

# परिपूर्ण रेलवे समाचार

रेलवे का दोस्त, यात्रियों का साथी

■ वर्ष -14 ■ अंक - 332

■ कल्याण (मुंबई), ■ 1 से 15 मार्च 2016

■ पेज - 8 ■ मूल्य 5 रु.

## ‘एक प्रोफेशनल सीए का लोक-लुभावन और द्रुविधापूर्ण रेल बजट’

सुबोध कुमार जैन\*

**ह**मेशा की तरह इस बार भी 25 फरवरी को संसद में रेल बजट प्रस्तुत किया गया। परंतु इस बार रेलमंत्री सुरेश प्रभु का रेल बजट दिशाहीन और द्रुविधापूर्ण कहा जा सकता है। यदि एक वाक्य में इस रेल बजट पर प्रतिक्रिया दी जाए, तो कहना होगा कि ‘एक प्रोफेशनल चार्टर्ड अकाउंटेंट का यह लोक-लुभावन और द्रुविधापूर्ण बजट है, जो कि अपनी

सारी उम्मीदें खो चुका है।’ लोक-लुभावन प्रावधानों में मीडिया के लोगों को ई-टिकट में छूट की सुविधा, वरिष्ठ नागरिकों को नीचे की बर्थ मुहैया कराना, महिलाओं के लिए 33 प्रतिशत कोटा, जिसकी कहीं से और किसी भी कोने से कोई मांग नहीं हुई थी, आदि प्रावधान व्यावसायिक उद्देश्य से रेल यात्रा करने वालों के लिए न सिर्फ मुश्किलें खड़ी करेंगे, बल्कि उन्हें इंडिगो जैसी सस्ती एयर लाइनों की तरफ मोड़ेंगे, जहां वे सम्मानपूर्वक और अपनी सुविधा के अनुसार जल्दी यात्रा कर सकेंगे।



रेलवे का बोझ उठाए प्रधान सहायक

आज के समय की जरूरत यह है कि उन्नत तकनीक का उपयोग करके रेलवे में मानव संसाधन को कम किया जाए, न कि ज्यादा से ज्यादा रोजगारों की घोषणा की जाए। जहां सातवें वेतन आयोग को लागू करने की भारी-भरकम जिम्मेदारी रेलवे के कंधे पर आने वाली है, वहीं यात्री एवं माल आय में आ रही भारी गिरावट और बढ़ती हुई आंतरिक लागत आदि को बजट में कुछ भी कहे बिना छोड़ दिया गया है, जिससे यह संदेश जा रहा है कि सरकार आम बजट से रेलवे को सहायता देगी। 29 फरवरी को

वित्तमंत्री अरुण जेटली ने रेलमंत्री की यह उम्मीद भी पूरी नहीं की है। अब तक भले ही इसे उचित ठहराया जाता रहा है, मगर यह तभी संभव हो पाएगा, जब अलग से रेलवे बजट पेश करने की प्रक्रिया को अविरोध समाप्त कर दिया जाए।

इस रेल बजट में यह अपेक्षा की गई थी कि फर्स्ट एसी क्लास की सभी प्रकार की छूटों को समाप्त कर दिया जाएगा, मगर यह भी नहीं किया गया है। रेलमंत्री सुरेश प्रभु के इस रेल बजट का मुख्य मुद्दा यह है कि इसमें आय और व्यय के शेष पेज 7 पर...

