिहार	66.9	281.3	281.23
29	पूरे	2008-09	मुजफ्फरपुर -कट्टरा -ओरइ -जनकपुर रोड	बिहार	66.55	228.05	228.04
30	पूरे	1997-98	मुजफ्फरपुर -सीतामढ़ी	बिहार	64.5	232.15	51.21
31	पूरे	2008-09	नवादा -लक्ष्मीपुर	बिहार	137	620.57	620.56
32	पूरे	1997-98	पटना और हाजीपुर के बीच सम्पर्क लाइलों सहित पटना में गंगा पुल	बिहार	19	1389	943.73
33	पूरे	2001-02	राजगीर -हिसुआ -तिलैया एवं इस्लामपुर -नेत्रेर एमएम	बिहार	67	245.18	23.32
34	पूरे	1996-97	सकरी - हसनपुर	बिहार	76	175.68	49.76
35	पूरे	2008-09	सुरंद के रास्ते सीतामढ़ी -जय नगर -निमंली	बिहार	188	678.62	678.61



सत्यमेव जयते
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

क्र.सं.	रेलवे	बजट में शामिल करने का वर्ष	परियोजना का नाम (s)	राज्य	लम्बाई (किमी. में)	नवीरतम प्रत्याशित लागत	01.04.09 को पूरा करने के लिए अपेक्षित शेष निधि
नई लाइन							
36	पूरे	2001-02	अजीम गंज (नसीपुर)-जियारंग घाट तक	पश्चिम बंगाल	6.6	95.55	55.6
37	पूरे	2007-08	बरियारपुर - मनपुर	बिहार	67.78	450.55	449.77
38	पूरे	1998-99	देवगढ़-नुमका	झारखण्ड	72.25	335	63.97
39	पूरे	2000-01	देवगढ़ - सुल्तानगढ़ , बाँका -बाराहाट और बाँका - पिण्डिया रोड़	झारखण्ड, बिहार	151.28	607.09	454.81
40	पूरे	1995-96	दुमका के रास्ते मंदारहिल -रामपुर हाट	पश्चिम बंगाल, बिहार , झारखण्ड	130	676	430.2
41	पूरे	2007-08	सुल्तानगंज -कन्तृरिया	बिहार	74.8	450	449.99
42	पूरे	2000-01	हावड़ा -नर्थपान कोइंड जोड़ते हुए कुमार कुंड बाईं पास तक विस्तार सहित तारकेन्द्र -विष्णुपुर	पश्चिम बंगाल	85	566.99	438.18
43	उत्तरे	1999-2000	फतेहाबाद और बाह के रास्ते आगरा-इटावा	उत्तर प्रदेश	114	214.9	110.67
44	उत्तरे	1997-98	इटावा -मैनमुरी	उत्तर प्रदेश	60	142.48	62.63
45	उत्तरे	1985-86	गुना-इटावा	मध्य प्रदेश, उत्तर प्रदेश	344	540.96	135.7
46	उत्तरे	1997-98	ललितपुर - सतना , रीवा - सिंगराली और महोबा - खजुराहो	मध्य प्रदेश, उत्तर प्रदेश	541	925	621.34
47	पूर्वोरे	2006-07	चित्तौरी - तुमकुली रोड	बिहार, उत्तर प्रदेश	58.88	235	221.55
48	पूर्वोरे	2005-06	हतुआ - भट्ठी	उत्तर प्रदेश, बिहार	79.64	230.03	128.54
49	पूर्वोरे	2003-04	किछ्छा - खोलीमा	झारखण्ड	51.5	208.4	208.251
50	पूर्वोरे	2003-04	महाराजगंज - मसरख	बिहार	36.155	134.43	87.81
51	पूर्वोरे	1995-96	रामपुर- लालकुंआ -काठ गोदाम राष्ट्रीय राजमार्ग पर ऊपरी सङ्केत पुल	उत्तर प्रदेश	0	16.05	15.62
52	पूर्वोरे	2008-09	अगरतला - सवरूम	पूर्वोत्तर क्षेत्र और निपुरा	110	813.34	812.2
53	पूर्वोरे	2006-07	अररिया- गलगिलिया (छाकुरंग)	बिहार	100	529.88	523.55
54	पूर्वोरे	2006-07	अजरा - बैरनी हाट	पूर्वोत्तर क्षेत्र, असम, मेघालय	30	546.47	546.13
55	पूर्वोरे	2008-09	भैराबी - सेरंग	पूर्वोत्तर क्षेत्र और मिजोरम	51.38	619.34	618.76
56	पूर्वोरे	1997-98	डिबूगढ़ और नार्थ बोक लाइन के बीच सम्पर्क लाइनों सहित बोगीबोल पुल	पूर्वोत्तर क्षेत्र, असम	73	3087.44	1695.24
57	पूर्वोरे	2006-07	दीमापुर - कोहिमा (ज्बुना)	पूर्वोत्तर क्षेत्र, नागालैण्ड	88	850	849.17
58	पूर्वोरे	1992-93	दुधनोई - देपा	पूर्वोत्तर क्षेत्र, असम, मेघालय	15.5	86.22	82.13
59	पूर्वोरे	1984-85	एकलाबी -बालूरघाट एवं गजोल - इताहार	पश्चिम बंगाल	113.11	285.93	63.52
60	पूर्वोरे	1996-97	हारमुता - ईटानगर	पूर्वोत्तर क्षेत्र, असम, अरुणाचल प्रदेश	33	160.48	126.47
61	पूर्वोरे	2008-09	जलालागढ़ - किशनगंज	बिहार	50.077	282.92	282.82
62	पूर्वोरे	2003-04	जीरोबाम - इम्पाल	पूर्वोत्तर क्षेत्र, मणिपुर	97.9	2492.53	2418.89
63	पूर्वोरे	2000-01	न्यू मैना गुड़ा -जोगीबोपा	पश्चिम बंगाल, असम	257	1480.71	1175.34
64	पूर्वोरे	2008-09	सिवोक -रोगपो	पश्चिम बंगाल, सिक्किम	53	1339.48	1339.48
65	उरे	1997-98	अबोहर -फाजिल्का	पंजाब	42.72	209.57	96.54
66	उरे	2008-09	भानुपलन्ती-निलासपुर-बेरी	हिमाचल प्रदेश, पंजाब	63.1	1046.88	1046.78
67	उरे	2007-08	चंडीगढ़-बद्री	पंजाब, हिमाचल प्रदेश	33.23	328.14	327.98
68	उरे	1997-98	चंडीगढ़ - लुधियाना	पंजाब	112	699.99	129.06
69	उरे	2007-08	देवबंद (मुजफ्फरनगर)-रुड़की	झारखण्ड, उत्तर प्रदेश	27.45	164.8	150.11
70	उरे	2003-04	जोंद -सोनीपत	हरियाणा	88.9	234.45	196.22



संसदीय जारी
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

क्र.सं.	रेलवे	बजट में शामिल करने का वर्ष	परियोजना का नाम (४)	राज्य	लम्बाई (किमी. में)	नवीरतम प्रत्याशित लागत	01.04.09 को पूरा करने के लिए अपेक्षित शेष निधि
			नई लाइन			(करोड़ रु. में)	
71	उरे	1981-82	नंगलडैम - तलवाड़ा और मुकेरियां - तलवाड़ा साइडिंग का लिया जाना	ਪंजाब, हिमाचल प्रदेश	83.74	730	538.55
72	उरे	2003-04	रेवाड़ी-रोहतक	हरियाणा	81.26	475.17	220.56
73	उरे	1997-98	तननतान-गोडिवाल	पंजाब	21.5	42.34	10.39
74	उरे	1994-95	ऊधमपुर -श्रीनगर -बारामूला	जम्मू कश्मीर	292	11270	5929.81
75	उपरे	2000-01	अजमेर-नुचकर	राजस्थान	31.4	106.2	48.91
76	उपरे	2008-09	बनासराम-रास	राजस्थान	27.8	125	124.99
77	उपरे	1996-97	दौसा -नांगापुर-सिटी	राजस्थान	92.67	410.08	336.87
78	दमरे	2008-09	कुड़पा -बैगलूरू (बंगार पेट)	कर्नाटक, आंध्र प्रदेश	255.4	1000.23	1000.22
79	दमरे	1998-99	गडवल-गयाचूर	कर्नाटक, आंध्र प्रदेश	60	156.6	58.92
80	दमरे	1997-98	गुलबांग -बीदर	कर्नाटक	140	554.55	433.99
81	दमरे	2006-07	जायपेट-मल्लाचेरुवु	आंध्र प्रदेश	19.1	94.69	34.67
82	दमरे	1999-2000	काकीनाडा-पीठपुरम	आंध्र प्रदेश	21.5	85.51	85.5
83	दमरे	2000-2001	कोटीपल्ली-नरसाहुर	आंध्र प्रदेश	57.21	695	685.58
84	दमरे	1997-98	मधेरला-नालांगोडा	आंध्र प्रदेश	92	243.17	242.9
85	दमरे	2006-07	मधोहराबाद-कोटपल्ली	आंध्र प्रदेश	148.9	497.47	497.04
86	दमरे	1997-98	मुरीशावाद-महबूबनगर	कर्नाटक, आंध्र प्रदेश	246	497.47	450.04
87	दमरे	1996-97	नांदियाल-येरागुडता	आंध्र प्रदेश	126	429.49	222.37
88	दमरे	2006-07	ओबुलाचरीपल्ली-कृष्णपट्टनम	आंध्र प्रदेश	113	732.81	637.81
89	दमरे	1993-94	पेपल्ली-कर्मानगर-निजामाबाद	आंध्र प्रदेश	177.87	517.63	220.6
90	दमरे	2006-07	विष्णुपुरम-जनापहाड़	आंध्र प्रदेश	11	54.57	48.22
91	दपूरे	1995-96	दल्लीराजहरा-जगदलपुर	छत्तीसगढ़	235	968.6	968.16
92	दपूरे	1974-75	हावड़ा-आमटा और बारगाड़िया-चंपाडांगा	पश्चिम बंगाल	73.5	154.3	69.62
93	दरे	1997-98	अंगमाली-सबरीमाला	केरल	146	550	504.88
94	दरे	2008-09	अटीपट्ट-पुत्तूर	तमिलनाडु, आंध्र प्रदेश	88.3	446.87	446.56
95	दरे	2008-09	महाबलीपुरम के रास्ते चेन्नै-कुड़ालोर	तमिलनाडु, पुडुचेरी	179.28	523.52	523.51
96	दरे	2008-09	इंडोड-पल्ली	तमिलनाडु	91.05	288.87	288.86
97	दरे	1996-97	करुर-सेलम	तमिलनाडु	85	613.11	381.88
98	दरे	2006-07	टिंडॉवनम-जिंगी-तिलूवनामलाई	तमिलनाडु	70	227.4	222.95
99	दरे	2006-07	टिंडॉवनम-नारी	तमिलनाडु	179.2	582.83	573.79
100	दरे	1999-00	तिलूव्या-गुरुवाचूर	केरल	50.23	137.71	128.97
101	दपरे	1996-97	बैगलूरू-सत्यमंगलम	कर्नाटक, तमिलनाडु	260	901.62	901.34
102	दपरे	1996-97	हसन -बैगलूरू	कर्नाटक	166	412.91	101.65
103	दपरे	1996-97	हवली-अंकोला	कर्नाटक	167	997.58	952.78
104	दपरे	1996-97	कद्दू-चिकमंगलूर-सकलेशपुर	कर्नाटक	93	122.32	50.55
105	दपरे	1995-96	हरपणहल्ली के रास्ते कोडूर - हरिहर	कर्नाटक	65	328.06	159.71
106	दपरे	2007-08	रायदुर्ग - तुमकूर	कर्नाटक आंध्र प्रदेश	213	1027.89	1027.88
107	दपरे	2000-01	रायगंज-मंडी-झोपाल	राजस्थान, मध्य प्रदेश	262	726.05	706.45
108	दपरे	2007-08	छोटाऊदयपुर-धार	गुजरात, मध्य प्रदेश	157	570	566.26
109	दपरे	1989-90	सरदारपुर,झावाओं और धार के रास्ते दाहोद-वैदुर	मध्य प्रदेश, गुजरात	236	948.8	906.6
			पूरी की गई परियोजनाओं के वित्तीय समावेशनों के लिए निधियों की आवश्यकता				193.27
			आमान परिवर्तन		11979.9	65646.40	50405
1	मरे	1993-94	मिरज-लातूर	महाराष्ट्र	374	823.08	287.66



सर्वानन्द आमोः
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

क्र.सं.	रेलवे	बजट में शामिल करने का वर्ष	परियोजना का नाम (४)	राज्य	लम्बाई (किमी. में)	नवीरतम प्रत्यासित सामग्री	01.04.09 को पूरा करने के लिए अपेक्षित शेष निधि
			नई लाइन			(करोड़ रु. में)	
2	पूर्व	1997-98	नोपाडा -गुनपुर	उडीसा, आंध्र प्रदेश	90	168.88	19.79
3	पूर्व	1997-98	जयनगर -दरभंगा-नरकटियागंज	बिहार	268	393.55	152.28
4	पूर्व	1996-97	मानसी -सहरसा और सहरसा दौराम	बिहार	142	257.01	76.43
5	पूर्व	2003-04	सकरी -लौकाहा बाजार -निर्मली और सहरसा -फोरिविसगंज	बिहार	206.06	355.81	350.81
6	पूरे	2007-08	बर्दावान-कटवा	पश्चिम बंगाल	51.52	346.47	336.3
7	उमरे	1995-96	मधुपुर-अछेनेरा	उत्तर प्रदेश	35	76.02	26.02
8	पूर्वांतर	2003-04	आौरोहर-जैनपुर	उत्तर प्रदेश	50.6	100.79	40.8
9	पूर्वांतर	2007-08	भोजपुरा-पीलोचनी-टनकपुर	उत्तराखण्ड, उत्तर प्रदेश	101.79	144.99	144.955
10	पूर्वांतर	1997-98	गाँडा-बहराच-सीतापुर-लखनऊ के चरण I के रूप में गाँडा-बहराच	उत्तर प्रदेश	60	73.42	67.96
11	पूर्वांतर	1997-98	आनंद नगर नोतनवा सहित गाँडा -गोरखपुर लाप	उत्तर प्रदेश	260	381.17	221.84
12	पूर्वांतर	1997-98	कानपुर-कासगंज-मधुपुर-बरेली और बरेली-लालकुआँ	उत्तराखण्ड, उत्तर प्रदेश	545	1062.36	200.71
13	पूर्वांतर	1999-2000	कासगंज-थाथे-सिवान-छपरा	उत्तर प्रदेश, बिहार	233.5	522.56	304.25
14	पूसी	2006-07	अलुआवाड़ी-सोड-सिलगुड़ी	पश्चिम बंगाल, बिहार	76	255.96	244.22
15	पूसी	1997-98	कटखल-बैरामी	पूर्वांतर क्षेत्र, असम, मिज़ोरम	84	88.7	48.83
16	पूसी	1993-94	लिंकड़-फिंगर्स सहित लामडिंग -डिक्कोड़, हैबरगांव-मैरावारी (44.8 किमी) और संचानोआ जू. -सिलघाट टाऊन (61.85 किमी).	पूर्वांतर क्षेत्र, असम, नागार्जुण्ड	734.65	950.07	870.23
17	पूसी	1996-97	माझपांडीसा-दित्तोकचेरा के बीच सरेखण सहित लामडिंग-सिलघाट और बद्रपुर से भरियाग्राम तक विस्तार	पूर्वांतर क्षेत्र, असम, मणिपुर	367	2500	942.25
18	पूसी	1997-98	न्यू जलपाईगुड़ी-सिलगुड़ी-न्यू बंगाइंगांव - शाल्वा लाइन	पश्चिम बंगाल, असम	419.48	970	21.71
19	पूसी	2003-04	लिंकड़-फिंगर्स सहित रामिया -मुकुंगासलेक	पूर्वांतर क्षेत्र, असम,	510.33	1555.23	1483.59
20	उपरे	2005-06	अजमें -फुलेरा-रींगास -रेवड़ी	राजस्थान, हरियाणा	294.97	716.64	171.63
21	उपरे	1991-92	भिलड़ी-समदाड़ी (वीरमाम-जोधपुर)	राजस्थान, गुजरात	223	352.44	90.58
22	उपरे	2008-09	जयपुर-रींगास-चुरू और सोीकर -नोहारु	राजस्थान	320.04	653.55	653.54
23	उपरे	2007-08	सालुपुर -बीकानेर और रत्ननगढ़ -देगाना	राजस्थान	394.35	681.69	408.76
24	उपरे	1997-98	श्रीगंगानगर - सखूपसर	राजस्थान	116	168.8	111.59
25	उपरे	2008-09	सूरतपुर - हनुमान गढ़ -श्रीगंगानगर	राजस्थान	240.95	542	541.99
26	दमरे	1997-98	धर्मावरम -पकाला	आंध्र प्रदेश	227	610.07	204.93
27	दपूरे	2005-06	डिंदवाड़ा - नामपुर	मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र	149.52	617.51	532.13
28	दपूरे	1996-97	बालाघाट - कटंगी सहित जबलपुर -गोदिया	मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र	285	642.87	90.13
29	दपूरे	1998-99	बांकुड़ा-दामोदर नदी आमान परिवर्तन परियोजना , बोलाङ्गंडी-खजा नई लाइन, रावनगर -चंचड़े नई लाइन, और बांकुड़ा -मुकुट मणिपुर नई लाइन	पश्चिम बंगाल	196	400.45	140.19
30	दपूरे	1996-97	तोरी तक विस्तार सहित राँची -लोहारदगा	झारखण्ड	111	449.83	236.67
31	दपूरे	1995-96	सूपसा -बांगरी पोसी	उडीसा	90	137.56	22.14
32	दरे	2006-07	दिल्ली-ल-पोलाची-पालघाट और पोलाची -कोयंबटूर	तमिलनाडु, केरल	224.88	557.27	503.07
33	दरे	2008-09	मट्टू -योदीनायाकुन्नूर	तमिलनाडु,	90.41	182.66	182.65
34	दरे	2006-07	मान मट्टू -विलुनार	तमिलनाडु,	66.55	156.4	114.86
35	दरे	2007-08	मैलादुरूइ-कर्इकुड़ी और तिलतुरैपड़ा -अगस्त्यम पल्ली	तमिलनाडु,	224	711.16	696.45

