

## उत्तर बिहार में रेलवे विकास की संभावित योजनाओं का एक अध्ययन

नागेन्द्र कुमार राय

शोधार्थी

स्नातकोत्तर अर्थशास्त्र विभाग

ल0 ना0 मिथिला विश्वविद्यालय, दरभंगा

देश के विभिन्न हिस्सों और लोगों को जोड़ने में रेलवे एक महत्वपूर्ण और गतिशील भूमिका का निर्वहण कर रही है। भारत में उद्योगीकरण की दिशा में इसकी महत्ती भूमिका है। यह भारत सरकार की सर्वाधिक उत्पादक ईकाई कही जा सकती है, जिसमें लाखों की संख्या में लोगों को रोजगार मिला हुआ है। यह देश की विशाल आबादी की दिन-प्रतिदिन की जरूरतों और आम लोगों की परिवहन आवश्यकताओं के मद्देनजर बड़ी भूमिका निभाती हैं। भूमि उपयोग और ऊर्जा के कुशल उपयोग के मामले में रेलवे सबसे बेहतर है। इन सबसके बावजूद उत्तरी बिहार समेत समपूर्ण बिहार में भारतीय रेलवे की जो वर्तमान स्थिति एवं विकास है, उसे संतोषजनक नहीं कहा जा सकता है। हम सभी को यह समझना होगा कि रेलवे में सुधार राष्ट्र के निर्माण में बेहतर भूमिका निभा सकता है।

इस संदर्भ में मैंने इस शोध कार्य के दौरान कई महत्वपूर्ण तथ्यों का आकलन किया है, जैसे-उत्तरी बिहार में रेलवे का पूर्ण विकास कैसे हों, वे कौन-कौन सी छोटी एवं बड़ी प्रकार की योजनाएँ हो सकती हैं जिसके पूर्ण कार्यान्वयन से उत्तरी बिहार का समूचा क्षेत्र रेलवे जैसी सस्ती एवं लोकप्रिय सुविधा का लाभ सरल रूप में उठा सकें, इत्यादी। सर्वप्रथम उत्तरी बिहार का रेलवे क्षेत्र यदि देश के अन्य महत्वपूर्ण विकसित रेलवे क्षेत्रों से काफी पीछे है तो उसका सबसे बड़ा कारण है उत्तरी बिहार में बाढ़ की गंभीर समस्या। यह एक ऐसी बड़ी गम्भीर समस्या जिसके कारण उत्तरी बिहार का रेलवे क्षेत्र विकसित नहीं हो पा रही है। अतः सर्वप्रथम आवश्यकता इस बात की है कि उत्तरी बिहार में बाढ़ की समस्या को जड़ से खत्म किए जाएँ।

उत्तरी बिहार को बाढ़ से मुक्ति दिलाने हेतु अब समय आ गया है कि सरकार को अब रटी-रटाई सोच से तथा विहित मापदंडों, मॉडलों, आकलनों तथा मानक नीतियों से बाहर निकलना होगा। अब निश्चित संकल्पों के साथ बाढ़ निरोधक उपयों पर विशेष ध्यान केन्द्रित करनी होगी। इस संदर्भ में कुछ महत्वपूर्ण विचारणीय विषय हैं, जिसपर अमल करने के पश्चात बाढ़ की समस्या को बहुत हद तक दूर किया जा सकता है। उत्तरी बिहार के नदियों का उदगम स्थल नेपाल है इसलिए जबतक नेपाल सरकार से राजनैतिक स्तर पर बाढ़ की समस्या के निदान हेतु ठोस और कारगर समझौता नहीं कर लिए जाते हैं तबतक यह समस्या दूर नहीं होगी। इसके लिए राज्य सरकार को राजनीतिक लाभों से ही केवल केन्द्र सरकार की आलोचना नहीं करनी चाहिए, बल्कि केन्द्र सरकार के साथ सहयोगात्मक रूख रखते हुए इस ओर प्रेरित होनी चाहिए कि राजनैतिक स्तर पर समझौता किए जाएं। जिससे बिहार के सटे नेपाली क्षेत्रों में तथा

बिहार के उत्तरी क्षेत्रों में दोनों देशों की सरकारें जल प्रबंधन सहित विभिन्न ऐसे कार्यक्रमों को लागू करें जिससे कि एक ओर जहाँ बाढ़ का नियंत्रण हो तो वही दूसरी ओर दोनों देश विकास की ओर तेजी से अग्रसर हो सकें। इस दौरान दोनों सरकारों को इस बात का विशेष ध्यान रखना होगा कि योजनाओं का क्रियान्वयन तय समय में अथवा तय समय से पहले ही पूरे हो जाएं। प्रयास यह भी किए जाने चाहिए कि सामान एवं माल विशेषकर रेलवे संपत्ति की क्षति को न्यूनतम किए जाएं। इसके लिए उत्तर बिहार की नदियों में से गाद निकालकर उनकी जल धारणा क्षमता को बढ़ानी होगी। गाद निकालने की क्रिया से निकली मिट्टी का उपयोग बाढ़ सुरक्षा तटबन्ध तथा सड़कों के लिए तटबंध, जहाँ कहीं आवश्यक हो, को ऊँचा करने की क्रियाओं की योजनाओं में तत्पर से शामिल करनी होगी।