### जमीनी हकीकत से कोसों दूर रेल बजट



सुरेश त्रिपाठी

**रे**लमंत्री सुरेश प्रभु द्वारा गुरुवार, 25 फरवरी को संसद में पेश किया गया वित्तवर्ष 2016-17 का रेल बजट जमीनी हकीकत से कोसों दूर है। जाहिर है कि यह रेल बजट पांच राज्यों के आगामी विधानसभा चुनावों को ध्यान में रखकर प्रस्तुत किया गया है। उनका पूरा जोर रेल यात्रा को सर्व-सुविधायुक्त और आरामदायक यानि हवा-हवाई बनाने पर रहा है। मगर अपेक्षित यात्री किरायों में तनिक भी बढ़ोतरी नहीं की। तमाम भावी योजनाओं की घोषणा की गई, मगर उनके वित्त-पोषण के लिए पैसा कहां से आएगा, इस बारे में कुछ नहीं बताया गया है। इसके बजाय चार प्रकार की चार नई ट्रेनें चलाने, रेल यात्रा को बेहतर बनाने, यात्रियों को बेहतरीन सुख-सुविधाएं देने, आगले चार साल में वेटिंग लिस्ट खत्म करने जैसे लोक-लुभावन और हवाई सपने दिखाए गए हैं। हर प्लेटफार्म पर शौचालय, स्टेशनों पर मुफ्त पेयजल आदि ऐसी ही जो कई अन्य हवाई घोषणाएं गत वर्ष के रेल बजट में की गई थीं, वह आज तक शुरू शेष पेज 4 पर...

## साफ-सुथरा लीनन उपलब्ध नहीं करा पा रहा रेल प्रशासन

करोड़ों के खर्च पर मेकेनाइज्ड लांड्रिंग स्थापित करके खुद ‘धोबी’ बनने का औचित्य क्या है?

**दिल्ली** : रेल राज्यमंत्री मनोज सिन्हा ने राज्यसभा में एक प्रश्न के उत्तर में कहा कि रेलवे ट्रेनों में यात्रा के दौरान यात्रियों द्वारा इस्तेमाल किए जाने वाले कंबल को दो महीने में एक बार धुलवाया जाता है। हालांकि रेल राज्यमंत्री के इस बयान को सुनकर सभी सांसद हैरान रह गए, जबकि यह पूरा सच नहीं है, क्योंकि रेलवे द्वारा शायद साल भर में भी शेष पेज 7 पर...



रेल बजट-2016-17 की विषय-वस्तु

## रेलबजट के प्रमुख प्रावधान

\* **चुनौतियों से निपटना** : भारतीय रेल का पुनर्गठन, पुनर्निर्माण पुनरुद्धार : “चलो, मिलकर कुछ नया करें”.

\* कार्य नीति के तीन स्तंभ अर्थात नव अर्जन, नव मानक, नव संरचना.

**वित्तीय निष्पादन**

\* 2015-16- 8,720 करोड़ रु. की बचत होने से राजस्व की अधिकांश कमी को पूरा कर लिया जाएगा, संभावित परिचालन अनुपात 90%.

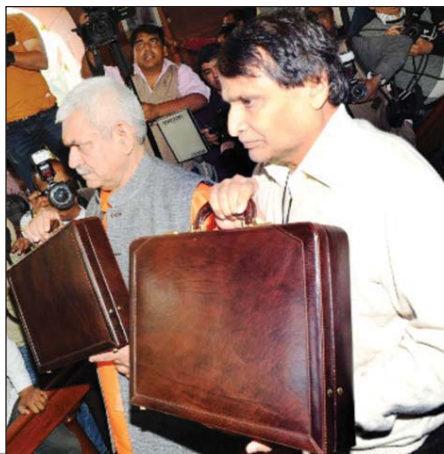
\* 2016-17- परिचालन अनुपात का निधा रित लक्ष्य 92%, 7वें वेतन आयोग का तात्कालिक प्रभाव शामिल करने के बाद साधारण संचालन व्यय को 11.6% तक सीमित रखना, डीजल और बिजली खपत

में योजनाबद्ध कटौती, 1,84,820 करोड़ रु. के राजस्व सृजन का निधा रित लक्ष्य.

**निवेश और संसाधन**

\* कार्यात्मक स्तर पर शक्तियों के प्रत्योजन सहित प्रक्रिया संबंधी बाधाएं दूर करने की प्रक्रिया; 2009-14 की अवधि में 48,100 करोड़ रु. का औसत पूंजीगत व्यय और 8% प्रतिवर्षकी औसत वृद्धि.

\* 2015-16 में निवेश पिछले 5 वर्ष के औसत से लगभग दुगुना हो जाएगा.