प्रारंभिक
विज्ञप्ति 2020



सत्यमेव जयते
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

क्र.सं.	रेलवे	बजट में शामिल करने का वर्ष	परियोजना का नाम (४)	राज्य	लम्बाई (किमी. में)	नवीरत्तम प्रत्याशित लागत	01.04.09 को पूरा करने के लिए अपेक्षित शेष निधि
			नई लाइन			(करोड़ रु. में)	
36	दरे	1997-98	कोल्टम -तिस्नेलवेली -तिरुचेरूर और तेवकासी-विरुद्धनगर	तमिलनाडु, केरल	357	712.11	238.56
37	दरे	1998-99	तंजावूर-विल्लुपुरम	तमिलनाडु,	192	425.9	329.73
38	दरे	1995-96	नामाङ्कुरम -तिरुवरैंपुणी तक विस्तार सहित (43 किमी) तिरुवृषभपल्ली -नामोर- करेवकल (200 किमी)	तमिलनाडु,	243	536.89	203.31
39	दरे	2000-01	विल्लुपुरम -काटपाड़ी	तमिलनाडु,	161	503.26	139.68
40	दपरे	2006-07	कोलार-चिकवल्लापुर	कर्नाटक	96.5	200	123.12
41	दपरे	1997-98	मेंढुपलायम तक विस्तार सहित मैसूर -चामराज नगर (चरण-1)	कर्नाटक	148	608.58	426.77
42	दपरे	1992-93	शिमोगा -नालगुप्पाण्णा (बैंगलूरु -हुबली -बिरुर-शिमोगा)	कर्नाटक	630	679.44	177.9065
43	परे	2008-09	अहमदाबाद -हिम्मतनगर-उदयपुर	राजस्थान, गुजरात	299.2	742.88	742.87
44	परे	2006-07	भरुच -सामनी-दहेज	गुजरात	62.36	165.66	150.66
45	परे	1990-91	भीलड़ी-चीरमगाम	गुजरात	157	398.03	314.71
46	परे	2008-09	बोरेर तक विस्तार सहित भुज -नलिया		125	318.24	318.23
47	परे	2005-06	प्रतापनगर -छोटा उदयपुर	गुजरात	99.27	227.52	47.63
48	परे	1994-95	राजकोट -चेशवलत -वेरावल से सोमनाथ तक नई लाइन सहित वंसजनिया से जेतलसर	गुजरात	281	446.54	27.2
49	परे	2006-07	राजपौपला -अंकलांबर	गुजरात	62.89	196.97	188.81
50	परे	2008-09	रतलाम -महू-खेड़वा-अकोला	मध्य प्रदेश, राजस्थान	472.64	1421.25	1421.24
51	परे	1996-97	सुरेन्द्र नगर-भावनगर , ढोला -महुआ और पीपालाव तक विस्तार	गुजरात	387	463.53	263.4
			पूरी की गई परियोजनाओं के वित्तीय समायोजनों के लिए निधियों की आवश्यकता				1653.23
					11636.4	26653.77	17309
			दोइरीकरण				
1	मरे	2006-07	पनवेल -पेन	महाराष्ट्र	35.46	99.38	95.57
2	मरे	1996-97	पनवेन-रोहा भूमि अधिग्रहण	महाराष्ट्र		3.9	1.3
3	मरे	2007-08	पेन-रोहा	महाराष्ट्र	40	130.35	125.6
4	पूतरे	2009-10	डाउन लाइन जोड़ने के लिए झारसुगुडा - वर्संदामल- फ्लाइओवर कनेक्शन	उड़ीसा	6.6	38.44	38.44
5	पूतरे	2003-04	कटक -बारंग	उड़ीसा	12.3	178.98	55
6	पूतरे	2005-06	झारसुगुडा - रोगाली	उड़ीसा	25.96	150	119.55
7	पूतरे	2003-04	खोरधा- बारंग तीसरी लाइन	उड़ीसा	35	207	65
8	पूतरे	2006-07	कोड्डावलासा-सिम्हाचलम नार्थ चौथी लाइन	आंध्र प्रदेश	16.69	94.73	75.22
9	पूतरे	2007-08	रायपुर -टिटलागढ़	उड़ीसा, छत्तीसगढ़	203	614.35	548.35
10	पूतरे	1999-00	रजतगढ़ -बारंग	उड़ीसा	29.32	242.87	76.51
11	पूतरे	2002-03	संभलपुर - रोगाली	उड़ीसा	22.7	106.54	23.12
12	पूतरे	2006-07	संभलपुर - टिटलागढ़	उड़ीसा	182	474.25	399.25
13	पूतरे	2006-07	विजयनगरम -कोड्डावलासा तीसरी लाइन	आंध्र प्रदेश	34.7	194.89	185.65
14	पूतरे	2005-06	बैगुसाराय -खाराड़िया	बिहार	40.23	105.57	25.99
15	पूतरे	2003-04	बेला - चाखंड	बिहार	9.98	23.19	3.4
16	पूतरे	2008-09	चंद्रपुर -राजबेरा - चंद्रपुरा - भंडारोडाह	झारखंड	10.6	21.87	21.86



सत्यमेव जयते
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

क्र.सं.	रेलवे	बजट में शामिल करने का वर्ष	परियोजना का नाम (8)	राज्य	लम्बाई (किमी. में)	नवीकरण प्रत्याशित लागत	01.04.09 को पूरा करने के लिए अपेक्षित शेष निधि
			नई लाइन			(करोड़ रु. में)	
17	पूरे	2003-04	जहानाबाद - बेला	बिहार	27.47	75	74.99
18	पूरे	2005-06	कुरसेला - सेमापुर	बिहार	27.78	55	24.33
19	पूरे	2003-04	सोनपुर - हासीपुर गंडक पुल सहित	बिहार	5.5	59.97	42.19
20	पूरे	2002-03	तरेना - जहानाबाद	बिहार	15.2	43.62	33.29
21	पूरे	2005-06	थानाबिहूपुर - कुरसेला	बिहार	34.2	45	5.14
22	पूरे	2005-06	तिलरथ - बेगुसराय	बिहार	7.24	16.36	2.17
23	पूरे	2001-02	बंडेल - जिरत	पश्चिम बंगाल	22.01	60.13	4.87
24	पूरे	2000-01	चरण - I के विद्युतीकरण सहित बारासात-हसनाबाद (बारासात -सोंदलिया)	पश्चिम बंगाल	12.12	20.65	5.89
25	पूरे	2003-04	बढ़वारा - तिनपहाड़	झारखण्ड	16.49	41.13	8.21
26	पूरे	2000-01	बरुइंपुर - लक्ष्मीनगंतपुर चरण -I (बरुइंपुर -दक्षिणी बारासात)	पश्चिम बंगाल	17	31.82	9.56
27	पूरे	2001-02	बरुइंपुर -माराहाट	पश्चिम बंगाल	15	30.09	6.32
28	पूरे	2003-04	चांदपाड़ा -जांगीव	पश्चिम बंगाल	9.77	22.23	13.65
29	पूरे	2005-06	चिनपाई -सैथिया	पश्चिम बंगाल	29.71	91	32.72
30	पूरे	2009-10	दक्षिण बारासात -लक्ष्मीकांतपुर	पश्चिम बंगाल	19.68	89.42	89.42
31	पूरे	2009-10	धुटियारी शेषोप -कैरिंग	पश्चिम बंगाल	14.5	61.54	61.54
32	पूरे	2000-01	हावड़ा -चांदपाड़ा	पश्चिम बंगाल	22.25	40.89	10.43
33	पूरे	2009-10	जीरत -अंविकाळी	पश्चिम बंगाल	20.23	63.62	63.62
34	पूरे	2002-03	कजरा-किउल	बिहार	15	23.73	4.76
35	पूरे	2000-01	कृष्णनगर-शार्तान्तपुर तक अमान परिवर्तन के रूप में विस्तार सहित कलिनारायणपुर -कृष्णनगर और कृष्णनगर से चारतला नई लाइन	पश्चिम बंगाल	51	102.6	45.68
36	पूरे	2009-10	मगराहाट-डायर्मेंट हावर्ड	पश्चिम बंगाल	19.67	97.93	97.93
37	पूरे	2009-10	नालीकुल -ताराकेश्वर	पश्चिम बंगाल	17.18	83.03	83.03
38	पूरे	2004-05	पांडाबेश्वर -चिनपाई	पश्चिम बंगाल	21.41	75.55	21.47
39	पूरे	2000-01	ताराकेश्वर - श्याराफुली चरण-I (श्योराफुली- नालीकुल)	पश्चिम बंगाल	17.76	48.79	3.01
40	पूरे	2008-09	तिनपहाड़ भागलपुर का तिनपहाड़ साहिवर्गंज चरण -I	बिहार	37.81	135.7	135.69
41	उम्रे	2003-04	अलीगढ़-गाजियाबाद तीसरी लाइन	उत्तर प्रदेश	106.15	230.73	65
42	उम्रे	2005-06	पलबल -भौमेश्वर तीसरी लाइन	हरियाणा, उत्तर प्रदेश	81	330	156.14
43	उम्रे	2005-06	पनको -मातृकुपुर तीसरी लाइन	उत्तर प्रदेश	11.38	42.69	6
44	उम्रे	1995-96	टुंडला -यमुना ब्रिज	उत्तर प्रदेश	21	88.62	52.81
45	पूर्वांतर	2007-08	बाराबंकी -बढ़वाल	उत्तर प्रदेश	39	79.98	66.99
46	पूर्वांतर	2006-07	भट्टी-बैतालपुर	उत्तर प्रदेश	28	78.46	55.82
47	पूर्वांतर	2006-07	भट्टी-जीरारंडे	उत्तर प्रदेश, बिहार	38.11	100.27	63.49
48	पूर्वांतर	2005-06	एकमा-जीरारंडे कहीं-कहीं दोहरीकरण	बिहार	43.6	94.88	9
49	पूर्वांतर	2006-07	घाघरा घाट-चौकाघाट	उत्तर प्रदेश	5.63	91.58	69.28
50	पूर्वांतर	2006-07	गोरखपुर कैट-बैतालपुर	उत्तर प्रदेश	37.93	89.18	20.31
51	पूर्वांतर	1997-98	गोरखपुर -सहजनवा	उत्तर प्रदेश	17.3	86.62	0.79
52	पूर्वांतर	2007-08	मऊ-इदारा	उत्तर प्रदेश	8	36.52	29.4
53	पूर्वांतर	2006-07	मुंडेवा-बभनान	उत्तर प्रदेश	45.25	102.1	35.43
54	पूर्वांतर	2005-06	सहननवा-मुंडेवा कहीं-कहीं दोहरीकरण	उत्तर प्रदेश	32.19	109.01	30.06
55	पूरी	2007-08	मालदा और ओल्ड मालदा	पश्चिम बंगाल	0.38	20.7	9.46



संसदीय जारी
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

क्र.सं.	रेलवे	बजट में शामिल करने का वर्ष	परियोजना का नाम (8)	राज्य	लम्बाई (किमी. में)	नवीरत्तम प्रत्यारित लागत	01.04.09 को पूरा करने के लिए अपेक्षित शेष निधि
			नई लाइन			(करोड़ रु. में)।	
56	पूरी	2007-08	न्यू गोवाहाटी-डिगारास्थ	असम	29.81	116.24	78.74
57	उरे	2006-07	उत्तरोट्टिया-सुल्तानपुर-जाफराबाद का शेष भाग	उत्तर प्रदेश	148	369.9	351.84
58	उरे	1999-00	दयावस्ती-ग्रेड सेपरेटर	दिल्ली	6	54.15	53.85
59	उरे	2008-09	जाखल-मानसा-एसपीआर खंड पर दोहरीकरण	हरियाणा	45	109.13	108.48
60	उरे	1997-98	जालंधर-पठनकोट-जम्मू तकी	पंजाब, हिमाचल प्रदेश, जम्मू एवं कश्मीर	203	759.3	74.95
61	उरे	2007-08	कुकराना-पानीपत	हरियाणा	8	36.08	31.65
62	उरे	2009-10	लोहटा-भदोही	उत्तर प्रदेश	39	94.13	94.13
63	उरे	2009-10	मानसा-भट्टिंडा (चरण-I)	पंजाब	52	103.83	103.83
64	उरे	1998-99	नई दिल्ली-निलक ब्रिज पाँचवी और छठी लाइन	दिल्ली	2.65	58.45	8.54
65	उरे	2009-10	फाफामऊ-इलाहाबाद	उत्तर प्रदेश	12.9	47.85	47.85
66	उरे	2003-04	साहिबाबाद-आनंद विहार तीसरी एवं चौथी लाइन	उत्तर प्रदेश, दिल्ली	4	88.86	33.13
67	उरे	2006-07	तुगलकाबाद-पलवल चौथी लाइन	दिल्ली, हरियाणा	33.5	123.9	121.66
68	उपरे	2007-08	अलबर-हरसोली	राजस्थान	34.86	90.79	85.11
69	उपरे	2006-07	दोसा-बादीकुर्ड	राजस्थान	29.04	81	63.55
70	उपरे	2007-08	हरसोली-नेवाड़ी	हरियाणा	39.33	110.95	108.9
71	उपरे	2005-06	जयपुर-दौसा	राजस्थान	61.28	148.38	25.3
72	दमरे	2001-02	गूरी-रेणिंगुड़ा कहीं-कहीं-दोहरीकरण	आंध्र प्रदेश	151	515.9	219.72
73	दमरे	2008-09	राधापुरम-मंदिमारी कहीं-कहीं तिरहरीकरण	आंध्र प्रदेश	24.47	92.29	92.28
74	दमरे	2003-04	रावधूर-गुंतकल	आंध्र प्रदेश, कर्नाटक	81.1	221.93	84.93
75	दमरे	2007-08	समालकोट-काकोनाडा	आंध्र प्रदेश	15.6	114.49	29.46
76	दपूरे	2005-06	भिलाई-दुर्ग तीसरी लाइन	छत्तीसगढ़	13.16	61.53	5
77	दपूरे	2004-05	बिलासपुर-सलका रोड़	छत्तीसगढ़	39.4	106.92	2.14
78	दपूरे	1997-98	बिलासपुर-उरकुड़ा	छत्तीसगढ़	110	362.55	200.39
79	दपूरे	2007-08	अन्नपूर घर बाईंगास	छत्तीसगढ़	6	21	9.93
80	दपूरे	2007-08	चांपा घर बाईंगास	छत्तीसगढ़	14	31	27.37
81	दपूरे	2008-09	चांपा झारसुमुड़ा तीसरी लाइन	छत्तीसगढ़, उड़ीसा	165	872.12	870.18
82	दपूरे	2007-08	कालुमना-नामापुर	महाराष्ट्र	6.16	21.61	19.68
83	दपूरे	2006-07	बिलासपुर में फाराई ओवर सहित खोदरी-अन्नपूर	छत्तीसगढ़	61.6	223.45	223.449
84	दपूरे	2005-06	सलकारोड़-खेंगासारा कहीं-कहीं दोहरीकरण	छत्तीसगढ़	26	96	95.13
85	दपूरे	2007-08	आद्रा-जयनंदीपहाड़	पश्चिम बंगाल	6	25.31	24.75
86	दपूरे	2008-09	बांसपानी-जरूरी	उड़ीसा	9	90.88	89.82
87	दपूरे	2007-08	बारबील-बराजमडा	उड़ीसा	10	50.01	31.3
88	दपूरे	2007-08	बिलमगढ़-दुमित्र	उड़ीसा	18.3	99.01	92.04
89	दपूरे	1997-98	गोवलकोरा-मनोहरपुर (चक्रधरपुर-बॉडामृडा)	झारखंड	40	186.92	185.06
90	दपूरे	2007-08	पुल सं. 143 पर यप संरचना और इपात सुपर संरचना सहित डायवर्जन संरेखण पर गोकुलपुर-मिदनापुर नगा पुल	पश्चिम बंगाल	2	34.15	33.61
91	दपूरे	2008-09	स्वर्णरेखा पर दूसरे पुल के प्रावधान सहित मुरी-नार्थ आउटर केबिन/मुरी खंड का दोहरीकरण	झारखंड	1	11.74	11.67