सभी रेलवे लाइनों, पुल-पुलियों एवं सड़कों को बाढ़ के स्तर से ऊपर उठानी होगी और नए बनने वाले पुलों एवं सड़कों के निर्माण इस प्रकार से करनी होगी ताकि बाढ़ के पानी का स्तर बढ़ने पर उसे उठाया जा सके। इस महत्वपूर्ण कार्य हेतु विश्व के विकसित रेल वाले देशों के मॉडलों एवं योजनओं को आकलन करने की आवश्यकता है। इस सुविधा के हो जाने से बाढ़ के दौरान बुनियादी इसके लिए आवश्यक मिट्टी का बड़ा भाग उल्लेखित सुझाव के अनुसार नदियों में से गाद निकालकर पूरा किया जा सकता है, जिसमें केवल ढुलाई खर्च ही लगेगा। चूँकी बाढ़ के दौरान रेलवे संपत्ति को सबसे अधिक नुकसान होता है। अतः मेरा यह मानना है कि केन्द्र एवं राज्य सरकार दोनों अपने संयुक्त प्रयासों से सभी बाढ़ प्रभावित प्रखंडों में एक-एक बड़ा रेलवे कंट्रोल रूम बनाए जिसका प्रबन्धन स्थानीय स्तर के रेलवे जोन के मुख्यालय के अधीन हो। इससे बाढ़ से होने वाली विभिन्न क्षतियों से बचा जा सकता है।

बिहार में बाढ़ पर नियंत्रण हेतु सरकारी प्रबंधन को दीर्घकालीन एवं अल्पकालीन समाधान पर ध्यान केन्द्रित करनी होगी। नदियों के ऊपरी भागों में वृक्ष लगाने के अतिरिक्त बिहार के पहाड़ी क्षेत्रों के अन्तर्गत विभिन्न जल ग्रहण क्षेत्रों में भूमि संरक्षण तथा जल संभर उपाय करने की जरूरत हैं। इन इलाकों में जल संभर की व्यवस्था करने से अनुप्रवाह द्वारा लाई गई रेत की मात्रा तथा नदियों के इधर-उधर बह जाने की गति घटेगी जिससे बाढ़ में रूकावटें पैदा होंगी।

दीर्घकालीन समाधान के अन्तर्गत उत्तरी बिहार के मुख्य नदियों एवं उनकी सहायक नदियों के ऊपरी भागों में जलाशयों (डैम) का निर्माण कर बाढ़ को नियंत्रित किया जा सकता है। किन्तु दुर्भाग्य से अधिकांश नदियों नेपाल से निकलती है तथा बिहार में प्रवेश करने से पहले नेपाल में काफी दूरी तय करती है और इस कारण डैमों एवं बाँधों के निर्माण का उपयुक्त स्थान इसी देश में पड़ता है। इसलिए यह अति आवश्यक है कि अन्तर्राष्ट्रीय विशय होने के नाते इस महत्वपूर्ण कार्य हेतु केन्द्र सरकार को तत्परता से आगे आना होगा। इसके लिए दोनों सरकारों के बीच सहयोग आवश्यक हैं।

उत्तर बिहार के अन्य प्रमुख नदियाँ जैसे— बागमती, कमला, कोसी गंडक आदि नदियों में उत्तरी बिहार के क्षेत्रों में भी डैमों के निर्माण हेतु संभावित स्थलों का चयन करके बिहार सरकार को इससे संबंधित प्रस्ताव केन्द्र सरकार को तब तक भेजते रहना चाहिए जब तक कि केन्द्र सरकार इस प्रस्ताव को अमल में लाने हेतु तैयार न हो जाए।

दूसरी ओर नेपाल में बाँधों के निर्माण के अतिरिक्त यहाँ व्यापक स्तर पर जलग्रहण क्षेत्र को सुव्यवस्थित करने की आवश्यकता है, ताकि इन नदियाँ से गाद को आने से रोका जा सके। फिलहाल ऐसे उपायों के होने तक नदियाँ के किनारे तटबन्ध निर्माण एवं उसके रख-रखाव तथा जर्जर एवं पुराने तटबन्धों के मरम्मत कार्य सहित अल्पकालीन उपायों पर ध्यान देनी होगी।