\* 2016-17 में पूंजीगत योजना के लिए 1.21 लाख करोड़ रु. रखे गए हैं. पीपीपी के लिए नवीन संरचनाएं आदि विकसित करके, राज्यों के साथ संयुक्त उद्यम, आदि के जरिए कार्यान्वयन.

**विज्ञान**

2020 तक आम आदमी की लंबे समय से चली आ रही आशा को पूरा करना अर्थात गाड़ियों में आरक्षित एकोमोडेशन मांग पर उपलब्ध होना, मालगाड़ियां समय-सारणी के अनुसार

चलना, संरक्षा रिकॉर्ड में सुधार लाने के लिए अत्याधुनिक टेक्नोलॉजी, बिना चौकीदार वाले सभी समपार को समाप्त करना, उन्नत समय-पालन, मालगाड़ियों की उच्चतर औसत गति, सेमी हाई स्पीड ट्रेनें जो स्वर्णिम चतुर्भुज पर चलें, मानव अपशिष्ट का जीरो डायरेक्ट डिस्चार्ज.

**2015-16 की उपलब्धियां**

2015-16 की 139 बजट घोषणाओं पर कारवाई शुरू की गई.

**परियोजना निष्पादन**

\* 2015-16- जीवन बीमा निगम के जरिए सुनित वित्तपोषण, 2500 किमी बड़ी आमन लाइन को चालू करना; 1600 किमी का विद्युतीकरण चालू करना; 2016-17 में- 2800 कमी रेलपथ को चालू करने का शेष पेज 5 पर...

## निर्णय में शुचिता एवं पारदर्शिता सुनिश्चित की जानी चाहिए - आर. पी. सक्सेना



उत्तर मध्य रेलवे द्वारा आयोजित सतर्कता जागरूकता विषय पर संगोष्ठी को संबोधित करते हुए महाप्रबंधक/उ.म.रे. अरुण सक्सेना, महाप्रबंधक के सचिव श्री दुबे, (बाएं) और दाएं आर. पी. सक्सेना और एसडीजीएम श्री तिवारी.

इलाहाबाद ब्यूरो : उत्तर मध्य रेलवे सतर्कता विभाग द्वारा 26 फरवरी को एक महत्वपूर्ण संगोष्ठी का आयोजन किया गया. संगोष्ठी की अध्यक्षता उत्तर मध्य रेलवे के महाप्रबंधक अरुण सक्सेना ने की. इस अवसर पर पुणे स्थित इंडियन रेलवे इंस्टिट्यूट ऑफ सिविल इंजीनियरिंग (इरिसेन) के वरिष्ठ प्रोफेसर आर. पी. सक्सेना मुख्य अतिथि के रूप में उपस्थित थे. संगोष्ठी में आर. पी. सक्सेना द्वारा 'निर्णय लेने एवं सतर्कता जागरूकता'

### 'निर्णय लेने एवं सतर्कता जागरूकता' विषय पर उ.म.रे. द्वारा संगोष्ठी का आयोजन

विषय पर उत्तर मध्य रेलवे के अधिकारियों के समक्ष एक प्रस्तुतिकरण किया गया. इस प्रस्तुतिकरण में उन्होंने चर्चा की कि रेल अधिकारियों द्वारा निर्णय लेते समय किस प्रकार शुचिता एवं पारदर्शिता सुनिश्चित की जानी चाहिए. इस विषय में उन्होंने उपस्थित रेल अधिकारियों की शंकाओं का निवारण भी किया. इस अवसर पर मुख्य अतिथि आर. पी. सक्सेना और महाप्रबंधक अरुण सक्सेना एवं अन्य अधिकारियों ने सतर्कता संबंधी पुस्तिका का विमोचन भी किया गया.