क्र.सं.	रेलवे	बजट में शामिल करने का वर्ष	परियोजना का नाम (s)	राज्य	लम्बाई (किमी. में)	नवीरत्तम प्रत्याशित लागत	01.04.09 को पूरा करने के लिए अपीक्षित शेष निधि
							(करोड़ रु. में)
92	दपूरे	2006-07	पदापाड़ा-बांसपानी	उडीसा , झारखण्ड	28	129.74	26.38
93	दपूरे	2008-09	पासकुड़ा-खंडपुर तीसरी लाइन	पश्चिम बंगाल	44.7	195.35	160.35
94	दपूरे	2008-09	राजधानी-सिंधी तीसरी लाइन	झारखण्ड	15	91.61	90.64
95	दपूरे	2000-01	टिकियापाडा -संतर गांडी चौथी लाइन	पश्चिम बंगाल	5.6	50.14	26.88
96	दरे	2007-08	अबलपुरा - हरिपाद	केरल	18.13	48.38	47.18
97	दरे	1999-2000	अद्वैष्ट-कोरुकुपेड्ह	तमिलनाडु	18	140.1	42.65
98	दरे	2006-07	चंगलपुर-निलगुपुरम - तिरुवनमत्तूरम	तमिलनाडु	103	369.21	296.2
99	दरे	2006-07	चंगलपुर - चंगलपुरम	केरल	26.5	132.25	123.19
100	दरे	2003-04	चैने बीच -अद्वैष्ट चौथी लाइन	तमिलनाडु	22.1	102.42	102.26
101	दरे	2003-04	चैने बीच -कोरुकुपेट	तमिलनाडु	4.1	85.7	84.52
102	दरे	2003-04	चैप्पड - हरिपाद कहाँ-कहाँ दोहरीकरण	केरल	5.28	29.28	16.3
103	दरे	2003-04	चैप्पड-कायनकुलम	केरल	7.76	45.54	18.32
104	दरे	1996-97	इरुपुर -कोयम्बूर	तमिलनाडु	17.7	75	6.49
105	दरे	2006-07	कनकानी-पेनम्पुर कहाँ-कहाँ दोहरीकरण	कर्नाटक	19	147.8	147.57
106	दरे	2007-08	कुरुप्पनतारा-नेंगावनम	केरल	26.58	99.2	96.38
107	दरे	2003-04	मवेलीकारा-चंगलपुर	केरल	12.3	61.47	20.71
108	दरे	2003-04	मवेलीकारा-कायनकुलम	केरल	7.89	62.94	15.21
109	दरे	2005-06	मुल्तुरुतो-कुरुप्पनतारा	केरल	24	173.95	168.56
110	दरे	2008-09	निरुवल्लूर-अरक्कोणम चौथी लाइन	तमिलनाडु	26.83	78.92	78.91
111	दरे	2008-09	विल्लुपुरम-डेडीगुल (विद्युतीकरण सहित)	तमिलनाडु	273	822.39	822.38
112	दपरे	2007-08	अरसीकोरे-विरूर	कर्नाटक	44.28	136.01	85.49
113	दपरे	1997-98	बंगलूरु -व्हाइट फॉल्ड - बंगलूरु सिटी-कृष्णाराजपुरम चौहरीकरण	कर्नाटक	23.08	85.00	84.991
114	दपरे	2006-07	धारवाड-कंवारगड़ी	कर्नाटक	26.68	96.76	40.05
115	दपरे	2006-07	टुबलो-हेमपुर	कर्नाटक	17.17	62.62	29.83
116	दपरे	2007-08	कैग्री-मेसुर के विद्युतीकरण सहित रामानारम-मैसुर	कर्नाटक	91.5	126.69	109.47
117	दपरे	2009-10	येलहंका -चेन्नाईसंद्रा	कर्नाटक	12.89	37.82	37.82
118	दपरे	2009-10	यशवन्तपुर - येलहंका	कर्नाटक	12.07	27.23	27.23
119	पमरे	2008-09	भोपाल-बौना तीसरी लाइन महाराष्ट्र	मध्य प्रदेश,	143	428	378
120	पमरे	2008-09	गुना -लतियाई	मध्य प्रदेश	20.5	66.5	66.49
121	परे	2003-04	अकोर्डिया-शुचालपुर कहाँ-कहाँ दोहरीकरण	मध्य प्रदेश	13.15	34.4	1.68
122	परे	2009-10	गांधीधाम -आदिपुर	गुजरात	8	24	24
123	परे	2009-10	गांधीधाम -कांडला पत्तन	गुजरात	12	31	31
124	परे	1990-91	कालापीपल - फांडा /मक्की-भोपाल	मध्य प्रदेश	41.49	125.77	5.78
125	परे	2000-01	वडोदरा और विराक के बीच सूरत -कोसाम्बा चरण -I की तीसरी लाइन	गुजरात	35	49	48.99
126	परे	2008-09	विद्युतीकरण सहित ऊधना-जलगांव पुरी की गई परियोजनाओं के वित्तीय समायोजनों के लिए निविधों की आवश्यकता	गुजरात, महाराष्ट्र	306.93	714.6	714.09 523
						4776.81	16300.99
						11748.11	

नोट: इन्हे पूरा करने के लिए प्रत्याशित लागत और शेष स्वीकृत लागत पर आधारित है जो कि अद्यतन करने पर बढ़ सकती है।



संसदीय जारी
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

अनुलग्नक-I क

स्वतंत्रता पश्चात हुए सर्वेक्षणों की सूची

क्रम संख्या	प्रस्ताव का नाम	से गुजरने वाले राज्यों के नाम	लंबाई कि.मी. में
क	नई लाइनें		
क-1	दुर्गम क्षेत्रों में नई लाइनें (हिमालय क्षेत्र)		
1	सलोना से खुमतई	असम	98
2	रांगिया-सन्दू जॉंगखार बरास्ता दरांगा (भूटान)	असम, भूटान	41
3	जोगीधोपा से सिलचर तक बरास्ता पंचरत्न	असम, मेघालय	437
4	बिलासपुर-रामपुर बुशहर	हिमाचल प्रदेश	135
5	परवानू-दरलाधाट	हिमाचल प्रदेश	92
6	बिलासपुर से लोह (बरास्ता कुल्लू एवं मनाली)(400कि.मी.) जोगिन्द्रनगर से मंडो तक (48 कि.मी.)	हिमाचल प्रदेश, जम्मू एवं कश्मीर	498
7	बारामूला-कुपवाड़ा	जम्मू एवं कश्मीर	39
8	जम्मू से पूँछ तक बरास्ता अखनूर, रजौरी, बजल्टा	जम्मू एवं कश्मीर	223
9	कथुआ-बसौरी-भद्रवाहा-किस्तवाड़	जम्मू एवं कश्मीर	259
10	कथुआ-रियासी	जम्मू एवं कश्मीर	128
11	उधमपुर/कटरा - भेरवाड़, डोडा से किशतवाड़ तक	जम्मू एवं कश्मीर	224
12	बिरनीहाट-शिलांग	मेघालय	108
13	रंगपो-गंगटोक	सिक्किम,	69
14	देहरादून-डाक पठार-कलसी	उत्तराखण्ड	43
15	रामनगर-चोखुटिया	उत्तराखण्ड	87
16	ऋषिकेश-करणप्रयाग	उत्तराखण्ड	125
17	टनकपुर-बागेश्वर	उत्तराखण्ड	155
	दुर्गम क्षेत्रों में नई लाइनें हेतु जोड़		2761
A-2	अन्य नई लाइनें		
1	पोर्ट ब्लेयर-डिगलोपुर	अंडमान एवं निकोबार द्वीप समूह	239
2	अरमूर से अदिलाबाद तक	आंध्र प्रदेश	136
3	भद्राचलम-बावन्नपलम	आंध्र प्रदेश	36
4	भद्राचलम-कोव्वर	आंध्र प्रदेश	151
5	भद्राचलम रोड (कोठागुड़ेम)- विशाखापत्तनम	आंध्र प्रदेश	277
6	चंद्रमपलेम-सर्पवरम	आंध्र प्रदेश	12
7	कुडप्पा से नेल्लोर तक	आंध्र प्रदेश	181
8	कुडप्पा -गंगायपल्ली	आंध्र प्रदेश	17
9	डोनाकुंडा-बित्रागुंटा	आंध्र प्रदेश	197\
10	डोनाकुंडा-वाडारेवू	आंध्र प्रदेश	113
11	फलकनुमा-उमदनगर एयरपोर्ट	आंध्र प्रदेश	20
12	गडग-वाडी बरास्ता येलबर्गा	आंध्र प्रदेश	252
13	करीमनगर-निजामाबाद को जोड़ते हुए हैदराबाद- गजवाल-सिहीपेट-सरकिल्ला-वेमुलवाड़ा	आंध्र प्रदेश	149
14	जडचेरला-नार्दियाल नई लाइन	आंध्र प्रदेश	182
15	जग्गीरयूपेट-मिरियलगुड़ा	आंध्र प्रदेश	66
16	काचीगुड़ा-चितयल	आंध्र प्रदेश	87



सत्यमेव जयते
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

क्रम संख्या	प्रस्ताव का नाम	से गुजरने वाले राज्यों के नाम	लंबाई कि.मी. में
17	कोट्टावलसा-अंकापल्ली वाई पास लाइन	आंध्र प्रदेश	33
18	कृष्णा-विकाराबाद	आंध्र प्रदेश	148
19	कुरनूल-कमलापुरम	आंध्र प्रदेश	180
20	मछलीपट्टनम-रेपल्ली	आंध्र प्रदेश	45
21	मंचेरियल-चिकूर	आंध्र प्रदेश	36
22	मंत्रालयम रोड- कुरनूल बरास्ता येम्मननगर	आंध्र प्रदेश	111
23	मनौरु-रामांगुडम	आंध्र प्रदेश	200
24	मेडक-अखुनापेट	आंध्र प्रदेश	18
25	नाडीकुडी-श्री कलहस्ती	आंध्र प्रदेश	308
26	निदूब्रोलू-निजामपट्टनम	आंध्र प्रदेश	22
27	निजामाबाद-रामांगुडम	आंध्र प्रदेश	155
28	ओंगोल-डोनाकोंडा	आंध्र प्रदेश	87
29	पाँडूरंगपुरम-भद्राचलम	आंध्र प्रदेश	13
30	पटनचेरू-अदिलाबाद	आंध्र प्रदेश	317
31	पटनचेरू-अकनापेट	आंध्र प्रदेश	102
32	पटनचेरू-जोगरीपेट	आंध्र प्रदेश	45
33	पटनचेरू-पेडापल्ली संगरेडी	आंध्र प्रदेश	301
34	पाँडूरू-रजम	आंध्र प्रदेश	19
35	तुंगभद्रा-कृष्णा रोड	आंध्र प्रदेश	227
36	जहीराबाद-निकंकदराबाद	आंध्र प्रदेश	120
37	येरायुंटला-धर्मावरम	आंध्र प्रदेश, कर्नाटक	120
38	रामांगुडम-बालाडील्ला	आंध्र प्रदेश, मध्य प्रदेश	271
39	गुटी-अदिलाबाद-वर्दा	आंध्र प्रदेश, महाराष्ट्र	592
40	चित्तौर-बांगरपेट	आंध्र प्रदेश, कर्नाटक	140
41	धारवाड बेलगांव बरास्ता बेलहोंगल और कोट्टीस	आंध्र प्रदेश, कर्नाटक	97
42	बारपेटा रोड-टिहू	असम	58
43	छपरमूख-डिब्रूगढ़	असम	350
44	डांगरी-धोला	असम	6
45	मकूम-साईंडोआ घाट	असम	6
46	सरतबारी से चंगसारी तक	असम	60
47	नगीनीमोरा-अमुरी	असम,	30
48	लेखापानी-न्यारसंग	असम, अरुणाचल प्रदेश	31
49	मुरकोंगसेलेक-पासीथाट	असम, अरुणाचल प्रदेश	30
50	रुपई-परसुरामांगुड बरास्ता महादेवपुर, नमसाई, चिंगथाम	असम, अरुणाचल प्रदेश	98
51	कोंकराझार-गोलेकू- (भूटान)	असम, भूटान	58
52	पाटसाला-नांगलम (भूटान)	असम, भूटान	51
53	डिगरू से विरनीहाट तक	असम, मेघालय,	20
54	गुवाहाटी-विरनीहाट	असम, मेघालय,	27
55	लालबाजार-वेरिंगटे	असम, मिजोरम	20
56	बादलघाट-आलमनगर-भवानीपुर-पुर्णिया-दालखाला	बिहार	150
57	बगहा-भैंसालोटन-सिस्याबाजार	बिहार	91
58	बांका-नवादा बरास्ता जमुई	बिहार	148