सरकार को बाढ़ की विभीषिका को समाप्त करने हेतु बहुदेशीय नदी-घाटी परियोजनाओं के निर्माण पर भी ध्यान देनी होगी। उत्तरी बिहार के प्रमुख नदियों का उपयोग इस महत्वपूर्ण कार्य हेतु किया जा सकता है। इस क्रम में यदि बागमती नदी बहुदेशीय योजना को पूरा कर लिया जाए तो सिंचाई एवं बाढ़ नियंत्रण के अलावा पूरे उत्तर बिहार में बाढ़ की समस्या का समाधान बहुत हद तक हो सकेगा। शिवहर, सीतामढ़ी एवं मुजफ्फरपुर जिलों के अधिकाधिक क्षेत्रों को बाढ़ की समस्या से निजात मिल सकेगी। दूसरी तरफ बेसिन के अन्दर पड़नेवाले उप-बेसिनों को जोड़ने का दृष्टिकोण सार्थक रूप में रखे जाने से कम लागत में अधिकतम लाभ मिल सकेगा। साथ ही, इस प्रकार की योजनाओं से पर्यावरण पर भी प्रतिकूल असर कम पड़ेगा एवं अन्तर्राज्यीय विवाद का मुद्दा भी नहीं बनेगा। इस कारण इस कार्य को सुगमतापूर्वक किया जा सकता है। परिणामस्वरूप रेलवे लाईनों के विस्तार में सहायत मिलेगी और क्षेत्र का विकास होगा।

बिहार को बाढ़ के त्राण से मुक्ति दिलाने हेतु अच्छे जल प्रबन्धन तथा अच्छे वाटरवेज (जलपथ) की व्यवस्था करना भी आवश्यक है। बिहार का वाटरवेज एवं तकनीकी चुनौती है। यहाँ जितना पानी है उसका सही इस्तेमाल करने की जरूरत है। अच्छे जल प्रबन्धन से इस सूबे में न सिर्फ रेलवे का ही विकास होगा बल्कि जल विद्युत के माध्यम से सस्ती दरों पर बिजली की आपूर्ति संभव हो सकेगी। कृषि पर आधारित उद्योगों को सुलभता से विद्युत शक्ति की प्राप्ति हो सकेगी। खेतों को सिंचाई हेतु समय-समय पर एवं पर्याप्त मात्रा में पानी की उपलब्धता रहेगी। इस महत्वपूर्ण उपलब्धि की प्राप्ति हेतु काफी धन की आवश्यकता होगी। चूंकी इसे एक साथ सम्पूर्ण उत्तरी बिहार में पूरा नहीं किया जा सकता है। अतः यहाँ आवश्यकता इस बात की है कि क्रमवार रूप में इस कार्य को अंजाम दिए जाएं। उत्तरी बिहार के विभिन्न जिलों को प्रथमिकता के तौर पर चिन्हित कर धनों की उपलब्धता के अनुरूप क्रमशः इस कार्य की शुरुआत अविलम्ब कर देने की जरूरत है। बाढ़ से निपटने के लिए यह जरूरी है कि यहाँ की बड़ी नदियों को आपस में जोड़ा जाए। सरकार को एक ऐसी नदी चैनल योजना को धरातल पर लानी होगी जिसके अन्तर्गत बाढ़ प्रभावित नदियों को बगल के सामान्य जल स्त्राव वाली नदियों से जोड़ दिए जाए। इसमें सिर्फ़ उनही नदियों को बगल की नदी से जोड़ा जाए, जिसमें बाढ़ अवधि में एक में अत्यधिक जबकि दूसरे में सामान्य पानी रहता है। इन्हें छोटे से चैनल से जोड़ देने पर पानी का प्रवाह धीमे-धीमे लगातार होता रहेगा और वह नदी के बाहर के क्षेत्रों में नहीं फैलेगा। पानी बढ़ते ही चैनल को खोल देने पर पानी कम होगा तथा दूसरे से उसमें पहुँच जाएगा।

“कोसी, बागमती के संगम सथल के निकट बाढ़ की बदतर स्थिति है। कोसी, बागमती (करेह) कमला तथा गेहुँआ नदियों के सम्मिलित बाढ़ से कोसी नदी में मिलने के पूर्व लम्बी दूरी में सपाट स्लोप होने के कारण बागमती नदी का बिलकुल थमा हुआ

बहाव देखा जा सकता है। उधर गंगा में कम पानी के बावजूद जल-प्लावनता बनी रहती है। बागमती, कमला-बलान नदियाँ जुलाई-अगस्त माह में बाढ़ से आक्रान्त होती है। जबकि गंगा अगस्त-सितम्बर माह में<sup>1</sup> अतः यहाँ यह संभव होगा कि मानसी के निकट छोटा चैनल बनाकर बागमती (करेह), गेहुँआ नदियों के संगम स्थल के निकट बाढ़ के जल को गंगा में भेजा जा सकता है।

