

# रेलवे को सुरक्षित बनाने के लिए लघु अवधि योजना

साभार : बिजनेस लाइन

19 सितम्बर, 2017

टीएस रामकृष्णन (स्वतंत्र सलाहकार)

यह आलेख सामान्य अध्ययन प्रश्न पत्र-3 (अवसंरचना) के लिए महत्वपूर्ण है।

**भारत में रेल सुरक्षा में सुधार के बावजूद कई बाधाएं अभी भी मौजूद हैं, लेकिन हम सामान्य ट्रेन कार्यक्रमों को तर्कसंगत बनाते हुए इसके सुधार के कार्य को शुरू कर सकते हैं।**

नए रेलवे मंत्री के रूप में पदभार ग्रहण करने के तीन दिनों के भीतर, पीयूष गोयल को तीन रेल दुर्घटनाओं का सामना करना पड़ा, वह भी 12 घंटों के अंतराल में। नियमित रेल दुर्घटनाओं से रेलगाड़ी यात्रा एक सुरक्षित यात्रा होने की जनता की धारणा कम होती जा रही है और उनके पूर्ववर्ती रेल मंत्री सुरेश प्रभु के विपरीत, श्री गोयल के पास अपने अपेक्षा के अनुरोध कुछ भी हासिल करने के लिए करीब डेढ़ साल का समय उपलब्ध है। वर्ष 2019 के आम चुनावों को देखते हुए, रेल मंत्री से उम्मीद है कि वे रेल यात्रा को सुरक्षित बनाएं।

यह कहना गलत नहीं होगा कि गोयल ने प्रभु के दूरदर्शी परिवर्तन की पहल को छोड़ देना चाहिए, अर्थात् गैर-किराया बॉक्स निदेशालय, गतिशीलता निदेशालय, सार्वजनिक निजी भागीदारी के माध्यम से विश्व स्तर के स्टेशन विकास, रेल परिवहन विश्वविद्यालय की स्थापना, आईसीएफ के उत्पादन को रोकने दुर्घटनाओं के दौरान घातक घटनाओं को कम करने के लिए एलएचबी प्रशिक्षकों की सुरक्षा सुविधाओं के साथ-साथ मौजूदा आईसीएफ प्रशिक्षकों के लिए एक बार डिब्बों, दिल्ली-हावड़ा और दिल्ली-मुंबई मार्गों के लिए मिशन राफर्ट, टैल्गो ट्रेनें, कुछ नाम करने के लिए। उन्हें इन पहलों को इसके तर्कसंगत निष्कर्ष पर आगे ले जाना चाहिए।

लेकिन इसे सफल बनाने में समय लगेगा, इसलिए परिणाम केवल 2019-24 या उससे आगे के दौरान ही देखा जा सकता है। देखा जाये तो गोयल के लिए तत्काल कार्य सुरक्षित ट्रेन यात्रा में सार्वजनिक विश्वास को वापस लाने से संबंधित है। लेकिन प्रश्न यह है कि क्या वह यह सुनिश्चित कर सकते हैं?

## एक चुनौतीपूर्ण काम

2014 में जब मोदी सरकार को देश को आगे बढ़ने का मौका मिला था, तब इन्हें रेलवे इन्फ्रास्ट्रक्चर में गड़बड़ी पिछली सरकारों से विरासत में मिली थी और इसे पूरी तरह से ठीक करने में दो दशक लगेंगे। लेकिन, सवाल तो यह है कि तीन साल तक सत्ता में रहने के बावजूद, भारतीय रेलवे (आईआर) की दुर्दशा के लिए पिछली सरकारों को दोषी मानना कहीं से तर्कसंगत नहीं है और साथ ही इससे मतदाताओं को लुभाया भी नहीं जा सकता है। वास्तव में, बार-बार हो रहे दुर्घटनाओं का क्या कारण है और उन्हें कैसे कम किया जा सकता है विभिन्न रिपोर्ट, कागजात और लेखों में विस्तारित किया गया है। इससे, एक यह निष्कर्ष निकल सकता है कि दुर्घटनाओं और मौत के लिए कम से कम दो आयाम हैं। पहला आयाम पूरी तरह से दुर्घटनाओं से बचने के लिए है।

राष्ट्रीय रेल सुरक्षा परिषद (आरआरएसके) के लिए फंड परिणियोजन प्रेमवर्क पर चर्चा करते हुए, अनुमान लगाया गया था कि आईआर को अंतर-विभागीय सुरक्षा कार्यों को पूरा करने के लिए 1.54 लाख करोड़ रुपये की आवश्यकता है, जबकि आरआरएसके वित्त पोषण प्रति वर्ष 20,000 करोड़ रुपये प्रदान करता है, जिसमें बजटीय समर्थन 5,000 करोड़ का था। इस दर पर, आईआर को अंतर-विभागीय सुरक्षा कार्यों को पूरा करने के लिए कम से कम आठ वर्ष लगेगा। यहां तक कि अगर पूरे 1.54 लाख करोड़ रुपये उपलब्ध कराए जाते हैं भी तो सुरक्षा कार्य को एक वर्ष में पूरा नहीं किया जा सकता है।