संसदीय जारी
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

क्रम संख्या	प्रस्ताव का नाम	से गुजरने वाले राज्यों के नाम	लंबाई कि.मी. में
59	बिहारीगंज - छत्पुर रोड बरास्ता मुरली	बिहार	85
60	बिहारीगंज-सिमरी बख्यातियारपुर	बिहार	54
61	चुनर - सासाराम	बिहार	124
62	दरभंगा और सहरसा बरास्ता कुकेश्वरस्थान	बिहार	94
63	दौराम मधेपुरा-प्रतापगंज बरास्ता सिंहश्वर स्थान, भीमनगर और त्रिवेणीगंज	बिहार	94
64	हाजीपुर-मोतीपुर	बिहार	67
65	हाजीपुर-समस्तीपुर बरास्ता नथुआ	बिहार	63
66	हसनपुर-बरौनी	बिहार	43
67	जनकपुर रोड-जयनुर बरास्ता मधुबनी	बिहार	50
68	झंझरपुर-नोकही	बिहार	14
69	जोगबनी-बिराटनगर (नेपाल)	बिहार	18
70	कुर्सेला-रूपाली-सहरसा	बिहार	91
71	कुशेश्वरस्थान-लहरिया सराय बरास्ता सिंहीया, बेहाटी	बिहार	55
72	मधुबनी-सीमामढ़ी-बैरगनिया बरास्ता शिवपुर, पकरी, ढील, ढाका	बिहार	163
73	मुक्तापुर-कुशेश्वरस्थान	बिहार	54
74	पीरपैनीटी से एम जी आर तक	बिहार	17
75	प्रतापांज-भीमनगर-बथनाहा	बिहार	57
76	सहरसा-तारापीठ	बिहार	15
77	सलौना (बखरी) - अलौती	बिहार	20
78	सीतामढ़ी से जयनगर बरास्ता सोनबरसई और जनकपुर से जयनगर तक बरास्ता मधुबनी	बिहार	117
79	तेजनारायनपुर-भालूका रोड	बिहार	24
80	नवाडा-गिरिडीह बरास्ता सतगांव	बिहार, झारखण्ड	136
81	रेल-कम-रोड पुल तेजनारायनपुर के बीच साहिबगंज	बिहार, पश्चिम बंगाल	12
82	डालीराजहरा-डंटेवारा	छत्तीसगढ़	219
83	पेंड्रा रोड-कोरबा/गेवरा रोड	छत्तीसगढ़	122
84	बिजवासन से बहादुरगढ़ बरास्ता	दिल्ली, हरियाणा	36
	घुमनकेरा-हसनपुर-जफरपुर		
85	तुगलकाबाद-बहादुरगढ़	दिल्ली, हरियाणा	61
86	भावनगर -महुआ	गुजरात	118
87	भावनगर-तारापीठ	गुजरात	135
88	गांधीधाम-लखपन बरास्ता मुंद्रा मांडवी	गुजरात	287
89	हरिजी-महेसाणा-राधानपुर	गुजरात	108
90	खरगोदा-संथलपुर	गुजरात	111
91	कर्डिनार-पीपावाव तटीय लाइन	गुजरात	99
92	मोभा रोड-भद्रम	गुजरात	29
93	निनगला-गाधब-बबरा-खिजाड़िया जंक्शन	गुजरात	68
94	पोरबंदर-पोरबंदर पत्तन	गुजरात	5
95	प्रतापनगर-द्वेकला	गुजरात	105
96	राजकोट-जड़सन	गुजरात	61



सत्यमेव जयते
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

क्रम संख्या	प्रस्ताव का नाम	से गुजरने वाले राज्यों के नाम	लंबाई कि.मी. में
97	रजुला-जाफराबाद	गुजरात	26
98	सोमनाथ-कोडिनार	गुजरात	33
99	दाहोद-बंसवाड़ा	गुजरात, राजस्थान	120
100	भट्ट कलां-जाखल बरास्ता फतेहाबाद और रतिया	हरियाणा	92
101	हिसार से सिरसा बरास्ता अगरोहा और फतेहाबाद	हरियाणा	92
102	जगाधरी-चंडीगढ़	हरियाणा	80
103	कैथल - यमुना नगर बरास्ता करनाल	हरियाणा	128
104	कुरुक्षेत्र-पेहोचा	हरियाणा	24
105	रेवाड़ी-बहादुरगढ़ बरास्ता झाझर	हरियाणा	77
106	रोहतक-हिसार बरास्ता मेहम और हंसी	हरियाणा	68
107	जगाधरी-पौटा साहिब-राजबान	हरियाणा, हिमाचल प्रदेश	74
108	अबोहर-टोहाना बरास्ता भूना और फतेहाबाद	हरियाणा, पंजाब	207
109	पटियाला-जाखल/नरवाना बरास्ता समाना	हरियाणा, पंजाब	93
110	यमुना नगर से पटियाला बरास्ता कुरुक्षेत्र	हरियाणा, पंजाब	142
111	लोहारू-भिवानी	हरियाणा, राजस्थान	64
112	पानीपत-मेरठ	हरियाणा, उत्तर प्रदेश	104
113	पानीपत - मुजफ्फरनगर बरास्ता केराना	हरियाणा, उत्तर प्रदेश	93
114	ऊना - होशियारपुर	हिमाचल प्रदेश, पंजाब	44
115	ऊना-जयजोन डॉबा	हिमाचल प्रदेश, पंजाब	40
116	बाराजमड़ा-टाटिना	झारखण्ड	7
117	भोजूड़ीह-महुदा	झारखण्ड	23
118	गोमोह-चंद्रपुरा (बाईं पास)	झारखण्ड	7
119	गुना-मनोहरपुर	झारखण्ड	48
120	हंसडीहा से गोड्हा तक	झारखण्ड	29
121	कांद्रा-नामकोम	झारखण्ड	106
122	सिमडेगा तक विस्तार सहित लोहारदगा-गुमला	झारखण्ड	54
123	रांची-कर्बन्द्रा	झारखण्ड	93
124	टोरी-चतरा	झारखण्ड	66
125	झाझा-गिरिडीह बरास्ता सौनूचकई	झारखण्ड, बिहार	82
126	बरवाड़ीह-चिरीमिरी	झारखण्ड, छत्तीसगढ़	182
127	लोहरदगा-कोरबा	झारखण्ड, छत्तीसगढ़	326
128	रायगढ़-मांड कोलीयरी से भूपदेवपुर	झारखण्ड, उडीसा	63
129	टोरी-बिमित्रापुर	झारखण्ड, उडीसा	188
130	थालासेरी-मैसूर बरास्ता कोडागू	के ए आर, के ई आर	298
131	अलमाटी से याडगार	कर्नाटक	154
132	बागलकोट-कोडाची	कर्नाटक	111
133	बैंगलोर सिटी-बेलूर-मुडीगेरे-ऋगेरी	कर्नाटक	99
134	बैंगलोर-नांगली	कर्नाटक	120
135	बीजापुर-अठानी-शिडबल	कर्नाटक	112
136	बिसानटटम-मारीकूप्पम	कर्नाटक	12
137	देवनगरे-भद्रावटी बरास्ता चत्तागिरी	कर्नाटक	90
138	दुड्हन-टिप्पूर	कर्नाटक	37



सत्यमेव जयते
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

क्रम संख्या	प्रस्ताव का नाम	से गुजरने वाले राज्यों के नाम	लंबाई कि.मी. में
139	गडग - हरीहर बरास्ता हरपनहल्ली	कर्नाटक	94
140	गुंजू-कुलेम	कर्नाटक	113
141	कृष्णराजा नगर-कुशल नगर	कर्नाटक	59
142	कुशलनगर-चेन्नारायापट्टना बरास्ता कानपुर	कर्नाटक	80
143	मेडीकेरी-चेन्नारायापट्टना बरास्ता होलेनरसीपुर	कर्नाटक	117
144	मैसूर-मंगलोर बरास्ता मेडीकेरी एवं सुब्रमण्या	कर्नाटक	272
145	नीपानी-यायबाग बरास्ता चिकोडी	कर्नाटक	97
146	पांडवुरा-श्रवणबेलगोला	कर्नाटक	60
147	रणजीतपुरा-यशवंतनगर	कर्नाटक	11
148	तेलगुप्पा-होनावर	कर्नाटक	82
149	तुमकुर-देवनगरे	कर्नाटक	199
150	द्वाइटफॉल्ड-कोलार	कर्नाटक	53
151	यशवंदूर-चित्रदुर्ग	कर्नाटक	68
152	हैदराबाद-रायचूर	कर्नाटक, आंध्र प्रदेश	190
153	नंजनगुड-नीलाम्बूर बरास्ता सुलतान बथेरी	कर्नाटक, केरल, तमिलनाडु	238
154	अंगदीपुरम-कोडीकोड़	केरल	77
155	शोरनूर पर बल्ब रेल लाइन	केरल	5
156	एक्सेली-पूनलूर-त्रिवेन्द्रम	केरल	136
157	इडापल्ली-तिरुर	केरल	77
158	कंजनगढ-पंथूर	केरल	41
159	कायद्धुलम-त्रिवेन्द्रम बरास्ता अडूर और कोड्डरकरा	केरल	103
160	नीलाम्बर रोड-फेरोके बरास्ता मंजेरी और मवूर	केरल	69
161	थकळी-तिरुवल्ला-पथनमथिद्वा	केरल	50
162	तिरुर-अंगदीपुरम	केरल	41
163	वेकम-वेकम रोड	केरल	10
164	नंजनगुड-बडगरा बरास्ता व्योत्री, पूँजी, हितोड	केरल, कर्नाटक	230
165	मतुरै-कोड्डयम	केरल, तमिलनाडु	234
166	सवरीमाला से डिंडीगुल तक	केरल, तमिलनाडु	201
167	ब्यावरा-राजगढ-सिरोंग और बीना	मध्य प्रदेश	147
168	दमोह से कुंडलपुर	मध्य प्रदेश	35
169	गोटेगांव-रामटेक बरास्ता सिओनी	मध्य प्रदेश	275
170	हिरदागढ-दौमा	मध्य प्रदेश	14
171	इंदौर-बुधनी	मध्य प्रदेश	223
172	जबलपुर-पत्ता- बरास्ता दमोह	मध्य प्रदेश	246
173	कट्टारी-तिरोडी	मध्य प्रदेश	15
174	रेवा-ब्योहरी	मध्य प्रदेश	72
175	बिलासपुर से जबलपुर तक	मध्य प्रदेश, छत्तीसगढ़	372
176	राजनंदगांव-जबलपुर	मध्य प्रदेश, छत्तीसगढ़	427
177	खंडवा-नरदाना बरास्ता खरांने, सेधवा	मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र	225
178	उज्जैन-रामगंजमंडी बरास्ता अगर, सुसनेर झालावाड	मध्य प्रदेश, राजस्थान	190
179	रेवा-मिर्जापुर	मध्य प्रदेश, उत्तर प्रदेश,	170
180	झांसी-सवाई माधोपुर बरास्ता शिवपुरी, शिओपुरकलां	मध्य प्रदेश, उत्तर प्रदेश, राजस्थान	311



सत्यमेव जयते
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

क्रम संख्या	प्रस्ताव का नाम	से गुजरने वाले राज्यों के नाम	लंबाई कि.मी. में
181	बांद्रा-कुर्ला	महाराष्ट्र	5
182	बीड़-जलना	महाराष्ट्र	111
183	भोकर-धारवाड-मोर्योबाग	महाराष्ट्र	182
184	चिंचवाड-रोहा	महाराष्ट्र	95
185	दहनु रोड-नासिक रोड	महाराष्ट्र	168
186	धुले-अमलनेर	महाराष्ट्र	39
187	घटनादूर-अंदवाजोगी	महाराष्ट्र	21
188	गोरेगांव-बोरीवली	महाराष्ट्र	7
189	जलना-खमगांव	महाराष्ट्र	155
190	कल्याण-अहमदनगर-बरास्ता मुरबाद	महाराष्ट्र	240
191	कोल्हापुर-रत्नागिरि	महाराष्ट्र	211
192	कुर्ला-महुल	महाराष्ट्र	6
193	लातुर रोड-मुदखेड	महाराष्ट्र	138
194	मनमाड-इंदौर बरास्ता मालेगांव एवं धुले	महाराष्ट्र	350
195	नासिक - कापरगांव बरास्ता शिर्डीShirdi	महाराष्ट्र	92
196	पुणे - नासिक	महाराष्ट्र	265
197	रोटेगांव-पुंताम्बा	महाराष्ट्र	27
198	शोलापुर-तुलजपुर-उस्मानाबाद	महाराष्ट्र	80
199	वडसा-अमरोही-गडचिरोली	महाराष्ट्र	50
200	वर्धा-कटोल	महाराष्ट्र	80
201	वरोरा-उमरेर	महाराष्ट्र	106
202	तुली लाइन से तुली टाउन तक (तुली-तुली रोड)	नागार्लेंड	9
203	बरगढ़-नवांपाडा रोड	उड़ीसा	136
204	रूपसा-बांगरीपोसी का गुरुमहिषणी तक विस्तार	उड़ीसा	42
205	जेयपोर-नवरंगपुर	उड़ीसा	38
206	जेयपोर-कोड्डमेड्डा	उड़ीसा	148
207	जेयपोर-मल्कनगिरि	उड़ीसा	130
208	फुलबनी-बेरहमपुर	उड़ीसा	170
209	पुरी-कोणार्क	उड़ीसा	35
210	तलचेर स्टेशन से तलचेर झ संबलपुर लाइन	उड़ीसा	7
211	तलचेर/हिंडोल रोड - बेरहमपुर/गोपालपुर	उड़ीसा	293
212	गुनुपुर-थेरूवली	उड़ीसा	76
213	रायपुरझारसुगुडा बरास्ता खरतपलन, बलोदा बाजार, बटगांव और सरनगढ	उड़ीसा, छत्तीसगढ़	310
214	आंनदपुर सार्हिंब बरास्ता गढ़शंकर	पंजाब	45
215	बडोबल-सहनेवाल	पंजाब	29
216	फिरोजपुर-पट्टी	पंजाब	25
217	फिरोजपुर कैट-तरनतारन	पंजाब	47
218	कपुरथला-ब्यास	पंजाब	19
219	खेमकरण-फिरोजपुर	पंजाब	31
220	नांगलडेम-भाखडा	पंजाब	11
221	कादियांन से ब्यास तक	पंजाब	40
222	राजपुरा-चंडीगढ़	पंजाब	14



सत्यमेव जयते
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

क्रम संख्या	प्रस्ताव का नाम	से गुजरने वाले राज्यों के नाम	लंबाई कि.मी. में
223	सहनेवाल-लाडोवाल	पंजाब	31
224	सरना-माधोपुर	पंजाब	12
225	रामा मंडी-मऊर मंडी-मऊर मंडी बरास्ता तलवंडी साबो	पंजाब, हरियाणा	32
226	होशियारपुर-जूना	पंजाब, हिमाचल प्रदेश,	40
227	चंडीगढ़-देहरादून बरास्ता जगाधरी	पंजाब, हिमाचल प्रदेश, हरियाणा, उत्तराखण्ड	217
228	अजमेर-कोटा	राजस्थान	145
229	अजमेर-मेड्हा रोड	राजस्थान	65
230	अमरपुरा (जोरसी) से चिरवा बरास्ता तथावारी और सिंहाना	राजस्थान	50
231	अनुप नगर से बीकानेर तक	राजस्थान	155
232	अनुपगढ़ से कोलायत तक बरास्ता खजुवाला	राजस्थान	200
233	अनुपगढ़ - खजुवाला-जैसलमेर-रामगढ़	राजस्थान	485
234	बीकानेर-छत्रगढ़	राजस्थान	55
235	बीलारा-बार	राजस्थान	52
236	चुरू-तारानगर	राजस्थान	48
237	हनुमान गढ़-रतनगढ़ बरास्ता सरदार शहर	राजस्थान	198
238	जयपुर-टॉक	राजस्थान	97
239	जालोर-फलना	राजस्थान	72
240	झुंझुनु-पिलानी	राजस्थान	18
241	जोधपुर बाई पास लाइन	राजस्थान	18
242	कोलायत-पोखरण-बाड़मेर	राजस्थान	300
243	कोटा - देवगढ़ - मदरिया	राजस्थान	272
244	लोहासर- पिलानी	राजस्थान	22
245	मेड्हा सिटी - ब्यावर	राजस्थान	86
246	नाथद्वारा - फलना	राजस्थान	140
247	नाथद्वारा - टोडा रास सिंह	राजस्थान	236
248	नोखा सीकर बरास्ता वेदासर और सुजानगढ़	राजस्थान	180
249	फलोड़ी-बलोतेरा बरास्ता शेरगढ़, शैतरवा एवं देच्यु	राजस्थान	165
250	फलोड़ी - नागौर	राजस्थान	147
251	पुष्कर-मेड्हा रोड	राजस्थान	59
252	राम सिंह पुर - राजस्थान नहर	राजस्थान	27
253	रेवाड़ी-भिवाड़ी	राजस्थान	27
254	रिंगस-डीडवाना बरास्ता खाटु श्याम जी	राजस्थान	105
255	संभर लेक- थथना मिथरी	राजस्थान	29
256	सवाई माधोपुर - टॉक	राजस्थान	62
257	टॉक-देवली	राजस्थान	62
258	जैसलमेर से काँडला तक	राजस्थान, गुजरात	562
259	पलवल - अलवर	राजस्थान, हरियाणा	111
260	बरन - शिवपुरी	राजस्थान, मध्य प्रदेश	150
261	बड़ी सदरी - नीमच	राजस्थान, मध्य प्रदेश	48
262	रतलाम-बंसवाड़ा-झंगरपुर	राजस्थान, मध्य प्रदेश	176
263	उज्जैन-झालावाड़ - रामगंज मंडी	राजस्थान, मध्य प्रदेश	190