कोसी नदी को 'बिहार का शोक' कहा जाता है, क्योंकि इस नदी से आनेवाली बाढ़ उत्तर बिहार के क्षेत्रों में बुरी तरह से तबाही मचाती है। अतः प्रयास यह करनी होगी कि उन सभी आवश्यक उपायों को अमल में लाया जाए ताकि कोसी नदी की मरखानी एवं उदंड वाली स्थिति पर लगाम लग सके और लोग कोसी को 'बिहार के वरदान' के नाम से पुकारे। इसके लिए कोसी के बेसिन में विभिन्न स्थानों का चयन कर पनबिजली परियोजनाओं को विकसित करने की योजना बनानी होगी।

बाढ़ को रोकने में 'स्पर' की भूमिका भी काफी महत्वपूर्ण होती है। यह नदी की तेज धाराओं को नियंत्रित करता है किन्तु चिन्ता इस बात की है कि राज्य में इन स्परों की स्थिति ठीक नहीं है। कोसी नदी में स्परों की स्थिति इसका उदाहरण है। "कोसी नदी के कई स्परों या तो जंगलों में खो गए या फिर कट कर बह चुके हैं। जंगलों में गुम हो गए कई ऐसे स्पर भी हैं जो अब अपनी पूरी क्षमता खो चुके हैं और कासी की धारा से पूरी तरह परास्त भी हो चुके हैं। एक सर्वे के मुताबिक कुसहा के बाद आर्सी टावर से चतरा के रास्तेमें पड़नेवाले ऐसे कमसे-कम सात स्परों को खतरनाक बताया गया था, जो जंगलों में गुम हो गए हैं और जिनकी निगरानी आसान नहीं रही है। अगर कोसी की धारा पर सचमुच पूरी तरह से लगाम लगानी है तो सभी सपरों की ताकत फिर लौटनी होगी। कोसी बराज से नेपाल की ओर 32 किलोमीटर के एफलक्स बाँध पर मौजूद कई स्पर तो पूरी तरह गायब हो चुके हैं तो कई मिट्टी की ढेर बनकर रह गए हैं। 60 स्परों में 29 तो लगभग गायब हो चुके हैं, जबकि दो पूरी तरह कटकर बह चुका है। वराह क्षेत्र से बराज तक 53 किलोमीटर में 32 किलोमीटर बिहार के जिम्मे हैं। हालाँकि यह क्षेत्र नेपाल में है, लेकिन देखरेख की जिम्मेवारी बिहार के पास है। 21 किलोमीटर की पहरेदारी नेपाल खुद करता है। इसमें 12 किलोमीटर पूरी तरह जंगल-पहाड़ हैं।"<sup>2</sup> अतः यहाँ यह बेहद जरूरी है कि अगर कोसी की धारा पर सचमुच पूरी तरह से लगाम लगानी है तो सभी स्परों की ताकतों को फिर से लौटानी होगी। एक योजना के तहत यह भरपूर प्रयास करनी होगी कि क्षमताहीन एवं गुम हो गए स्परों के स्थान पर नवीन एवं अधिक शक्तिशाली स्परों की स्थापना युद्धस्तर पर करनी होगी और इसकी सुरक्ष हेतु भी समुचित प्रबंध करनी होगी। बाढ़ के समय मरम्मत कार्य पर ध्यान देनी होगी। भले ही प्रकृति के सामने हमारे सारे प्रबन्ध ध्वस्त हो जाते हैं लेकिन जो हमारे वश में है, हमें वह सब करना चाहिए।

अतः बिहार सरकार को केन्द्र सरकार की सहायता से उत्तरी बिहार में बाढ़ के स्थायी समाधान हेतु व्यापक स्तर पर एक 'मास्टर प्लान' बनानी होगी और इस मास्टर प्लान में उन सभी महत्वपूर्ण उपायों एवं विचारों को शामिल किए जाने चाहिए जो कि मेरे द्वारा प्रस्तुत तथ्यों के रूप में वर्णित किया गया है और जब यह पूरी तरह से अमल में आ जाएगी तब मेरी ऐसी आशा है कि सम्पूर्ण उत्तरी बिहार में रेलवे विकास की गति को पूर्ण गति मिलेगी। बाढ़ के कारण उत्तरी बिहार के जिन क्षेत्रों में अबतक रेलवे को दौड़ते