## महाप्रबंधक/उमरे अरुण कुमार सक्सेना ने किया झांसी मंडल का गहन निरीक्षण

झांसी : महाप्रबंधक, उ.म.रे. अरुण कुमार सक्सेना द्वारा 15 फरवरी को एमएलआर वर्कशॉप, स्टोर विभाग, सुपरवाइजर ट्रेनिंग सेंटर तथा डीजल लोको शेड, झांसी का निरीक्षण किया गया. निरीक्षण के दौरान उनके साथ मुख्यालय से मुख्य यांत्रिक अभियंता जी. सी. बुधलाकोटी, भंडार नियंत्रक बकरीदन, मुख्य कार्मिक अधिकारी ओमप्रकाश, वित्त सलाहकार एवं मुख्य लेखा अधिकारी एन. एस. पांकेटे, प्रिंसपल चीफ इंजीनियर महेश कुमार गुप्ता, मुख्य विद्युत अभियंता पतीराम, मुख्य अभियंता/निर्माण के. डी. रलह, मुख्य कारखाना अभियंता डी. के. नायक तथा झांसी मंडल से मंडल रेल प्रबंधक एस. के. अग्रवाल, मुख्य कारखाना प्रबंधक अतुल्य सिन्हा एवं अपर मंडल रेल प्रबंधक विनीत सिंह आदि अधिकारीगण उपस्थित थे.

महाप्रबंधक श्री सक्सेना द्वारा सर्वप्रथम वैगन मरम्मत कारखाने का निरीक्षण किया गया, जहां उन्होंने कारखाने की कार्य-प्रणाली का गहनता से निरीक्षण किया तथा कारखाने में किए जा रहे कार्य की सराहना की. इसके बाद श्री सक्सेना ने भंडार डिपो, झांसी का निरीक्षण किया. उन्होंने एमएलआर वर्कशॉप का निरीक्षण किया तथा वर्कशॉप द्वारा पुनः निर्माण किए गए 8वें कोच को हरी झंडी दिखाई तथा लक्ष्य प्राप्ति में आ रही बाधाओं के बारे में जाना और उनके निवारण संबंधी आवश्यक सुझाव एवं



- महाप्रबंधक ने एमएलआर वर्कशॉप, झांसी द्वारा पुनर्निर्मित 8वें कोच को दिखाई हरी झंडी
- लक्ष्य प्राप्ति में आ रही बाधाओं को समझा और उनके निवारण संबंधी आवश्यक सुझाव दिया

आश्वासन दिया.

इसी क्रम में महाप्रबंधक ने सुपरवाइजर प्रशिक्षण केंद्र का भी निरीक्षण किया. यहां लगाई गई प्रदर्शनी तथा निबंध प्रतियोगिता के आयोजन का अवलोकन किया. तत्पश्चात श्री सक्सेना ने एमएलआर वर्कशॉप में नवनिर्मित अधिकारी विश्रामगृह का उदघाटन और वृक्षारोपण किया. उन्होंने

डीजल लोको शेड, झांसी में कार्यरत कर्मचारियों के लिए कैटिन तथा लोकोमोटिव के संचालन हेतु लोकोमोटिव कंट्रोल रूम का भी शुभारम्भ किया.

महाप्रबंधक, उ.म.रे. ने डीजल लोको शेड झांसी के कर्मचारियों द्वारा लोकोमोटिव के औजारों एवं लोकेमोटिव पार्ट्स के बेहतर रख-रखाव एवं उन्नत किस्म की टेकनोलॉजी का उपयोग एवं पर्यावरण का ध्यान रखते हुए झांसी डीजल लोको शेड में किए गए उत्कृष्ट कार्यों के लिए 50 हजार रुपये के पुरस्कार की घोषणा की. निरीक्षण के बाद महाप्रबंधक श्री सक्सेना ने मंडल रेल प्रबंधक, झांसी एस. के. अग्रवाल के साथ झांसी मंडल एवं उ.म.रे. द्वारा किए गए विकास कार्यों के संबंध में स्थानीय संवादाताओं को संबोधित किया. इस अवसर पर उन्होंने विस्तृत रूप से मंडल की उपलब्धियों पर प्रकाश डाला.