सत्यमेव जयते
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

क्रम संख्या	प्रस्ताव का नाम	से गुजरने वाले राज्यों के नाम	लंबाई कि.मी. में
264	अरक्कोणम से टिंडीवनम तक बरास्ता वलजपेट, रानीपेट और अरकोट	तमिलनाडु	96
265	अवडी-श्रीपेरूंबुदुर	तमिलनाडु	25
266	चेन्नै श्रीपेरूंबुदुर बरास्ता पूनामल्ली	तमिलनाडु	38
267	चिरंबरम-अङ्गूर बरास्ता अरियलपुर, पेरंबलुर	तमिलनाडु	167
268	डिंडीगुल-गुडलुर	तमिलनाडु	131
269	डिंडीगुल-कुमुली (लोअर कैम्प)	तमिलनाडु	134
270	एरोड से सत्यमंगलम तक	तमिलनाडु	63
271	जोलारपेट्टै इ होस्सुर बरास्ता कृष्णागिरि	तमिलनाडु	101
272	काटापादी - चेन्नै बरास्ता गुंडी - पूनामल्ली	तमिलनाडु	212
273	कुंभकोणम - नामाक्कल	तमिलनाडु	178
274	मदुरे-करैकुडी बरास्ता मेलुर, तिस्पत्तुर	तमिलनाडु	91
275	मदुरै-तुतीकोरिन	तमिलनाडु	144
276	मलयदुरुरै-तिस्लक्कैदैयर-तरमगंबडी-तिस्लनल्लर-करैकल	तमिलनाडु	47
277	मनमुरै-तुतीकोरिन	तमिलनाडु	126
278	मोरपुर-धर्मपुरी बरास्ता मुक्कनुर	तमिलनाडु	36
279	नीडमंगलम-पत्तुकोड़ी बरास्ता मन्नरगुडी, मदुकुर	तमिलनाडु	54
280	रामेश्वरम-धनुषकोटि	तमिलनाडु	17
281	सबरीमाला-चेंगावुर	तमिलनाडु	64
282	सत्यमंगलम-मेत्तुर	तमिलनाडु	90
283	थंजावुर-चेन्नै एषमोर बरास्ता अरियालुर	तमिलनाडु	315
284	थंजावुर-पोडुक्कोटै	तमिलनाडु	47
285	टिंडीवनम से कुड्लोर तक बरास्ता पुड्चेरी	तमिलनाडु	77
286	तिस्लवन्नमलै-जोलारपेटै	तमिलनाडु	85
287	विल्लीवक्कम-काटापादी	तमिलनाडु	153
288	मेत्तुर-चामराजनगर	तमिलनाडु, कर्नाटक	182
289	कोल्लेनगोडे-त्रिचुर	तमिलनाडु, केरल	59
290	हरिद्वार-कोट्टद्वार-रामनगर	उत्तराखण्ड	142
291	मुजफ्फर नगर से हरिद्वार तक बरास्ता रुड्की	उत्तराखण्ड	51
292	ऋषिकेश- देहरादून	उत्तराखण्ड	20
293	ऋषिकेश - दोडवाला	उत्तराखण्ड	20
294	आगरा क्षेत्र बाईं पास लाइन का प्रावधान	उत्तर प्रदेश	2
295	अलीगढ़-झिङ्झक बरास्ता सिकंदरारो और मैनपुरी	उत्तर प्रदेश	268
296	अलीगढ़-कासगंज	उत्तर प्रदेश	64
297	इलाहाबाद-प्रयाग-फाकामऊ	उत्तर प्रदेश	13
298	आनंदनगर-घुगुली	उत्तर प्रदेश	50
299	आनंदनगर-कालानगंज	उत्तर प्रदेश	60
300	बाढ़-भईसा	उत्तर प्रदेश	5
301	बड़ौत-छपराली	उत्तर प्रदेश	16
302	बरहन बाजाल-फेजाबाद बरास्ता दोहरीघाट	उत्तर प्रदेश	194
303	बेरहन-एटा बरास्ता शाहजहां पुर	उत्तर प्रदेश	150
304	भदोल-बबतपुर	उत्तर प्रदेश	36



सत्यमेव जयते
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

क्रम संख्या	प्रस्ताव का नाम	से गुजरने वाले राज्यों के नाम	लंबाई कि.मी. में
305	बिध्याचल-भौद्धी	उत्तर प्रदेश	38
306	चौला-बुलंदशहर	उत्तर प्रदेश	16
307	दौराला-हस्तिनापुर	उत्तर प्रदेश	31
308	देवरिया सदर-पदरोना	उत्तर प्रदेश	63
309	धामपुर-अफजलांज-कालागढ़ एवं अफजलांज-अलीगंज	उत्तर प्रदेश	157
310	एटा-कासगंज	उत्तर प्रदेश	29
311	फरुखाबाद-गोला गोकरनाथ	उत्तर प्रदेश	158
312	हमीरपुर-हमीरपुर रोड	उत्तर प्रदेश	6
313	ईदगाह-फतेहपुर बाईं पास लाइन	उत्तर प्रदेश	6
314	जेयगाथपुर-व्यास नगर	उत्तर प्रदेश	2
315	खलिलाबाद-नौगढ़	उत्तर प्रदेश	71
316	खलिलाबाद-बलरामपुर	उत्तर प्रदेश	145
317	खुर्जा -राया नई लाइन बरास्ता मत, सुरीर, बजना	उत्तर प्रदेश	90
318	कौच-जलाऊ	उत्तर प्रदेश	25
319	लक्सर-बक्सर	उत्तर प्रदेश	130
320	लालगंज-बछरवां बरास्ता गुरबक्षगंज	उत्तर प्रदेश	39
321	लोहता-जंये	उत्तर प्रदेश	69
322	माधोगंज-ओहादपुर	उत्तर प्रदेश	27
323	मऊ-गाजीपुर सिटी	उत्तर प्रदेश	42
324	ओरई-जालोन	उत्तर प्रदेश	23
325	पंको-मंधाना	उत्तर प्रदेश	12
326	सहजन्नां-दौहरीघाट-इंदारा	उत्तर प्रदेश	103
327	संभल हातिम सराय से राजघाट तक	उत्तर प्रदेश	49
328	संभल हातिम सराय-गजरौला	उत्तर प्रदेश	43
329	शाहगंज-सुल्तानपुर-अमेठी-गढ़ीमनिकपुर	उत्तर प्रदेश	142
330	शाहजहां पुर-बदायु	उत्तर प्रदेश	113
331	सीतापुर-बहराइच बरास्ता विस्तीर्ण	उत्तर प्रदेश	65
332	सीतापुर-बहराइच बरास्ता लहरपुर - तंबोर और मिहिरपुवा	उत्तर प्रदेश	110
333	सीतापुर-ननपारा	उत्तर प्रदेश	135
334	टनकपुर-पुर्णिगिरि	उत्तर प्रदेश	12
335	तारीघाट-गाजीपुर	उत्तर प्रदेश	9
336	मारीपेट-तुगलकाबाद	उत्तर प्रदेश, दिल्ली	36
337	खुर्जा-पलवल-रेवाड़ी-रोहतक	उत्तर प्रदेश, हरियाणा	213
338	मेरठ-पानीपत	उत्तर प्रदेश, हरियाणा	95
339	भिंड-ओरई - महोबा	उत्तर प्रदेश, मध्य प्रदेश	216
340	नौतनवां-भैरवाहा	उत्तर प्रदेश, नेपाल	15
341	नेपालगंज रोड (भारत)- नेपालगंज(नेपाल)	उत्तर प्रदेश, नेपाल	12
342	देहरादून- सहारनपुर	उत्तर प्रदेश, उत्तराखण्ड	69
343	आमटा-बोनगांव	पश्चिम बंगाल	16
344	बरकेश्वर-सिउडी	पश्चिम बंगाल	16

क्रम संख्या	प्रस्ताव का नाम	से गुजरने वाले राज्यों के नाम	लंबाई कि.मी. में
345	बालुरघाट-हिल्ली	पश्चिम बंगाल	29
346	बैंडल-नैहाटी-बाई पास	पश्चिम बंगाल	9
347	बांकुरा-रानीपांज बरास्ता मेडिनीपुर	पश्चिम बंगाल	43
348	बोनगांव-बागदहा	पश्चिम बंगाल	25
349	बज बज- फाल्टा	पश्चिम बंगाल	25
350	बज बज - नमখना - क्रेजरगांज	पश्चिम बंगाल	132
351	बज बज - पुजली	पश्चिम बंगाल	11
352	बज बज - उलुबेरिया	पश्चिम बंगाल	25
353	बर्धवान - तारकेश्वर	पश्चिम बंगाल	61
354	केनिंग - गोलाबाड़ी	पश्चिम बंगाल	20
355	केर्निंग-सोनाखाली	पश्चिम बंगाल	17
356	चौरीगाड़ा-कंडी	पश्चिम बंगाल	16
357	डान्कुनी-शियाखला	पश्चिम बंगाल	17
358	डान्कुनी-चंपाडांगा बरास्ता शियाखला एवं शियाखला से बरगछिया	पश्चिम बंगाल	42
359	गुंजरिया से गाजोल बरास्ता इतहर, रायगंज	पश्चिम बंगाल	107
360	हसनबाद-प्रतापादित्य नगर	पश्चिम बंगाल	29
361	झारग्राम-पुरुलिया	पश्चिम बंगाल	136
362	जोयनगर से जमताड़ा तक	पश्चिम बंगाल	20
363	कालीपांज-बुनियादपुर	पश्चिम बंगाल	33
364	कथलबेरिया-प्रतापादित्य नगर	पश्चिम बंगाल	30
365	खड़गपुर-डान्कुनी	पश्चिम बंगाल	15
366	कृष्णानगर-करीमपुर	पश्चिम बंगाल	65
367	मेखलीगंज और हल्दीबाड़ी और मेखलीगंज से चंद्रभंगा तक विस्तार	पश्चिम बंगाल	26
368	मुर्शिदाबाद-कंडी बरास्ता खण्डाघाट और बेरहमपुर	पश्चिम बंगाल	31
369	पार्क सरक्स से धमखली तक	पश्चिम बंगाल	36
370	प्रतीक-सितड़ी	पश्चिम बंगाल	34
371	रायगंज-चिलमपुर	पश्चिम बंगाल	37
372	रामसोई-बिनारगुड़ी	पश्चिम बंगाल	33
373	समसी-चंचल-हरीशचंद्रपुर	पश्चिम बंगाल	28
374	शक्तिगढ़-नैहाटी	पश्चिम बंगाल	13
375	सोनारपुर-धमखली	पश्चिम बंगाल	50
376	ताड़केश्वर-मगरा पुनर्बहाली	पश्चिम बंगाल	52
377	बानरहाट-सम्टसे (भूटान)	पश्चिम बंगाल, भूटान	23
378	हसिमारा, फु-एंटशोर्लिंग (भूटान)	पश्चिम बंगाल, भूटान	18
379	बरसोई-चंचल	पश्चिम बंगाल, बिहार	33
380	समसी-दालखोला	पश्चिम बंगाल, बिहार	22
381	न्यू जलपाईगुड़ी -ककराबिड़ा (नेपाल)	पश्चिम बंगाल, नेपाल	46
382	दीधा-जलेश्वर	पश्चिम बंगाल, उडीसा	41
	अन्य नई लाइनों के लिए जोड़		36848
	नई लाइनों के लिए जोड़		39609



संसदीय जारी
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

क्रम संख्या	प्रस्ताव का नाम	से गुजरने वाले राज्यों के नाम	लंबाई कि.मी. में
ख	<u>आमान परिवर्तन</u>		
ख-1	<u>दुर्गम क्षेत्र में आमान परिवर्तन</u>		
1	बरईग्राम-डुल्लाबचेरा	असम	29
2	करीमगंज-मेहशासहेन	असम	10
3	बड़ी लाइन का पठानकोट-जोगिन्द्र नगर-कांगरा वेल्ली तक विस्तार बैजनाथ से भानूपाली बरास्ता मंडी-बिलासपुर	हिमाचल प्रदेश, पंजाब	352
	दुर्गम क्षेत्र में आमान परिवर्तन के लिए जोड़		391
ख-2	<u>अन्य आमान परिवर्तन</u>		
1	बरडीवास तक विस्तार सहित जघनगर-बिजलपुर(नेपाल)	बिहार, नेपाल	70
2	आवाजी (एन एल) तक विस्तार सहित मेहसाना- तरंगा हिल (जी सी)	गुजरात	108
3	कोटा नई लाइन तक विस्तार सहित ग्वालियर-शिवपुर कालेन	मध्य प्रदेश, राजस्थान	284
4	भलूक रोड बरास्ता अमदाबाद तक विस्तार सहित कटिहार-तेजनारायनपुर लाइन	बिहार, पश्चिम बंगाल	57
5	अभानपुर-राजिम सहित रायपुर-धामत्री	चत्तीसगढ़	89
6	भद्रम-बोचेसन-पटेलाड-नांदेड	गुजरात	59
7	भद्रम-सामनी-जाम्बूसर-विश्वामित्री	गुजरात	96
8	बोटाड-अहमदाबाद	गुजरात	170
9	धासा-जैतलसर	गुजरात	104
10	जाम्बूसर-काची	गुजरात	26
11	कलोल-कोटासन	गुजरात	37
12	कोसाम्बा-उमरपाडा	गुजरात	65
13	मियागाम-दभोई-सामलाया	गुजरात	97
14	छिंदवाडा-नैनपुर	मध्य प्रदेश	140
15	अचलपुर-मुटाजपुर-यवतमाल, पुलगांव-अरवी	महाराष्ट्र	221
16	नामधीर-नामधीर	महाराष्ट्र	106
17	अजंता की गुफाओं तक विस्तार सहित पचौरा-जामनेर	महाराष्ट्र	104
18	आमला विस्तार सहित पुलगांव-अरवी	महाराष्ट्र, मध्य प्रदेश	154
19	गंगापुर सिटी तक विस्तार सहित धौलपुर-सिरमूरा	राजस्थान	144
20	मारवाड़-मावली	राजस्थान	183
21	मावली से बारी सादरी	राजस्थान	82
22	थंजावूर-तिरुचेरापल्ली	तमिलनाडु	50
23	दोहरीयाट-इनडारा	उत्तर प्रदेश	35
24	नानपारा नेपालांज सहित गोडा-बाइराइच- मैइलानी-सीतापुर-लखनऊ	उत्तर प्रदेश	479
25	पीलीभीत-शाहजहांपुर	उत्तर प्रदेश	84
26	कटवा-अहमेदपुर	पश्चिम बंगाल	53
	अन्य क्षेत्रों में		3097
	आमान परिवर्तन के लिए जोड़		3488
ग	<u>दोहरीकरण</u>		
1	काजीपेट-विजयवाडा-गुदूर तीसरी लाइन	आंध्र प्रदेश	555