## दर्द कम करना

दुर्घटना होने के बाद, सुरक्षा के लिए दूसरा आयाम, हताहतों और घायलों को सहायता प्रदान करना होता है। नवंबर 2016 में, आईआर ने आईसीएफ के डिब्बों का निर्माण रोकने का फैसला किया था, जिसके कारण वर्ष 2017 तक, हताहतों की संख्या और घायलों की संख्या कई गुना बढ़ गयी।

हालांकि, यह मुद्दा बहुत बड़ा है आईआर के लगभग 50,000 यात्री कोच आईसीएफ कोच हैं, जिसे आईआर में कुल कोचों का 95 प्रतिशत से ज्यादा का गठन किया गया है। रेलवे ने एल.एच.बी. कोच के सुरक्षा प्रावधानों के साथ सभी आईसीएफ प्रशिक्षकों को पुनर्खरीद करने की भी योजना बनाई गयी है।

हालांकि, इसके पुनःसंयोजन में वर्षों लग जायेंगे। सुरक्षित ट्रेन यात्रा और कम हताहत होने तक इन दोनों सुरक्षा चिंताओं को आईआर से संबोधित नहीं किया जा सकता है।

एक अनुभाग में चलने वाली अधिकतम ट्रेनों की लाइन क्षमता, सिग्नलिंग सिस्टम की दक्षता, उस ब्लॉक में रेलगाड़ियों की गति पर निर्भर करता है।

हालांकि, कुल रेलवे नेटवर्क का लगभग 65 प्रतिशत अपनी क्षमता से परे ट्रेनों को समायोजित कर रहा है। नतीजतन, रखरखाव का काम पूरा करने के लिए कर्मचारियों को हर दिन लगातार दो से तीन घंटे तक निर्बाध समय नहीं मिल पता है।

एक स्टॉप-गैप की व्यवस्था के रूप में, नीति आयोग ने रेलवे को समय सारणी को एक तरीके से नया रूप देने के लिए कहा, साथ ही यह भी कहा कि इससे रखरखाव स्टाफ के लिए कम से कम दो से तीन घंटे निर्बाध समय प्रत्येक ब्लॉक के लिए सुरक्षा जांच करने के लिए उपलब्ध हो जाएगा।

इसमें कुछ गाड़ियों को शामिल करना, कोच या वैगनों में वृद्धि करना और सभी गाड़ियों में रिक्तियों को तर्कसंगत बनाना शामिल है। हालांकि, यात्री और माल ट्रेनों द्वारा रेल बुनियादी ढांचे का उपयोग कैसे किया जाता है, इस बारे में एक गहरी समझ और यहां तक कि विभिन्न प्रकार की यात्री ट्रेनों के संरक्षण में वर्षों से बदलते हुए यहां मदद मिलेगी। यह ट्रेन समय सारणी को तर्कसंगत बनाने के तरीके पर प्रकाश डाल देगा।

यात्री गाड़ियों (दोनों सामान्य गाड़ियों और गैर-सामान्य गाड़ियों) और मालगाड़ी रेल क्रमशः 67 प्रतिशत और 33 प्रतिशत तक रेल बुनियादी ढांचा लोड करती हैं। लगभग 56 किमी प्रति घंटे की औसत गति के साथ 2,800 गैर-सामान्य ट्रेन (एक्सप्रेस / मेल) आईआर उपयोग में लाती है, जिसमें राजधानी, दुरंतो और शताब्दी जैसे प्रीमियम ट्रेने शामिल हैं।

अधिकांश मेल / एक्सप्रेस ट्रेनों में रात की यात्रा करती है क्योंकि इनका निर्माण ही लंबी दूरी की यात्रा के लिए किया गया है। इसके अलावा, लगभग 2500 साधारण गाड़ियों आईआर के पास मौजूद है जो लगभग 30 किमी प्रति घंटे की औसत गति से मध्यम दूरी से छोटी दूरी के लिए है।

### एक साधारण समस्या

रेल यात्रा आंकड़ों के विश्लेषण से पता चलता है कि यात्री किलोमीटर (पीकेएम) में यात्री परिवहन में साधारण ट्रेनों का हिस्सा 2005-06 में 37.50 प्रतिशत से घटकर 2015-16 में 26.20 प्रतिशत हो गया था। उत्तर मध्य रेलवे और पूर्व मध्य रेलवे ने यूपी और बिहार को कवर करते हुए 2012-13 और 2024-26 के बीच साधारण ट्रेन की यात्रा में क्रमशः 22.5 और 17.5 प्रतिशत की गिरावट देखी। इतने सारे स्टॉपपेज के कारण उनकी औसत धीमी गति को देखते हुए, सामान्य गाड़ियों में वे यात्री परिवहन लेते हुए रेल नेटवर्क को अधिक भार मिलता है।