## राजीव चौधरी ने उ.म.रे. के पीसीई का पदभार संभाला



राजीव चौधरी

इलाहाबाद : भारतीय रेल इंजीनियरिंग सेवा 1981 बैच के वरिष्ठ अधिकारी राजीव चौधरी ने 17 फरवरी को उत्तर मध्य रेलवे, इलाहाबाद के प्रमुख मुख्य इंजीनियर (पीसीई) के पद पर अपना नया कार्यभार ग्रहण कर लिया है. उत्तर मध्य रेलवे में पदस्थापित होने से पूर्व श्री चौधरी दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे, बिलासपुर के वरिष्ठ उप महाप्रबंधक एवं मुख्य सतर्कता अधिकारी के पद पर कार्यरत थे. इसके अलावा श्री चौधरी को वरिष्ठ मंडल इंजीनियर/समन्वय, दिल्ली मंडल, उत्तर रेलवे, मुख्य इंजीनियर/निर्माण, पूर्वोत्तर रेलवे, गोरखपुर, कार्यकारी निदेशक/वर्क्स प्लानिंग, रेलवे बोर्ड और मंडल रेल प्रबंधक, भोपाल मंडल, पश्चिम मध्य रेलवे जैसे महत्वपूर्ण पदों पर कार्य करने का गहन अनुभव प्राप्त है. श्री चौधरी ने दिल्ली मेट्रो रेलवे (डीएमआरसी) के प्रथम चरण के निर्माण कार्य में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई थी. उन्होंने लगभग 8 देशों के रेलवे नेटवर्क में प्रशिक्षण प्राप्त किया है.

## महाप्रबंधक/पू.उ.रे. ने किया सीतापुर कैंट-गोंडा रेलखंड का निरीक्षण

- महाप्रबंधक ने प्रत्येक रेलपुल, समपार, कू-लाबी, रनिंग रूम, रेल आवासों का किया सूक्ष्म निरीक्षण
- स्टेशनों पर उपलब्ध यात्री सुविधाओं एवं साफ-सफाई का किया निरीक्षण तथा सम्बंधित अधिकारियों को दिए उचित निर्देश
- महाप्रबंधकों के निरीक्षण के दौरान रेलकर्मियों के खानपान और कल्याण की भी उचित व्यवस्था की जानी चाहिए

गोरखपुर : पूर्वोत्तर रेलवे के महाप्रबंधक राजीव मिश्र ने सभी विभाग प्रमुखों सहित मंडल रेल प्रबंधक, लखनऊ आलोक सिंह एवं मुख्यालय तथा मंडल के वरिष्ठ अधिकारियों के साथ लखनऊ मंडल के सीतापुर कैंट-गोंडा रेल खंड का 26 फरवरी को निरीक्षण किया. निरीक्षण के प्रथम चरण में महाप्रबंधक श्री मिश्र ने सीतापुर कैंट रेलवे स्टेशन पर उपलब्ध सुविधाओं एवं रनिंग रूम का गहन निरीक्षण किया. उन्होंने यात्री सुविधाओं में सुधार हेतु सम्बन्धित अधिकारियों को निर्देशित किया. इस अवसर पर महाप्रबंधक ने सीतापुर कैंट स्टेशन की कू-लाबी एवं रनिंग रूम के नए ब्लाक का उदघाटन भी किया. इसके बाद महाप्रबंधक ने टप्पा खजूरीया एवं परसंडी स्टेशनों के बीच स्थित बड़े पुल संख्या-120 (किमी. 85/1-2) का सूक्ष्म निरीक्षण किया. खंड के रमईपुर स्टेशन पर महाप्रबंधक ने वहां उपलब्ध यात्री सुविधाओं एवं साफ-सफाई का निरीक्षण



किया तथा सम्बन्धित अधिकारियों को उचित निर्देश दिए.