हुए देख सकेंगे। बाढ़ के कारण रेलवे के परिचालन पर जो बुरा प्रभाव पड़ता है, उससे रेलवे को मुक्ति मिल जाएगी और तत्पश्चात रेलवे उत्तरी बिहार में गति के साथ अपना और सम्पूर्ण उत्तरी बिहार की आर्थिक स्थिति को मजबूत कर पाने में सक्षम हो जाएगी।

उत्तरी बिहार में रेलवे की जो शुरु से असंतोषजनक स्थिति रही है, उसके लिए राजनीतिक परिस्थितियों भी कम जिम्मेवार नहीं है। केन्द्र सरकार हो या फिर राज्य सरकार दोनो अपने-अपने राजनीतिक स्वार्थी की पूर्ति हेतु रेलवे विकास को सिर्फ मुद्दे ही बनाते रहे हैं। निःस्वार्थ भाव से इस क्षेत्र के रेलवे विकास पर एक सहमति नहीं बना पाते हैं। पिछले डेढ़ दशक में छोटा सा काल छोड़ दे तो रेल की राजनीति का हाल यह रहा है हक रेल मंत्रालय हमेशा गठबंधन सहयोगी के पास रहा और उसी के सहारे सियासत भी खुब हुई। इसिलिए इन राजनेताओं के साथ-साथ आम लोगों को एक विचार के तले आकर इस बात पर गंभीर चिन्तन करने की आवश्यकता है कि किस प्रकार से राजनीतिक परिस्थितियों को गति दी जाए जिसमें कि उत्तरी बिहार में रेलवे के विकास में ये तत्व बाधक न बनकर एक मुख्य साधक के रूप में भरपूर सहयोग कर सकें। सभी राजनीतिक दलों के नेताओं को रेलवे विकास के मुद्दे पर एक मत होना होगा। इस संदर्भ में एक ऐसी योजना के निर्माण करने पर ध्यान देनी होगी जिसके द्वारा बिहार के सत्ताधारी एवं गैरसत्ताधारी दलों के नेताओं को एकमत होकर अपने स्तर से रेलवे सुधार से संबंधित महत्ती योजनाओं को लागू करवाने हेतु केन्द्र सरकार पर आवश्यक रूप से दबाव बनाने का भरपूर कर सकें।

एक महत्वपूर्ण कदम यह भी उठाना होगा कि रेलवे विभाग को राजनीति से मुक्त करने के लिए जरूरी है कि रेल रेगुलेटरी ऑथॉरिटी का गठन किया जाए जो निष्पक्ष रूप से फैसले ले सकें। सब मिलाकर रेल के विकास को राजनीति से जोड़कर देखने से बचना होगा। तब सही रूप में रेलवे का विकास उत्तरी बिहार में तेजी से हो पाएगा।

किसी लक्ष्य की प्राप्ति हेतु तीन साधनों को होना बहुत आवश्यक होता है—ईच्छा, तत्परता और धन। इन तीनों आधनों में से किसी एक का अभाव लक्ष्य की पूर्ति नहीं करेगा। सम्पूर्ण उत्तरी बिहार के लोगों की यह तीव्र ईच्छा है कि उत्तरी बिहार में रेलवे का पूर्ण विकास हो। उनकी रेलवे संबंधी सभी आवश्यकताएँ पूरी हो। इस पूर्ण सुविधा हेतु तत्परता की कमी है, जिसे पूरा करने हेतु आम लोगों एवं विशेष रूप से क्षेत्र के राजनेताओं को पूरे मन से तत्परता दिखानी होगी। किन्तु इन दोनों साधनों की उपस्थिति हो जाने के बाद भी तीसरा साधन धन, लक्ष्य की प्राप्ति में बाधक बनता है। हम जानते हैं कि रेलवे जैसे साधन के निर्माण एवं विकास में काफी धन की आवश्यकता पड़ती है। पर्याप्त धन के अभाव में कोई भी रेल परियोजनाएँ वर्षों बाद भी पूर्ण नहीं हो पाती हैं अतएव इस संदर्भ में मेरा यह मानना है कि उत्तरी बिहार में यदि रेलवे का पूर्ण विकास अब तक नहीं हो पाया है तो उसका तीसरा मुख्य कारण 'धन का अभाव' है। उत्तरी बिहार में रेलवे के विकास हेतु केन्द्र सरकार द्वारा नवीन घोषणाएँ तो कर दी जाती हैं किन्तु इसके लिए आवश्यक 'धन' का आवंटन समय-समय पर नहीं किया जाता है। इससे संबंधित कई उदाहरणों को मैंने विभिन्न तालिकाओं के अन्तर्गत तीसरे अध्याय में दिखलाने का प्रयास किया है कि किस प्रकार से धन के अभाव में उत्तरी बिहार की कई रेल परियोजनाएँ अब तक पूरी नहीं हुई हैं या हुई भी हैं तो कई दशकों के बाद।