सत्यमेव जयते
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

क्रम संख्या	प्रस्ताव का नाम	से गुजरने वाले राज्यों के नाम	लंबाई कि.मी. में
2	कृष्णा कैनल-गुंटुर-तेनाली	आंध्र प्रदेश	53
3	नालापाड़-बीबीनगर	आंध्र प्रदेश	243
4	पेनडूरटी-सिंहाचलम नाथ	आंध्र प्रदेश	7
5	सिंकंदराबाद-द्रोणाचलम बरास्ता महबूबनगर, गडवाल, महबूबनगर, गडवाल, कुरनूल	आंध्र प्रदेश	297
6	सिंकंदराबाद-भौंगीर तीसरी लाइन	आंध्र प्रदेश	38
7	विजयवाडा-गुडीवाडा-भीमावरम-नरसापुर और गुडीवाडा-मछलीपटनम	आंध्र प्रदेश	175
8	सरायधाट पर गुवाहाटी द्वितीय रेल पुल	असम,	7
9	किंतुल-नवादा-गया	बिहार	123
10	समस्तीपुर-दरभंगा	बिहार	37
11	वालिमकीनगर-नरकटियांगंज-मुजफ्फरपुर	बिहार	210
12	भागलपुर-बरहरवा	बिहार, झारखंड	129
13	गोधरा-आनंद	गुजरात	79
14	विरमग्राम-सुरेन्द्र नगर	गुजरात	65
15	विरार-अहमदाबाद	गुजरात, महाराष्ट्र	504
16	अंबाला कैंट-चंडीगढ़	हरियाणा, पंजाब	45
17	अंबाला कैंट-सिरहिंद तीसरी लाइन	हरियाणा, पंजाब	53
18	जाखल-भठिडा	हरियाणा, पंजाब	96
19	डॉंगरापोसी-पेंड्रासाली के बीच तीसरी लाइन और राजधरस्था तक विस्तार सहित	झारखंड	75
20	पतरातू-चाँडिल बरास्ता बरकाकाना	झारखंड, पश्चिम बंगाल	139
21	होस्पेट-स्वामीहल्ली (58.97 कि.मी.)	कर्नाटक	29
22	तोरनगल्लू-रणजीतपुरा	कर्नाटक	23
23	यलंका-पेनूर्डोंडा	कर्नाटक, आंध्र प्रदेश	120
24	होस्पेट-हुबली-अलनावार-लौंडा-वास्को-डी-गामा	कर्नाटक, गोवा	342
25	एर्णाकुलम-कायनकुलम बरास्ता एलेप्पी	केरल	100
26	त्रिवेन्द्रम-कन्याकुमारी	केरल, तमिलनाडु	86
27	भोपाल-इटारसी तीसरी लाइन	मध्य प्रदेश	106
28	इटारसी-नागपुर-वर्धा-बल्लारशाह तीसरी लाइन	मध्य प्रदेश	306
29	उज्जैन-इंदौर	मध्य प्रदेश	80
30	विद्युतीकरण सहित दोंड-मनमाड	महाराष्ट्र	238
31	कल्यान-कसारा तीसरी लाइन	महाराष्ट्र	67
32	कोल्हापुर-पुणे	महाराष्ट्र	326
33	पुणे-लोनावला Quadrupling	महाराष्ट्र	64
34	पुणे-मिरज-कोल्हापुर	महाराष्ट्र	326
35	विधरोली-ट्रामबे से वाडाला	महाराष्ट्र	13
36	बल्लारशाह-काजीपेट तीसरी लाइन	महाराष्ट्र, आंध्र प्रदेश	234
37	बद्रक-नेरगुंडी तीसरी लाइन	उड़ीसा	105
38	खुदा रोड-पुरी (डेलंग-पुरी)	उड़ीसा	29
39	संबलपुर-तालचेरे	उड़ीसा	168
40	कोरापुट-किरनडुल (256 कि.मी.)	उड़ीसा, छत्तीसगढ़	150
41	राजपुरा-भठिडा	पंजाब	174
42	बांदीकुई-अलवर	राजस्थान	60



संसदीय जारी
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

क्रम संख्या	प्रस्ताव का नाम	से गुजरने वाले राज्यों के नाम	लंबाई कि.मी. में
43	फुलेरा से मेरठ रोड	राजस्थान	153
44	चॅंगापट्ट-तूटीकोरिन	तमिलनाडु	513
45	चेन्नई सेंट्रल-विल्लीवकम पांचवी एवं छठी लाइन	तमिलनाडु	152
46	सेलम का दोहरीकरण (मेनेसाइट)- ओमालूर-मेंट्रूर धाम	तमिलनाडु	37
47	लाकसर-हरीद्वार-देहरादून	उत्तराखण्ड	79
48	अलीगढ़-गाजियाबाद चौथी लाइन	उत्तर प्रदेश	103
49	आँडीहार-चाराणपी-मंडुआडीह	उत्तर प्रदेश	39
50	गाजियाबाद-पनकी फेज II (टुडला-अलीगढ़-तीसरी लाइन	उत्तर प्रदेश	78
51	खुर्दा-हायुड़-मेरठ	उत्तर प्रदेश	93
52	लोहटा-झांगाई	उत्तर प्रदेश	75
53	लखनऊ-मल्हौर	उत्तर प्रदेश	20
54	लखनऊ-वाराणसी बरास्ता बरेली एवं अमेठी	उत्तर प्रदेश	281
55	मेरठ-सहारनपुर	उत्तर प्रदेश	114
56	पनकी-मुगलसरय तीसरी लाइन	उत्तर प्रदेश	356
57	पनकी-टुडला-तीसरी लाइन	उत्तर प्रदेश	219
58	शाहदरा-शामली	उत्तर प्रदेश	87
59	शिकोहाबाद-फरूखाबाद	उत्तर प्रदेश	106
60	बर्लूंपुर और सियालदह (बल्लेगुजे) (तीसरी लाइन)	पश्चिम बंगाल	20
61	बर्नपुर-आसनसोल	पश्चिम बंगाल	5
62	हावड़ा-बंडेल चौथी लाइन	पश्चिम बंगाल	39
63	जिरट-कटवा	पश्चिम बंगाल	83
64	खड़ागुर-मिदनापोर बरास्ता गिरिमेदान	पश्चिम बंगाल	8
65	विद्युतीकरण सहित लालगोला-कृष्णानगर	पश्चिम बंगाल	127
66	राजगोडा-दुर्ग चाक और दुर्ग चाक हल्दिया	पश्चिम बंगाल	54
67	सांतिपुर-कालीनारायनपुर	पश्चिम बंगाल	16
68	सियालदह-दम दम पांचवी और छठी लाइन	पश्चिम बंगाल	7
69	शक्तिगढ़-दानकुटी चौथी लाइन	पश्चिम बंगाल	128
70	न्यू जलपाईगुड़ी-न्यू अलीपुरद्वारा दोहरीकरण के लिए जोड़	पश्चिम बंगाल, असम	168
			9236

- नोट:** सर्वेक्षण पूरे किए गए लेकिन परियोजनाओं को शुरू नहीं किया गया की सूची उपलब्ध दस्तावेजों के आधार पर तैयार की गई है. चूंकि सर्वेक्षणों की सूची वर्ष 1947 से है. विगत वर्षों में परिस्थितियों में अन्याधिक अंतर आया है. इस तरह इन सर्वेक्षणों में किया गया लागत का आकलन आज की तिथि में वास्तविक लागत अनुमान नहीं हो सकते. तदनुसार, वर्तमान में नए लाइनों, आमान परिवर्तन और दोहरीकरण के लिए वहन की जा रही वर्तमान लागत को प्रारंभिक सर्वेक्षणों की लागत का आकलन करने के आधार पर किया गया है. अनुमानित लागत प्राक्कलन नई लाइनों के लिए कुल लागत 359068 16298 46180 421546 आमान परिवर्तन के लिए कुल लागत दोहरीकरण के लिए कुल लागत नई लाइनों, आमान परिवर्तन और दोहरीकरण के लिए कुल जोड़



सत्यमेव जयते
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

अनुलग्नक-II

विज्ञन 2020

क्षमता संवर्धन आधुनिकीकरण कार्य

(लागत आंकड़े रुपए में)

वास्तविक लक्ष्यनिवेशवास्तविक लक्ष्यनिवेश

विस्तृत कोटि	उप-कोटि	अल्पकालीन (2010-11-2011-12)		दीर्घकालीन (2012-13-2019-20)		कुल	
		वास्तविक लक्ष्य	निवेश	वास्तविक लक्ष्य	निवेश	वास्तविक लक्ष्य	निवेश
1. तंगियों को दूर करना	यातायात सुविधाएं (जैसे फ्रेट बायपास, संभारतंत्र पार्कों सहित फ्रेट तथा पासेल सेवाओं के लिए टार्मिनल सुविधाएं)	-	3,000	-	20,000	-	23,000
	गति बढ़ाना	-	0	-	25,000	-	25,000
2. (निवेश प्रगति पर चल रहे दोनों कार्यों और दर्शाएं गए पूरे किए गए कार्यों के लिए हैं)	नई लाइन	1000 कि.मी.	10,000	24,000 कि.मी.	170,000	25,000 कि.मी.	180,000
	दोहरीकरण / तिहाईकरण / चौगुलीकरण (डी एम सी सहित)	1000 कि.मी.	6000	11000 कि.मी.	124,000	12000 कि.मी.	130,000
	आमान परिवर्तन	2500 कि.मी.	7000	9,500 कि.मी.	28,000	12000 कि.मी.	35,000
	महानगर परिवहन परियोजनाएं	-	9450	-	51,000	-	60,450
	उच्च गति वाले घनत्व नेटवर्क के लिए 2x25के वी प्रणाली सहित विद्युतीकरण	2000 कि.मी.	1800	12,000 कि.मी.	10,800	14,000 कि.मी.	12,600
3. चल स्टॉक	मालभाड़ा-मालडिल्ला	33909	10173	255,227	76,567	289,136	86,740
	डीजल रेल इंजन	690	7245	4644	48,762	5334	56,007
	बिजली इंजन	555	6720	3726	58153	4281	64,873
	यात्री सवारी डिब्बों, ई.एम.यू./डी.ई.एम.यू./एम.ई.एम.यू.	6912	11061	43,968	71,462	50,880	82,523
	* उन्नयन/विस्तार उत्पादन यूनिट /कारखानों को स्थापित करना	-	10364	-	91,231	-	101,595
4. सेवा में सुधार	यात्री-विश्वस्तरीय स्टेशनों तथा एम एफ सी	12 स्टेशन	20000	38 स्टेशन	70,000	50 स्टेशन	90,000
	आदर्श स्टेशन	-	200	-	800	-	1,000
	सुरक्षा	-	600	-	4,000	-	4,600
5. तकनीकी उन्नयन तथा संरक्षा	रेलपथ नवीकरण तथा 25 टन धुरा भार	11030 कि.मी.	16275	30210 कि.मी.	55,130	41240 कि.मी.	71,405
	पुल	2800	1000	18000	7,000	20,800	8,000
	सिंगल एवं दूरसंचार/यांत्रिक/बिजली कार्य	-	8577	-	27,789	-	36,366
6. उच्च गति वाले गलियारे	सूचना प्रौद्योगिकी सहायता	-	1383	-	8,400	-	9,783
	-	0	2000	200,000	2000 कि.मी.	200,000	
7. अन्य	अनुसंधान/स्टाफ क्वार्टर/सार्वजनिक क्षेत्र के उपकरणों में निवेश, पावर संयंत्र आदि	-	9900	-	99,000	-	108,900
8. कुल			140,748	-	12,47,094	-	1,387,842

नए डिपो की स्थापना/कारखानों का उन्नयन आदि शामिल है।

नोट: निवेश संबंधी आंकड़े केवल कच्चा और अनंतिम मूल्यांकन दर्शाते हैं।

विज्ञन 2020



सरकारी जारी
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

अनुलग्नक-III

कार्य-योजना :

अल्पकालिक और दीर्घकालिक

अध्याय-V में उल्लिखित लक्षणों को प्राप्त करने के लिए निम्नलिखित कार्यनीतियां अपनाई जाएंगी:

1. अवसंरचना

- क) अल्पकालीन से मध्यकालीन अवधि में, तंगियों को दूर करने और शीघ्रता से क्षमता सृजित करने पर जोर दिया जाएगा। इसे यातायात सुविधा संबंधी कार्यों, जैसे ब्लॉक खंडों को विघटित करना, प्रतिकूल संचलनों को दूर करना और टर्मिनल सुविधाओं में सुधार, आदि की पहचान करके और उन्हें पूरा करके बड़े शहरों में फ्रेट बायपास उपलब्ध कराकर प्राप्त किया जाएगा। इसके साथ-साथ, आमान परिवर्तन द्वारा या मिसिंग संपर्कों, यदि कोई हो, को बंद करके व्यस्ततम मार्गों के वैकल्पिक मार्गों को खोलने के लिए प्रयास किए जाएंगे। अन्त में एचडीएन पर यात्री और फ्रेट मार्गों के पृथक्करण और अधिकांश व्यस्त मार्गों पर पर्याप्त पृथक्करण ही लक्ष्य होगा। समर्पित माल गलियारों और यात्री गलियारों पर गतिवर्धक परियोजनाओं का कार्य एक समयबद्ध रीति से पूरा किया जाएगा।
- ख) परियोजना निष्पादन क्षमता को सुदृढ़ किया जाएगा।
- ग) पत्तन संपर्क कार्यों को पत्तनों और अन्य मुख्य उपयोगकर्ताओं के साथ भागीदारी से प्राथमिकता पर शुरू किया जाएगा।
- घ) नई लाइन परियोजनाओं को वित्त-पोषित करके और नई लाइन परियोजनाओं के संपूर्ण थ्रू-फॉरवर्ड को हटाने के लिए एक गैर व्यपगत समर्पित निधि का सृजन किया जाएगा। पूँजी लागतों के लिए राज्य सरकारों का समर्थन जुटाने और परिचालनिक हानियों को बांटने के लिए एक रूपरेखा बनाई जाएगी।
- ड.) पूर्वोत्तर (नई लाइन और आमान परिवर्तन) और जम्मू एवं कश्मीर (नई लाइन) के लिए संपर्क परियोजनाओं को प्राथमिकता दी जाएगी। सभी राज्य की राजधानियों को रेल-मार्ग द्वारा जोड़ा जाएगा। च) एक मिलियन से अधिक आबादी वाले बड़े शहरों में कम्यूटर और नॉन-कम्यूटर लाइनों के बीच पृथक्करण राज्य सरकारों और शहर प्राधिकरणों के साथ भागीदारी द्वारा किया जा सकता है।
- छ) सभी निर्माण परियोजनाओं को आधुनिक तकनीक और निर्माण उपस्कर का प्रयोग करके निष्पादित किया जाएगा। अनुरक्षण मुक्त आर्थिक और स्थाई परिसंपत्तियों के सृजन पर जोर दिया जाएगा। रेलपथ परिसंपत्तियों को उचित हालत में बनाए रखने और विश्वसनीय एवं निर्बाध सेवा प्रदान करने के लिए यंत्रीकृत अनुरक्षण अपनाया जाएगा।
- ज) परियोजनाओं के कुशल निष्पादन विशेषकर विश्वस्तरीय स्टेशनों के निर्माण, मल्टी-मोडल संभार तंत्र पार्कों, कोल्ड-चैन सुविधाओं और पत्तन/आौद्योगिक समूहों से संपर्क जैसे क्षेत्रों में निजी सार्वजनिक भागीदारी का प्रयोग किया जाएगा।

2. विपणन (मार्केटिंग)

- क) फ्रेट : रेलों को अपना ध्यान थोक यातायात खंडों और कंटेनर कार्गो, जैसी वस्तुएं जिन्हें ये पहले से ही ढां रही हैं और नई वस्तुओं जैसे फ्लाई एश, ऑटोमोबिल आदि को प्राप्त करने में अपनी उपस्थिति को निजी क्षेत्र के फ्रेट परिचालकों के साथ भागीदारी करके सुदृढ़ करने में केंद्रित करना चाहिए। विशेष रूप से छोटी या दो पॉइंट रेक सेवाएं तैयार की जाएंगी। वस्तुओं की विशिष्ट आवश्यकताओं को पूरा करने वाले विशेष उद्देश्य वाले चल स्टॉक लगाए जाएंगे। उदारीकृत मालिङ्गिया निवेश तथा पट्टा योजना द्वारा इन्हें प्रोत्साहन दिया जाएगा। विशेष प्रयासों से लम्बी दूरी वाले यातायात को शुरू किया जाएगा।
- ख) यात्री : यात्री खंड में, प्रणाली की संवर्धित क्षमता की गति बढ़ाने और यात्री यातायात की मांग को संतोषजनक



सत्याग्रह जयम्
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

तरीके से पूरी करने में प्रयोग किया जाएगा। सेवाओं की गुणवत्ता को उत्तरोत्तर बढ़ाया जाएगा। रेल की टिकटों के संवितरण चैनलों में लगातार सुधार किए जाएंगे ताकि रेलवे टिकट प्राप्त करना पूरी तरह से परेशानी मुक्त हो जाए। पीआरएस/यूटीएस टर्मिनल, ई-टिकट सेवाएं तथा पोस्ट ऑफिस, एटीएम मशीनों, पैट्रोलपम्प से टिकट लेना तथा अनारक्षित यात्रा के लिए स्मार्ट कार्ड आधारित टिकट प्राप्त करने संबंधी सुविधाओं का विस्तार किया जाएगा, जिससे ये सेवाएं प्राप्त करना आसान हो जाए। इसके लिए नई एवं प्रचलित तकनीकियों को अपनाया जाएगा।