यूपी और बिहार राज्यों के माध्यम से गुजरने वाली दिल्ली और हावड़ा रेलवे लाइन आईआर के सबसे भीड़भाड़ वाले वर्ग हैं। सामान्य ट्रेनों की संख्या में कमी करने या तो इस मार्ग में साधारण ट्रेनों की आवृत्ति को कम करने से इस भीड़ को कम किया जा सकता है। यह रखरखाव स्टाफ के लिए भी सुबह से शाम के बीच एक निर्बाध समय प्रदान करेगा और इसी प्रकार से आईआर के अन्य भीड़भाड़ वाले मार्गों में भी इस उपाए को अपना कर हो रही परेशानी को कम किया जा सकता है।

समय और निधि की बाधाओं को देखते हुए ज्ञात होता है कि नए रेलवे मंत्री के पास रेल यात्रा की सुरक्षा में सुधार के लिए अधिक विकल्प मौजूद नहीं हैं। मौजूदा प्रतिबंधों के तहत गोयल के लिए सबसे अच्छा विकल्प सामान्य ट्रेनों के कार्यक्रम को तर्कसंगत बनाते हुए सुरक्षित ट्रेन यात्रा सुनिश्चित करना है और यह एक बेहतर विकल्प भी है।

### रेलवे को सुरक्षित बनाने के लिए लघु अवधि योजना

#### इससे संबंधित तथ्य

रेल नियमावली के अनुसार, भारत में रेलवे ट्रैक की क्षमता 4800-5000 टन भार वाली मालगाड़ियों के संचालन की है, परंतु इन पर 5500 टन तक भार वाली मालगाड़ियों का संचालन जारी है। इससे ट्रैक पर अनावश्यक बोझ बढ़ गया है और वे कमजोर हो रहे हैं। कैंग ने भी अपनी रिपोर्ट में ओवरलोडेड मालगाड़ियों के संचालन पर आपत्ति जाहिर की है।

- रेलवे में श्रम-बल की कमी भी एक समस्या है। 1 अप्रैल 2017 के अनुसार सेफ्टी-स्टाफ में 1 लाख से अधिक पद खाली हैं।
- कार्मिक प्रशिक्षण के मामलों में भी कमी देखने को मिली है। लोको पायलट का प्रशिक्षण अब मात्र 16 हफ्तों का कर दिया गया है, जो कि 1986 में 75 हफ्तों का हुआ करता था। तकनीकी उन्नयन व कम्प्यूटरीकरण ने निश्चित तौर पर प्रशिक्षण का समय घटाया है, लेकिन कार्य-निष्पादन में गुणवत्ता की कमी अब भी पाई जाती है।
- अब भी ज्यादातर यात्री-रेलगाड़ियों में इंडियन कोच फैक्ट्री के भारी और पुराने कोच संचालन में हैं, जो दुर्घटना के दौरान एक दूसरे के ऊपर चढ़ जाते हैं, जिससे हताहतों की संख्या बहुत जायदाद हो जाती है। हालांकि 2020 तक इन कोचों की जगह नए लिंक हाफमैन बुश (LHB) कोच लगाए जाने का लक्ष्य रखा गया है परंतु इस कार्य की गति अभी बहुत धीमी है।
- ट्रैक के रखरखाव, निगरानी व जाँच में लापरवाही के मामले लगातार सामने आते रहते हैं।

#### रेल यात्रा सुरक्षित बनाने के उपाय

- रेल ट्रैफिक को कम करने तथा ट्रैक पर से दबाव हटाने के लिये सिंगल लाइनों को डबल या फोरलेन में बदलने के काम को गति देनी चाहिये विशेषकर उन रेलखंडों में जहाँ यात्रियों और माल आवाजाही का अत्यधिक दबाव है।
- मानवीय चूक को कम करने के लिये प्रशिक्षण की गुणवत्ता बढ़ाने के साथ-साथ तकनीक का भी इस्तेमाल बढ़ाना होगा। साथ ही लापरवाही के मामलों में कठोर विभागात्मक कार्यवाही सुनिश्चित करनी होगी।
- रेलवे ट्रैक की मरम्मत और निगरानी हेतु विशेष तंत्र की आवश्यकता है, मौजूदा प्रणाली उतनी कारगर सिद्ध नहीं हो पा रही है।
- नए LHB कोच लगाने के काम को गति देनी होगी तभी 2020 तक सभी ट्रेनों में यह काम पूरा हो पाएगा।
- रेल प्रबंधन को श्रम-बल में वृद्धि और उपकरणों के आधुनिकीकरण हेतु वित्त की व्यवस्था के लिये किराए में वृद्धि के अलावा भी और दूसरे उपाय खोजने होंगे।
- रेल सुरक्षा व चेतावनी प्रणाली (TPWS) व टक्कर रोकने हेतु Train Collision Avoidance System, पूरे रेल नेटवर्क में स्थापित करने होंगे।

### संभावित प्रश्न

भारतीय रेल तमाम मूलभूत सुधारों के बावजूद स्टॉप-गैप की समस्या से जूझ रहा है। क्या आप इस मत से सहमत हैं कि रेल दुर्घटनाएं अवसंरचनात्मक के साथ-साथ मानवीय भूल अधिक है? टिपण्णी कीजिये। ( 200 शब्द )