इतना ही नहीं पुराने उपकरणों को बदलने खस्ताहाल, पटरियों के नवीनीकरण और सुरक्षा प्रणाली से संबंधित तकनीकी आधुनीकीकरण के कार्य के लिए भी पर्याप्त धन का आवंटन शीघ्रता से करने की योजना बनानी होगी। इस कार्य को प्राथमिक के आधार पर देखनी होगी।

उत्तरी बिहार में रेलवे को अपनी बेहतरी करने के लिए अपनी अतिरिक्त भूमि के इस्तेमाल करने हेतु एक नीति अथवा योजना बनानी होगी। रेलवे की ये अतिरिक्त जमीनें बेकार पड़े होते हैं। अतः प्रयाह यह होनी चाहिए कि रेल विभाग या तो खुद इसका सदुपयोग करें अथवा औद्योगिक कार्य हेतु कम्पनियों को लिज पर जमीन दे दें। इसका परिणाम यह होगा कि उत्तरी बिहार में आर्थिक रूप से रेलवे सशक्त हो पाएँगी।

एक अन्य महत्वपूर्ण योजना का निर्माण इस प्रकार से करनी होगी जिससे की उत्तरी बिहार की आबादी के अनुरूप गाड़ियों की उपलब्धता हो सके। अर्थात् गाड़िया की संख्या एवं आबादी के बीच तालमेल स्थापित हो सके। मालगाड़ीयों की संख्या भी निश्चित मात्रा में हो ताकि इस क्षेत्र के व्यापारियों को व्यापारिक क्रिया करने में यातायात से सम्बंधित समस्याओं का निपटारा हो सके। यात्रियों को भीड़ भरी यात्रा करने से निजात मिल सके। इस संदर्भ में भारतीय रेल को ठोस प्राथमिकताएँ तय करनी होंगी और दृढ़ ईच्छा शक्ति के साथ संगठन की ताकत और कमजोरियों दोनों की थाह लेते हुए रणनीतियाँ बनानी होंगी। रेलवे बजट में रेलमंत्री को, उत्तरी बिहार के संदर्भ में, बढ़ती रेल यात्रियों एवं व्यापारियों की संख्या को समुचित रेलवे परिवहन की सुविधाएँ मुहैया कराने के संदर्भ में क्या ठोस रणनीति होनी चाहिए? इस पर विचार कर निर्णय लेने की बेहद आवश्यकता है। चूँकी पैसंजर ट्रेनों में अधिकतम 16 डिब्बे ही होते हैं जो यात्रियों की संख्या के अनुसार अब कम पड़ते जा रहे हैं। ऐसे में रेलवे पर नए ट्रेनों के चलाने का भारी दवाब होता है। नए ट्रेनों को चलाना अब बेहद मुश्किल हो रहा है क्योंकि ट्रेकों पर ट्रेनों को चलाने के बजाय अतिरिक्त डिब्बें जोड़ दिए जाएँ और यह स्थिति नई ट्रेन चलाने जैसा ही होगा। इससे यात्रियों की यात्रा सुखदप्रद होंगी

उत्तरी बिहार में रेलवे की रफ्तार को अपेक्षित गति प्रदान करने के लिए कई ऐसे कदम उठाने की जरूरत है जिससे राष्ट्रीय मानचित्र पर पूरे सुबे की पहचान स्वतः दिखने लगे। लम्बी दूरीकी ट्रेनों के साथ-साथ पैसंजर ट्रेनों की जरूरत पूरी करने के अलावा सबसे अधिक आवश्यकता तो अच्छी और बेहतर गाड़ियां चलाने की है। उत्तर बिहार में चलनेवाली बहुत कम ही ट्रेने ऐसी हैं जो उम्दा किस्म की हो या फिर जिसकी बोगियाँ सुन्दर व नई हो। यही नहीं तेज परिचालित होनेवाली या फिर समय से चलनेवाली गाड़ियाँ की भी बेहद कमी है। परिणाम यह होता है।

स्थानीय यात्रियों को कम सवारी के कारण काफी परेषानी होती हैं।

देश में अभी भी माल ढुलाई सड़क की तुलना में रेलवे से सस्ती है। भारतीय रेलवे को माल भाड़े से 67 प्रतिशत आमदनी होती है।<sup>4</sup> अतः उत्तरी बिहार में रेलवे की आर्थिक स्थिति की बेहतरी के लिए माल ढुलाई की व्यवस्था को सुदृढ़ करने हेतु एक विशेष योजना के तहत माल यातायात व्यवसाय संबंधी नियमों और शर्तों को सरल बनानी होगी। ताकि व्यापारियों के लिए रेल द्वारा माल ढुलाई अधिक हितकर बन सकें। मालगाड़ीयों के सही परिचालन हेतु अलग से ट्रेकों के निर्माण कार्य को योजना में शामिल करनी होगी। मालगाड़ीयों की बोगियों एवं क्योकि में खराबी आने पर तत्काल