- ग) आवधिक तथा नियमित यात्री/मार्केट सर्वेक्षण कराए जाएंगे। इसके परिणामों का सेवाओं/सुपुर्दगी की प्रक्रिया को अधिक उत्तम बनाने हेतु प्रयोग किया जाएगा। सूचना तकनीक का उपयोग ग्राहक संबंध प्रबंधन (सी आर एम) और उत्पादन प्रबंधन प्रणाली के विकास के लिए किया जा सकता है।

3. फ्रेट व्यवसाय

- क) समयक्रम और सेवा की गुणवत्ता के संबंध में ग्राहकों की मांगों को पूरा करने पर जोर दिया जाएगा। समयबद्ध और प्रतिभूत-सुपुर्दगी मालभाड़ा सेवाएं मानक होंगी। मालभाड़ा सेवाएं इस तरह बनाई जाएंगी कि वे ग्राहकों के पूर्व तयशुदा कार्यक्रम के अनुसार हों। इस लक्ष्य को प्राप्त करने में समर्पित माल गलियारे अत्यधिक सहायक सिद्ध होंगे।
- ख) सवारी तथा मालडिब्बों की गंतव्य तथा मार्गवर्ती जाँच में कमी लाकर और उनको युक्तिसंगत बनाकर लागत कम करने पर लगातार जोर रहेगा।
- ग) निष्ठावान ग्राहक, जो अपना माल साइडिंग से साइडिंग तक रेल द्वारा ले जाते हैं और कुशल मालभाड़ा टर्मिनलों और सम्हलाई प्रणालियों की स्थापना और परिचालन में सहभागी होते हैं, की कुशलता के कारण प्राप्त लाभ का एक अंश बांटकर उन्हें प्रोत्साहित किया जाएगा।
- घ) बहु उपयोगकर्ताओं के उपयोग के लिए मालभाड़ा टर्मिनलों और साइडिंगों को प्रोत्साहन दिया जाएगा।
- ड.) शुल्क निर्धारण बहुआयामी और बाजार आधारित होगा।
- च) ग्राहकों की आवश्यकताओं के अनुरूप उच्च पे लोड से टेयर अनुपात वाले (वर्तमान में 2-2.5 की तुलना में कम से कम 3.5) चलस्टॉक विकसित किए जाएंगे और लगाए जाएंगे।
- छ) माँग पत्र देने, मालभाड़ा भुगतान तथा बीजक (इनवाएस) अप्रेषित करने के साथ-साथ माल के आगे बढ़ने के वास्तविक समय की खोज खबर रखने के लिए सूचना तकनीक आधारित एमआईएस और ग्राहक संबंध प्रबंधन प्रणाली अपनायी जाएगी।
- ज) मालगाड़ियों की औसत गति 25 किमी प्रति घंटा से बढ़ाकर 50 किमी प्रति घंटा की जाएगी।

4. यात्री संव्यवहार

- क) यात्री व्यवसाय को तीन अलग-अलग खंडों यथा, तेज अंतर्नगरीय, धीमी गति वाली पैसेंजर और उपनगरीय में बाँटा जाएगा। इस नीति में उपनगरीय सेवाओं के लिए एक अलग संगठन, धीमी गति वाली पैसेंजर के चलस्टॉक का एमईएमयू/डीएमयू द्वारा प्रतिस्थापन और तेज गति वाली सेवाओं सहित तीव्र सेवाओं की एक बड़ी शृंखला पर जोर रहेगा।
- ख) सार्वजनिक निजी भागीदारी के माध्यम से पूर्व घोषित 50 स्टेशनों को विश्वस्तरीय स्टेशनों में विकसित किया जा चुका है तथा और स्टेशनों को विकसित करने का कार्य आरंभ किया जाएगा। यात्रियों को उच्च गुणवत्ता वाली सेवाएं और सुविधाएं उपलब्ध कराने के लिए 50 स्टेशनों पर मल्टी फंक्शनल कॉम्प्लैक्स विकसित किए जाएंगे।
- ग) आदर्श स्टेशन के रूप में पहचान किए गए 375 स्टेशनों का विकास किया जाएगा और वहां सभी आधुनिक सुविधाएं जैसे पेयजल, शौचालय, प्रतीक्षाकक्ष, डॉरमिट्री और आधुनिक गाड़ी संसूचना, डिसप्ले और साइनेज उपलब्ध कराई जाएंगी।



- घ) माँग पूरी करने के लिए टर्मिनल क्षमता तैयार की जाएगी. स्वचालित कोच धुलाई संयंत्रों, ट्रेन प्रिपरेशन सुविधाओं, लम्बी अवधि की कचरा प्रबंधन प्रणालियों से सुसज्जित किया जाएगा. आल वेदर गर्त लाइनों, यंत्रीकृत जांच, पहचान और मरम्मत प्रणालियों की स्थापना की जाएगी.
- ड.) पृथक्कृत यात्री गलियारों पर प्रीमियम यात्री गाड़ियों की अधिकतम अनुमेय गति बढ़ाकर 160-200 किमी प्रति घंटा की जाएगी. राष्ट्रीय और राज्यों की राजधानियों के बीच तथा राज्यों की राजधानियों और प्रमुख शहरों के बीच उच्च गति वाली व्हाइट टू व्हाइट सेवा और रात्रिकालीन संपर्क नियमित फ्रीक्वेंसी पर उपलब्ध कराई जाएगी.
- च) इष्टतम एर्गोनॉमिक डिज़ाइन वाले उच्च क्षमता वाले सवारी डिब्बों तथा इंटरसिटी ट्रेनों के लिए डबल डेकर सवारी डिब्बों का विकास किया जाएगा. सवारी डिब्बों में सीटों/शायिकाओं का अभिनव डिज़ाइन बनाया जाएगा ताकि उन्हें दिन और रात दोनों की यात्राओं में प्रयोग किया जा सके.
- छ) लोकप्रिय गाड़ियों में कोचों की संख्या 24-26 तक बढ़ाई जाएगी.
- ज) उपनगरीय सेवाओं के लिए पर्याप्त चलस्टॉक रखा जाएगा. वातानुकूलित ईएमयू गाड़ियाँ आरंभ की जाएंगी.
- झ) वास्तविक समय ऑन लाइन पूछताछ प्रणाली का व्यापक तौर पर इस्तेमाल किया जाएगा.
- ज) पुख्ता और सिद्ध व्यवसाय प्रणालियाँ अपनाकर, आधुनिक बुनियादी रसोईघरों और ब्राण्डेड रेस्टोरेंटों की शृंखला स्थापित करके और यात्रा के दौरान खानपान सेवा में अभिनव और स्थानीय व्यंजन को बढ़ावा देकर खानपान की गुणवत्ता में सुधार किया जाएगा.
- ट) स्टेशनों पर साफ-सफाई तथा कचरा प्रबंधन को उच्च प्राथमिकता दी जाएगी. प्रत्येक स्टेशन की विशेषताओं के संदर्भ में उसका अध्ययन किया जाएगा तथा कमी, रिसाइकिल तथा पुनः उपयोग के सिद्धांत को अपनाकर लगभग "जीरो वेस्ट" की स्थिति हासिल करने के लिए सुविचारित योजना बनाई जाएगी तथा दुनिया के सर्वोत्तम बेचमार्क वाले स्टेशनों की तरह साफ-सफाई की स्थिति में सुधार किया जाएगा. सफाई के प्रत्येक तत्व के लिए निष्पादन मानदंड तथा मानक तैयार किए जाएंगे तथा इन मानकों को हासिल करने के लिए सभी स्तरों पर नजर रखी जाएगी. स्टेशनों पर साफ-सफाई की जिम्मेवारी की एकीकृत प्रणाली बनाई जाएगी तथा उसे पर्याप्त वित्तीय तथा संगठनात्मक संसाधन उपलब्ध कराए जाएंगे. पानी की आपूर्ति, ड्रेनेज, सीवरेज, वाशेबल एप्रन, समुचित रूप से अभिकल्पित प्लेटफार्म तथा "पे एंड यूज शौचालय" जैसी अवसंरचना एवं सुविधाएं, जिनका सक्षम एजेंसियों द्वारा अनुरक्षण किया जाएगा, इस योजना का भाग होगा. इस उद्देश्य की पूर्ति के लिए नगर प्राधिकारियों के साथ समन्वय रखा जाएगा. सभी सवारी डिब्बों में बाद में निस्तारणमुक्त ग्रीन शौचालय लगाकर, अनुरक्षण टर्मिनलों पर यंत्रीकृत सफाई-धुलाई, यात्रा के दौरान व्यवस्था, क्लीन ट्रेन स्टेशनों पर मार्ग में यंत्रीकृत सफाई द्वारा गाड़ियों की साफ-सफाई बढ़ाई जाएगी. पानी की अधिकतम रिसाइकिलिंग की योजना बनाई जाएगी तथा इसे हासिल किया जाएगा. कोट और कृन्तक नियंत्रण के लिए व्यावसायिक सहायता ली जाएगी.
- ठ) यंत्रीकृत लांडियों द्वारा चादरों की गुणात्मक सफाई सुनिश्चित की जाएगी.

5. पार्सल

- क) समर्पित पार्सल टर्मिनल स्थापित किए जाएंगे और समयबद्ध सुपरफास्ट पार्सल सेवाएं चलाई जाएंगी.
- ख) यह कार्य यात्री सेवाओं से पृथक रखा जाएगा.
- ग) एंड-टू-एंड संभार तंत्र उपलब्ध कराने के लिए निजी क्षेत्र से भागीदारी की जाएगी. निजी क्षेत्र के साथ भागीदारी में प्रतिवर्ष पर्याप्त संख्या में पार्सल यान (वर्तमान में 100 के स्थान पर 200 प्रतिवर्ष) शामिल किए जाएंगे. इनमें फल, सब्जियाँ और खारब होने वाले पदार्थों के लिए रेफ्रिजिरेटेड पार्सल यान और गाड़ियाँ ले जाने के लिए विशेष उद्देशीय चलस्टॉक शामिल होंगे.

6. चलस्टॉक (यांत्रिक)

- क) रेल इंजन और रेल डिब्बा निर्माण इकाइयों का आधुनिकीकरण और आवर्धन किया जाएगा. सवारी डिब्बा

- कारखाना, पैरम्बूर और रेल डिब्बा कारखाना, कपूरथला प्रत्येक की डिब्बा निर्माण क्षमता बढ़ाकर 1500 डिब्बे प्रतिवर्ष की जाएगी। नई डिब्बा निर्माण इकाइयाँ रायबरेली (1000 डिब्बे प्रतिवर्ष), पालघाट(600 सवारी डिब्बे प्रतिवर्ष) और कांचरापाड़ा (500 ईएमयू/एमईएमयू/डॉईएमयू डिब्बे) आरंभ की जाएंगी।
- ख) स्टेनलैस स्टील के बने और क्रेशवर्दी अवसंरचनात्मक डिज़ाइन वाले डिब्बे बनाए जाएंगे जिनमें अत्याधुनिक आक्यूपेंट संरक्षा और अग्निरोधी विशेषताएं होंगी। इन्हें उच्च गति परिचालन में संरक्षा बढ़ाने के लिए इपी ब्रेक प्रणाली से भी सुसज्जित किया जाएगा। यहां सेटों के उत्पादन में आत्मनिर्भरता प्राप्त की जाएगी। बैंगलूर में पहिया धुरा संयंक्री की वर्तमान क्षमता बढ़ाई जाएगी।
- घ) "बनाओ या खरीदो" के विद्वतापूर्ण निर्णय लेकर, विश्वसनीय आपूर्ति सृंखला और वेंडरों का विकास करके तथा लचीली और छोटी निर्माण स्थापनाएं अपनाकर निर्माण की लागत में लंबी अवधि की बचत प्राप्त की जाएगी।
- ड.) रेल इंजनों, रेल डिब्बों तथा मालडिब्बों के अनुरक्षण के लिए वर्तमान कारखानों का उन्नयन, आवर्धन किया जाएगा और आवश्यकता के आधार पर नए कारखाने लगाए जाएंगे।
- च) भारी परिवहन मालभाड़ा और उच्च गति यात्री सेवाओं के लिए उच्च अश्वशक्ति रेल इंजन (3000/3300 अश्वशक्ति के बदले 4500/6000 अश्वशक्ति) विकसित किए जाएंगे। परिचालन के लिए रेल इंजन की उपलब्धता की अवधि अल्कोरेल इंजन के मामले में 45 से 60 दिन और ईएमडी रेल इंजन के मामले में चार महीने रखी जाएगी।
- छ) दुर्घटना के बाद की स्थिति से बेहतर ढंग से निपटने के लिए टेलीस्कोपिक जिब वाली 170 टन क्रेनों और स्वचालित दुर्घटना राहत गाड़ियाँ जगह-जगह लगाई जाएंगी।
- ज) वैकल्पिक प्यूज़ जैसे कि बायो डीज़ल के 10% का मिश्रण, सी एन जी, प्यूल सेल और हाइड्रोजन ईधन तलाशे जाएंगे।
- झ) संरक्षा में सुधार के लिए यात्रा के दौरान डाइग्नोस्टिक और ऑन लाइन संरक्षा उपकरण जैसे व्हील इंपेक्ट लोड डिटेक्टर, ऑन लाइन अकाउंस्टिक डिटेक्टर और हैंगिंग काम्पोनेंट डिटेक्टर लगाए जाएंगे।

7. चलस्टॉक (बिजली)

- क) उच्च गति और भारी परिवहन परिचालन के लिए वर्तमान 5000 अश्वशक्ति के बदले उच्च अश्व शक्ति इंजनों (9000 से 12000 अश्वशक्ति) का विकास किया जाएगा। दानकुनी में नई आनुषंगिक इकाई स्थापित करके चिरेका में रेल इंजन निर्माण कारखाने का विस्तार किया जाएगा।
- ख) उच्च गति प्राप्त करने और टर्मिनल पर रुकौनी न्यूनतम करने के लिए इंटरसिटी एक्सप्रेस गाड़ी सेवा के लिए ट्रेनों की जोड़ी चलाई जाएंगी।

8. अवसंरचना (रेलपथ)

- क) रेलपथ ढांचा 60 किमी, 90 यूटीएस पटरी और इलास्टिक फास्टनिंग वाले कंक्रीट स्लीपरों से रेलपथ ढांचे का मानकीकरण किया जाएगा। सामग्री की विशिष्टियों में सुधार, इलास्टिक फास्टनिंग की नई किस्मों, कंक्रीट स्लीपरों के किफायती डिज़ाइनों और पटरी बिछाने और अनुरक्षण की आधुनिक यांत्रिक पद्धतियों को धोर-धोरे अपनाया जाएगा। उन स्थलों पर जहाँ मानक डिज़ाइन वाले स्लीपर अनुपयुक्त हैं अथवा जहाँ बगैर गिट्टी के डैक हैं, कॉम्पोजिट स्लीपरों का प्रयोग किया जाएगा।
- ख) गति:

पहचान किए गए, पृथक किए गए मार्गों पर रेलपथों को 160-200 किमी प्रति घंटा की गति से यात्री गाड़ी और 100 किमी प्रति घंटा की गति से मालगाड़ी चलाने के योग्य बनाया जाएगा। निर्माण, स्लीपर फिटिंग और पुल पहुंच मार्ग को विशेष रूप से डिज़ाइन और उन्नयन किया जाएगा। इन मार्गों पर मोटे वेब स्विच और चल क्रॉसिंग उपलब्ध कराए जाएंगे। आखिरकार, मोटे वेब स्विचों का मानकीकरण किया जाएगा और परंपरागत टेढ़े स्विचों को हटा दिया जाएगा। मोड इस तरह से बनाए जाएंगे कि 50 किमी प्रतिघंटा तक की गति दे सकें।



सरकारी जारी
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

ग) रेल पैनल :

120 मीटर के लंबे पैनल में पटरियों का प्रापण किया जाएगा और फ्लेश बट संयंत्रों में झलाई की जाएगी और 250 मीटर से 500 मीटर तक की लंबाई में बिछाया जाएगा. ऐसी लगातार झली पटरियाँ बड़ी संख्या में पटरी के जोड़ों को कम करेंगी और परिणामतः रेल धातुकर्म (अर्थात् न्यूनतम अवशिष्ट दाब, उच्चतर टूट-फूट रोधी, उच्चतर दीर्घकरण और बेहतर फ्रेक्चर मजबूती), अनुरक्षण और सवारी के आराम में सुधार होगा. संक्षारण संभाव्य क्षेत्रों में संक्षारण रोधी पटरियाँ उपलब्ध कराई जाएंगी. जोड़ों की सुवाहा फ्लेश बट बेलिंग संयंत्र से स्थल पर झलाई की जाएगी और आपवादिक परिस्थितियों में ऐसके वर्षि बेलिंग द्वारा झलाई की जाएगी. पटरी की ग्राइंडिंग और स्नेहन द्वारा पटरी की आयु बढ़ाई जाएगी. परंपरागत स्विच एक्सपेंशन जोड़ों के स्थान पर सुधारी हुई किस्म के स्विच एक्सपेंशन जोड़ों का प्रयोग किया जाएगा.