महाप्रबंधक द्वारा रमईपुर एवं बिसवां स्टेशन के मध्य कर्व संख्या-6 एवं गैंग संख्या-7 का भी गहनता से निरीक्षण किया गया. बिसवां स्टेशन पर यात्री सुविधाओं का निरीक्षण करने के पश्चात महाप्रबंधक ने वहां प्वाइन्ट, क्रॉसिंग तथा कर्मचारी आवासों का भी निरीक्षण किया. इस अवसर पर महाप्रबंधक श्री मिश्र ने बिसवां स्टेशन पर यात्री सुविधाओं के उन्नयन कार्यों का उदघाटन भी किया. बिसवां-सरईया स्टेशनों के मध्य स्थित आरक्षित समपार संख्या 52, छोटा पुल संख्या 81 तथा मानवरहित समपार संख्या 48 का भी निरीक्षण किया गया. उन्होंने सरईया-महमूदाबाद अवध स्टेशनों के मध्य स्थित मानवरहित समपार संख्या 43 का निरीक्षण किया.

महाप्रबंधक ने समपार पर कार्यरत गेटमैन से संरक्षा कार्यों के संबंध में बातचीत की तथा आवश्यक निर्देश दिए. महमूदाबाद स्टेशन पर उपलब्ध यात्री सुविधाओं का निरीक्षण करने के बाद श्री मिश्र ने कर्मचारी आवासों को भी देखा. पैतीपुर स्टेशन का निरीक्षण करते हुए महाप्रबंधक ने वहां उपलब्ध यात्री सुविधाओं में सुधार पर विशेष निर्देश दिए.

बुढ़वल स्टेशन पर यात्री प्रतीक्षालय का उदघाटन करने के बाद महाप्रबंधक ने बुढ़वल स्टेशन का विस्तार से निरीक्षण किया. उन्होंने वहां स्थित कर्मचारी आवासों का भी निरीक्षण किया. जरवल रोड स्टेशन पर उपलब्ध यात्री सुविधाओं तथा कर्मचारी आवासों का निरीक्षण भी किया गया. जरवल रोड एवं गोंडा कचहरी के मध्य स्पीड ट्रायल सम्पन्न हुआ. श्री मिश्र ने गोंडा कचहरी एवं गोंडा के मध्य स्थित इंजीनियरिंग आरक्षित (इंटरलाकड) समपार संख्या 262 का भी निरीक्षण किया.

गोंडा स्टेशन के प्लेटफार्म 2 पर वीआईपी कक्ष का उदघाटन करने के पश्चात महाप्रबंधक ने स्टेशन का निरीक्षण कर वहां उपलब्ध यात्री सुविधाओं का जायजा लिया. इस निरीक्षण के दौरान महाप्रबंधक के सद्ब्यवहार और महाप्रबंधक द्वारा पूरे खंड में किए गए गुणवत्तापूर्ण कार्यों की सराहना पर मंडल के रेलकर्मियों और अधिकारियों ने खुशी जाहिर की. महाप्रबंधक ने इस मौके पर कई सामूहिक पुरस्कारों की भी घोषणा की. परंतु अपने लिए उत्तम खानपान व्यवस्था रखने वाले अधिकारियों ने निचले कर्मचारियों स्तर के रेलकर्मियों को जो खाने के पैकेटों की व्यवस्था की थी, उसकी सब्जी खराब हो गई थी और इसके साथ ही सभी कर्मचारियों को पैकेट भी नहीं उपलब्ध नहीं हो पाए. इससे उनमें कुछ खिन्नता भी देखी गई. तथापि तत्काल इसकी शिकायत महाप्रबंधक को करके उन्होंने उनके कार्य में विघ्न डालना उचित नहीं समझा. सम्बंधित मंडल अधिकारियों को ऐसे मौकों पर पूरे तन-मन से समर्पित होकर काम करने वाले रेलकर्मियों की सुविधा का भी पर्याप्त ख्याल रखना चाहिए.