मरम्मत अथवा सुधार करने पर ध्यान देनी होगी क्योंकि इससे यात्री ट्रेनों के चालों पर प्रभाव पड़ता है। ट्रेनों को घंटों रोका जाता है। इस हेतु शीघ्रता नीति को अपनानी होगी। मालगाड़ियों को परिचालन सुदूर ग्रामीण इलाकों तक व्यवस्थित रूप से हो, इस पर भी गंभीरता है। बिहार में माँग की तुलना में मालगाड़ी से आनेवाले सामानों की आवक में व्यापारियों को कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। साथ ही माल गोदाम पर लगनेवाले सामानों की आवक में व्यापारियों को कठिनाइयों का सामना करना पड़ता है। साथ ही माल गोदाम पर लगनेवाले विलम्ब शुल्क तथा डैमेज चार्ज की वसूली में लोचपूर्ण नीति बनाने की भी आवश्यकता है।

अक्करोधी उपकरण परियोजना की समीक्षा करने एवं लागू करने हेतु एक सशक्त नीति बनानी होगी। प्लेटफार्मों पर गाड़ी के पहुँचने संबंधी गलत उद्घोषणा कर देने से भी दुर्घटना घटती है। गाड़ियों के नजदीक आ जाने पर प्लेटफार्मों के बदलने संबंधी घोषणा से भगदड़ मचती है जितसके कारण यात्रियों की जाने चली जाती हैं। इसलिए रेलवे विभाग को एक योजना के तहत उत्तरी बिहार के सभी स्टेशनों पर एन0टी0आई0एस0 (नेशनल टेप ईक्वायरी सिस्टम) की व्यवस्था करने पर शीघ्रता दिखानी होगी। इस सिस्टम से पुछताछ केन्द्र के अलावा स्टेशन अधीक्षक को भी गाड़ी का लोकेशन मिलती रहती है। इस प्रणाली के उपयोग में आने से रेलकर्मि अपनी बातों से मुकर नहीं सकते। शिकायत पर इसकी जाँच रिकॉर्डिंग के द्वारा आसानी से की जा सकती है। इस सिस्टम के विकसित होने से रेल यात्रियों को परेशानियों से निजात मिलेगी।

उत्तरी बिहार के कई ऐसी पटरियाँ हैं जो जीर्ण-शीर्ण की अवस्था में हैं। उसे बदलने के बजाय मरम्मत कर उपयोग में लाया जा रहा है। इतना ही नहीं इन्हीं जीर्ण-शीर्ण पटरियों पर रेलगाड़ियों की बोझ बढ़ती ही जा रही है। ऐसी स्थिति सिर्फ दुर्घटनाओं को ही आमंत्रित करती है। तत्क्षण अपनी वोट बैंक बढ़ाने हेतु सत्ताधारी सरकार नई रेलगाड़ियों को चलाने की तो घोषणाएँ कर देती है किन्तु दूरगामी उपाय को जीवन के खिलवाड़ करने हेतु छोड़ देते हैं। पुराने एवं कमजोर हो चुके रेल पटरियों को बदलने की योजनाओं को शीघ्रता वाली नीति में शामिल नहीं करते हैं। इस संबंध में "काकोदकर" समिति का भी यह कहना था कि पुरानी पटरियों पर अधिक बोझ न डाला जाए। परन्तु सरकार न तो इस ओर कोई ध्यान दिया और न ही इन पटरियों पर चलनेवाली स्थिति होगी। वेल्डिंग फ्लोयर की समस्या से होने वाली रेलवे वाली दुर्घटनाओं को भी विशेष योजना के तहत समाप्त करनी होगी।

अतः ऐसी परिस्थिति पर रेलवे मंत्रालय को विशेष ध्यान देनी होगी। एक तो वैसे ही सम्पूर्ण उत्तरी बिहार में रेलवे का जाल पर्याप्त मात्रा में नहीं बिछा हुआ है और यदि इस पर से ऐसी स्थिति बनी रही तो जितने ही रेलवे लाइनें बिछी हुआ है और यदि इस पर से ऐसी स्थिति बनी रही तो जितने ही रेलवे लाइनें बिछी हुई हैं, उसके अस्तित्व पर आँच पहुँचेगी। इस हेतु पटरियों के दोहरीकरण एवं तिररीकरण योजना के कार्यान्वयन पर ध्यान देनी होगी। नवीन पटरियों के बिछ जाने पर पुराने एवं जीर्ण-शीर्ण पटरियों को बदलने में सहूलियत होगी और यातायात भी बाधित नहीं होगी।