घ) अनुरक्षण :

मशीनों द्वारा रेलपथ अनुरक्षण के लागत प्रभावी विकल्पों, जिनमें रिमोट सैटेलाइट नियंत्रण द्वारा अनुरक्षण का विकल्प भी शामिल है, का पता लगाया जाएगा. रेलपथ अनुरक्षण कार्यकलापों को पूरी तरह मशीनों द्वारा किया जाएगा. इस निर्णय के लिए सहायक प्रणाली जैसे कि रेलपथ प्रबंधन प्रणाली बनाई जाएगी ताकि भारतीय रेलवे के संपूर्ण नेटवर्क पर (रेलपथ की खराबियों के स्थान को सही-सही रिकार्ड करने में सक्षम यूएसएफडी कार सहित) रेलपथ रिकॉर्डिंग एवं मॉनीटरिंग के लिए सामग्री, मशीन और उपस्कर तथा जनशक्ति की साधन सामग्री का इष्टतम उपयोग हो. डाटा विश्लेषण के लिए उपयुक्त तकनीकों को विकसित किया जाएगा ताकि रेलपथ अनुरक्षण का दर्शन वर्तमान के "पाओ और ठीक करो" से शिफ्ट होकर "मापो और अन्दाज़ा लगाओ" बन जाए. रेलपथ इंजीनियरों को निरीक्षण इनपुटों को रिकॉर्ड करने के लिए पीडीएएस भी मुहैया कराए जाएंगे.

रेलपथ से संबंधित सभी अनुरक्षण तथा निर्माण कार्यकलापों को मशीनों द्वारा किया जाएगा. ट्रैकमैनों को छोटी ट्रैक मशीनों से भी सज्जित किया जाएगा. अनुरक्षण यूनिटों के संचलन के लिए रेल माउंटेड वाहनों (आरएमवी) रेल एवं सड़क वाहनों का उत्तरोत्तर इस्तेमाल किया जाएगा.

सभी अनुरक्षण यूनिटों के ब्लॉक खण्डों में कार्यस्थलों से नियंत्रण कार्यालयों के लिए संचार व्यवस्था उपलब्ध होगी. अनुरक्षण ब्लॉकों का कार्य रेलपथ तथा पुल इंजीनियरों द्वारा मोबाइल फोनों के ज़रिए साफ्टवेयर ई कोर्डिंग द्वारा किया जाएगा. एकीकृत सुनिश्चित ब्लॉक उपलब्ध कराए जाएंगे ताकि गाड़ी परिचालन के दौरान जीरो खराबी तथा "कोई आश्चर्य नहीं" की संस्कृति हो.

रेलपथ पैरामीटरों में दोषों तथा खराबियों का पता लगाने के लिए पुश ट्राली निरीक्षण, फुट प्लेटिंग, पेट्रोलिंग आदि के रूप में मानव पर निर्भरता समाप्त कर दी जाएगी. ऐसी परिकल्पना है कि 2020 तक परिसम्पत्तियों की स्थिति की जाँच का कार्य पूरी तरह मशीनों द्वारा किया जाने लगेगा.

वैहिकल माउंटेड यूएसएफडी को 2020 तक स्थायित्व प्रदान किया जाएगा ताकि पटरी की टूटफूट की संख्या में बहुत कमी लाई जा सके तथा परिसम्पत्तियों की विश्वसनीयता बढ़ाई जा सके.

(ड.) पुल :

पुल अनुरक्षण प्रणाली के माध्यम से पुलों की स्थिति को मॉनीटर किया जाएगा. सभी नए पुल बलास्टेड डेक पर होंगे, जो लम्बे वैल्डेड पटरियों तथा मशीनों से अनुरक्षण के लिए उपयुक्त होते हैं. सभी महत्वपूर्ण पुलों पर डेफलेक्शन सैटेलिमेंट मॉनीटरिंग सेन्सर फिक्स किए जाएंगे ताकि डाटा सीधे कंप्यूटरों में ट्रांसमिट किया जा सके. नए पुलों तथा डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोरों तथा उच्च रफ्तार वाली लाइनों में एप्रोच स्लैब होंगे. पुलों की रिट्रोफिटमेंट (खासतौर पर आर्क पुलों) का कार्य शुरू किया जाएगा.

9. अवसंरचना (बिजली) :

(क) ऊर्जा-कुशल, एलईडी प्रकाश व्यवस्था के साथ गाड़ी की पावर सप्लाई व्यवस्था विकसित की जाएगी ताकि ऊर्जा की कुशलता में सुधार हो सके. ऊर्जा संरक्षण उपाय जैसे कि एनजी कन्जर्वेशन बिलिंग कोड (ईसीबीसी) अपनाया जाएगा.

- (ख) उच्च धनत्व वाले मार्गों पर ओवरहेड सप्लाई की 2X25 केवी प्रणाली मुहैया कराई जाएगी.
- (ग) एनटीपीसी के साथ विद्यमान संयुक्त उद्यम के माध्यम से नवी नगर तथा आद्रा में पावर प्लांट स्थापित किए जाएंगे ताकि 2500 एम डब्ल्यू से बढ़कर 6000 एम डब्ल्यू हुई ऊर्जा की ज़रूरतों को पूरा किया जा सके तथा ऊर्जा की लागत को कम किया जा सके. (घ) 10% ऊर्जा रिन्यूएवल स्रोतों से प्राप्त की जाएगी.

10. सिगनल एवं दूरसंचार :

- क) पेनल तथा इलैक्ट्रोनिक इंटरलॉकिंग के प्रावधानों के साथ स्टेशनों पर व्हाइट एं सिगनल परिचालन केंद्रीकृत किया जाएगा.
- ख) फिलार्मेंट सिगनल व्यवस्था चरणबद्ध तरीके से हटा दी जाएगी. विश्वसनीयता तथा दृश्यता में सुधार करने के लिए एलईडी प्रकाश व्यवस्था युक्त सिगनल प्रणाली को अपग्रेड किया जाएगा. सिगनलों का पूर्वानुमान लगाकर अनुरक्षण करने के लिए डाटा लॉगर्स संस्थापित किए जाएंगे.
- ग) गति बढ़ाने तथा ब्लॉक वर्किंग के ट्रांजैक्शन टाइम में सुधार लाने के लिए ब्लॉक वर्किंग के लिए एक्सल काउंटरों का इस्तेमाल किया जाएगा.
- घ) लाइन के इस्तेमाल की स्थिति का पता लगाने तथा संरक्षा में सुधार लाने के लिए स्टेशन खंडों पर पूरी तरह रेलपथ परिपथन का कार्य किया जाएगा.
- ड.) लाइन क्षमता में सुधार लाने के लिए ऑटोमेटिक ब्लॉक सिगनलों तथा मध्यवर्ती ब्लॉक सिगनलों का इस्तेमाल किया जाएगा.
- च) टक्कर लगाने की घटनाओं तथा ड्राइवर के खतरे का सिगनल पार करने की घटनाओं से बचने के लिए केआरसीएल की एसीडी जैसी ऑन बोर्ड ट्रेन प्रोटेक्शन/कॉलिजान प्रीवेंशन प्रणालियाँ संस्थापित की जाएंगी.
- छ) संचार प्रणाली की विश्वसनीयता में सुधार लाने तथा परिवहन प्रणाली की क्षमता बढ़ाने के लिए जाने वाले उपायों में चल गाड़ी रेडियो संचार, संपूर्ण मार्ग पर ऑप्टिकल फाइबर केबल का विस्तार, आई पी आधारित गाड़ी नियंत्रण संचार, वॉइस नेटवर्क आधुनिकीकरण, भूमिगत केबल/ओएफसी से ओवरहेड सरेखणों को बदलने के कार्य शामिल हैं.
- ज) यात्री सेवा की गुणवत्ता में सुधार लाने के लिए स्टेशनों तथा चलती गाड़ियों में ब्राडबैंड इंटरनेट तथा मल्टीमीडिया सुविधाएं तथा उच्च गुणवत्ता की गाड़ी सूचना प्रदर्शन प्रणाली तथा सूचना बोर्ड मुहैया कराए जाएंगे.

11. सुरक्षा :

- क) रेलवे सुरक्षा बल (RPF) की संख्या बढ़ाई जाएगी तथा उसे ज्यादा रेलवे शक्तियाँ प्रदान की जाएंगी. क्षमता में सुधार लाने के लिए प्रौद्योगिकी तथा मानव संसाधन हस्तक्षेप का इस्तेमाल किया जाएगा.
- ख) एकीकृत सुरक्षा प्रणाली, जिसमें प्रमुख रेलवे स्टेशनों को कवर किया जाएगा, में सीसीटीवी सर्वलेंस, इलैक्ट्रोनिक एक्सेस कंट्रोल, व्यक्तिगत तथा सामान की स्क्रीनिंग प्रणाली, एक्सप्लोजिव डिटेक्शन तथा डिस्पोज़ल प्रणाली को कार्यान्वित किया जाएगा.
- ग) सभी महत्वपूर्ण रेल सुरक्षा बल पोस्टों का नेटवर्क बनाया जाएगा.

12. सामग्री प्रबंधन :

- क) पारदर्शी तथा प्रतिस्पर्धी खरीद प्रणालियों को अपनाया जाएगा.
- ख) इन्वेंटरी लागत कम करने के लिए सामग्री की "जस्ट इन टाइम" प्रणाली अपनायी जाएगी. सामग्रियों की जीवन-चक्र लागत के इष्टतम उपयोग के लिए आई टी आधारित एमआईएस तथा एकीकृत सप्लाई प्रबंधन को अपनाया जाएगा.
- ग) कार्यकलाप के आधार पर आवश्यकता का आकलन किया जाएगा तथा जीरो आधारित बजट व्यवस्था को अपनाया जाएगा.



सत्यमेव जयते
भारत सरकार
रेल मंत्रालय
(रेलवे बोर्ड)

13. मानव संसाधन विकास :

जैसाकि अध्याय-VI में उल्लेख किया गया है, मानव संसाधन विकास एक महत्वपूर्ण मिशन क्षेत्र बनेगा। आवश्यकता के अनुसार कौशल तथा योग्यता, चुनौतीपूर्ण कार्य वातावरण के ज़रिए प्रशिक्षण देने तथा प्रेरित करने, जिम्मेदारीपूर्ण कार्य-निष्पादन के लिए प्रोत्साहन तथा क्रॉस फंक्शनल टीमवर्क, भारतीय रेलों की मानव संसाधन नीति का महत्वपूर्ण भाग होगा। रेलें, आगे आने वाली चुनौतियों का सामना करने के लिए देश में बेहतरीन प्रतिभा को अपनी ओर आर्कषित करेंगी, उनको बढ़ावा देंगी तथा उसे अपने पास बनाए रखेंगी।

14. लेखांकन सुधार :

लेखांकन सुधार की चालू प्रक्रिया की गति बढ़ाई जाएगी। सरकारी लेखांकन मानक सलाहकार बोर्ड द्वारा नियत लेखांकन मानकों के अनुरूप प्रोटोकॉल आधारित लेखांकन प्रणाली को पूरी तरह अपनाने का प्रयास किया जाएगा। इससे कार्यकलापवार लागत का निर्धारण होगा। इससे मूल्य निर्धारण संबंधी निर्णय लेने में सहायता प्राप्त होगी, बिजनेस लाइनों तथा लागत तथा लाभ के केंद्रों के लिए प्रबंधन सूचना तथा नियंत्रण प्रणालियां बनेंगी। इससे रेलवे की लेखा प्रणाली विश्व में स्वीकृत लेखा मानकों के तर्ज पर होगी। कम्प्यूटिंग तथा डाटा प्रोसेसिंग की व्यापक तथा अत्यधिक अवसंरचना, इस प्रणाली का आधार होगी। इस प्रयास के भाग के रूप में लेन-देन के स्तर पर आय तथा व्यय के कंप्यूटरीकरण का कार्य पूरा किया जाएगा। यह कार्य 2020 तक पूरा करने का लक्ष्य रखा गया है।

15. सूचना प्रौद्योगिकी

ग्राहक संतुष्टि बढ़ाने, परिस्मृतियों की अधिकतम उत्पादकता प्राप्त करने तथा प्रशासन व्यवस्था में सुधार लाने के रेलों के प्रयासों में सूचना प्रौद्योगिकी का योगदान जारी रहेगा। प्राथमिकता के क्षेत्रों में संपर्क कार्य में सुधार लाने, नागरिकों, मालभाड़ा ग्राहकों तथा यात्रियों को विभिन्न उपकरणों, जिसमें गाड़ी ट्रैकिंग सिस्टम में सैटेलाइट आधारित मोबाइल फ़ोनों पर "वास्तविक समय सूचना" प्रदान करने, पेपर रहित चल टिकट प्रणालियाँ तथा इन्टरप्राइज प्रबंधन प्रणाली अपनाना शामिल होगा ताकि उत्पादकता तथा कुशलता में सुधार आए।

यात्री अरक्षण प्रणाली, अनारक्षित टिकट प्रणाली, मालभाड़ा परिचालन सूचना प्रणाली, रेक अनुरक्षण प्रणाली तथा टर्मिनल प्रबंधन प्रणाली, कंट्रोल ऑफिस एप्लीकेशन, क्रू प्रबंधन प्रणाली, पैसेंजर प्रबंधन प्रणाली आदि जैसे प्रमुख एप्लीकेशनों के रोल-आउट का कार्य 2010 तक पूरा हो जाएगा। एफओआईएस तथा पैसेंजर प्रबंधन प्रणाली के अन्य तत्व जैसे किलोको, कोचों, वैगनों, कारखानों आदि के लिए प्रबंधन प्रणालियों को 2011 तक रोल आउट कर दिया जाएगा। रेलपथ, पावर सप्लाई उपकरण आदि जैसी अचल परिस्मृतियों के लिए एप्लीकेशन और उत्पादन यूनिटों के लिए ईआरपी का कार्य 2012-13 तक पूरा किया जाएगा।

इन्टेलिजेंट तथा इंटर-ऑपरेबल सिस्टमों के माध्यम से सूचना प्रौद्योगिकी की सभी सुविधाओं तथा प्लेटफार्मों को एकीकृत किया जाएगा ताकि भारतीय रेलें ग्राहकों की जरूरतों, व्यापार संभावनाओं तथा बाहरी चुनौतियों को पूरा कर सकें। इस प्रयोजन के लिए यह सुनिश्चित किया जाएगा:

- अवसंरचना प्रबंधन के सभी क्षेत्रों में ऑटोमेटिड सूचना प्रणालियाँ मुहैया कराई जाएंगी।
- सभी मॉनीटरिंग प्रणालियों के लिए अपनाए जाने वाले उपकरणों में प्रबंधन सूचना प्रणाली के लिए ऑटोमेटेड डाटा मुहैया कराने की व्यवस्था की जाएगी।
- बिजनेस से संबद्ध एप्लीकेशनों से संबंधित ऐसे मुद्दों, जिनका संबंध ग्राहकों से हो, को एप्लीकेशनों से जुड़े इंटेलिजेंट उपकरणों के इस्तेमाल के ज़रिए ऑटोमेटेड किया जाएगा।
- कार्य-व्यापार के लिए अवसंरचना प्रबंधन के सभी महत्वपूर्ण क्षेत्रों में निर्णय के लिए सहायता प्रणाली मुहैया कराई जाएगी।