उत्तरी बिहार में रेलवे के आर्थिक विकास करने से संबंधित एक महत्वपूर्ण योजना यह भी बनानी होगी कि उत्तरी बिहार के क्षेत्रों में रेलवे संयंत्रों के निर्माण हेतु फँवट्रीयों

की स्थापना पर बल देनी होगी और जो फैक्ट्रीयाँ अस्तित्व में हैं उसमें तेजी लाने हेतु भरपुर प्रयास करनी होगी। इसका फायदा यह होगा कि उत्तरी बिहार में रेलवे से संबंधित तकनीकों में मिलनेवाले खराबियों को कम समय में दूर करने में मदद मिलेगी। रेलवे फैक्ट्रीयों में यहाँ के लोगों को रोजगार मिलने का भी फायदा मिलेगा।

उत्तरी बिहार में रेलवे विकास से संबंधित तत्कालिक लोकप्रियता हासिल करने से बेहतर है कि सरकार पहले ठोस अनियाद तैयार करें, संसाधन जुटाने हेतु ठोस उपाय करें। सरकार को समय-समय पर यात्री किराए में बढ़ोतरी करने से घबराना नहीं चाहिए क्योंकि आजकल लोग इतना अर्थशास्त्र जरूर समझते हैं केन्द्र सरकार को इस बात पर भी अमल करने की योजना बनानी होगी कि देश की आर्थिक स्थिति को ध्यान में रखकर ही कोई नई रेल परियोजनाओं की घोषणा करना कहीं से भी उचित नहीं जान पड़ता है। उत्तरी बिहार की बहुत सारी रेल परियोजनाएँ ऐसी हैं जो धन एवं संसाधनों के अभाव में अभी तक लम्बित हैं। इसिलिए यहाँ नितान्त जरूरी है कि पहले उन परियोजनाओं को पूरी करनी होगी जो अभी तक अधूरे हैं, इसके बाद ही कोई नवीन परियोजनाओं की घोषणा करने पर विचार करनी चाहिए। उत्तरी बिहार का रेल भविष्य एक ही सूरत में महत्वपूर्ण हो सकता है यदि इसका नेतृत्व दूरदर्षिता से काम लें। यथोचित योजनाएँ बनाकर उसको तय समय के भीतर पूरा करें। इन लम्बित परियोजनाओं की स्थिति के कारण ही निजी क्षेत्र के निवेशक रेलवे में आने से कतराते हैं, क्योंकि रेलवे की परियोजनाएँ लम्बे समय तक चलती है और इसमें रकम भी काफी खर्च होती है। जबकि निजी क्षेत्र अधिकतम पांच-दा वर्षों में अपने निवेश का फायदा चाहते हैं जो रेलवे में बहुत संभव नहीं है।



**संदर्भ ग्रंथ-सूची :-**

1. 'हिन्दुस्तान' दैनिक हिन्दी समाचार-पत्र (मुजफ्फरपुर संस्करण), दिनांक-08.07.2009, पृष्ठ संख्या-02.
2. 'हिन्दुस्तान' दैनिक हिन्दी समाचार-पत्र (मुजफ्फरपुर संस्करण), दिनांक-08.06.2009, पृष्ठ संख्या-01.
3. 'प्रभात खबर' दैनिक हिन्दी समाचार-पत्र (मुजफ्फरपुर संस्करण), दिनांक- 05.04.2015, पृष्ठ संख्या-10.
4. 'हिन्दुस्तान' दैनिक हिन्दी समाचार-पत्र (मुजफ्फरपुर संस्करण), दिनांक-27.02.2015, पृष्ठ संख्या-10.
5. 'प्रभात खबर' दैनिक हिन्दी समाचार-पत्र (मुजफ्फरपुर संस्करण), दिनांक- 27.02.2015, पृष्ठ संख्या-19.
6. 'हिन्दुस्तान' दैनिक हिन्दी समाचार-पत्र (मुजफ्फरपुर संस्करण), दिनांक-15.03.2012, पृष्ठ संख्या-10.
7. 'हिन्दुस्तान' दैनिक हिन्दी समाचार-पत्र (मुजफ्फरपुर संस्करण), दिनांक-04.01.2013, पृष्ठ संख्या-05.
8. 'हिन्दुस्तान' दैनिक हिन्दी समाचार-पत्र (मुजफ्फरपुर संस्करण), दिनांक-27.02.2015, पृष्ठ संख्या-15.
9. 'हिन्दुस्तान' दैनिक हिन्दी समाचार-पत्र (मुजफ्फरपुर संस्करण), दिनांक-27.02.2015, पृष्ठ संख्या-10.