## एशियन गेम्स के लिए आरपीएफ इंस्पेक्टर संदीप ओम्बासे का चयन



संदीप ओम्बासे

**मुंबई :** शिलांग, गुवाहाटी में होने वाले साउथ एशियन गेम्स-2016 में तायक्वांडो खेल की तकनीकी कमेटी के विशेषज्ञ के रूप में आरपीएफ इंस्पेक्टर संदीप ओम्बासे का चयन किया गया है। उल्लेखनीय है कि श्री ओम्बासे वर्तमान में मध्य रेलवे के कल्याण स्टेशन पर रेलवे सुरक्षा बल की अपराध जांच शाखा (सीआईबी) में इंस्पेक्टर के पद पर कार्यरत हैं। श्री ओम्बासे को तायक्वांडो खेल में महारत हासिल है। वह ठाणे तायक्वांडो संगठन के अध्यक्ष और तायक्वांडो एसोसिएशन ऑफ महाराष्ट्र के सचिव भी हैं। हाल ही में उन्होंने रूस में तायक्वांडो की अंतरराष्ट्रीय प्रतियोगिता में भारतीय तायक्वांडो टीम का प्रतिनिधित्व भी किया था। ठाणे जिले से 'सेफ गेम' के लिए चयनित श्री ओम्बासे एकमात्र तायक्वांडो खिलाड़ी हैं। श्री ओम्बासे के साथ ही महाराष्ट्र राज्य तायक्वांडो संगठन के कोषाध्यक्ष प्रसाद कुलकर्णी, औरंगाबाद को टीम मैनेजर और महाराष्ट्र सरकार के दादोजी कोंडदेव पुरस्कार से पुरस्कृत भास्कर करकेरा, मुंबई का पंच के तौर पर साउथ एशियन गेम्स-2016 के लिए चयन किया गया है।

# अनिश्चितकालीन रेल हड़ताल के पक्ष में 95 से 98% रेलकर्मियों ने किया मतदान

**नई दिल्ली :** नेशनल ज्वाइंट काउंसिल ऑफ ऐक्शन (एनजेसीए) तथा ऑल इंडिया रेलवेमेंस फेडरेशन (एआईआरएफ) के आह्वान पर पूरी भारतीय रेल पर सातवें वेतन आयोग की निराशाजनक सिफारिशों के विरोध में तथा भारत सरकार द्वारा केंद्रीय कर्मचारियों की काफ़ी समय से लंबित मांगों को न मानने पर 11 सूत्री मांगों को लेकर रेल कर्मचारियों के बीच हड़ताल के समर्थन में उनका मत जानने के लिए 11-12 फरवरी 2016 को रेलकर्मियों के बीच गुप्त मतदान करवाया गया। ऐसा ही मतदान कार्यक्रम एनजेसीए की अन्य भागीदार नेशनल फेडरेशन ऑफ इंडियन रेलवेमेन (एनएफ आईआर) से जुड़े सभी जोनल संगठनों द्वारा भी 7-8-9 फरवरी को करवाया गया था, जिसमें करीब 98 प्रतिशत रेलकर्मियों ने हड़ताल के पक्ष में अपना मत दिया है।

एनजेसीए के कन्वेनर एवं एआईआरएफ के महामंत्री कॉम. शिवगोपाल मिश्र ने बताया कि सातवें वेतन आयोग की सिफारिशों को लेकर तथा कर्मचारियों की लंबित मांगों का समाधान न होने के कारण सभी केंद्रीय कर्मचारियों एवं रेल कर्मचारियों में भारी आक्रोश व्याप्त है और वे बेहद निराशाजनक स्थिति में कार्य कर रहे हैं, जिसकी वजह से 11-12 फरवरी 2016 को हड़ताल के लिए कराए गए गुप्त मतदान में 95 प्रतिशत

- समस्त रेलकर्मियों में सातवें वेतन आयोग और सरकार के प्रति व्याप्त है भारी असंतोष
- यदि मांगों का तत्काल समाधान नहीं किया गया, तो हड़ताल की जिम्मेदारी सरकार की होगी -शिवगोपाल मिश्र

से अधिक रेल कर्मचारियों ने भारी जोश से हड़ताल के समर्थन में मतदान किया है। उन्होंने कहा कि कराए गए गुप्त मतदान के निर्णय से यह साबित हो गया है कि भारी बहुमत से रेल कर्मचारी हड़ताल के समर्थन में हैं।

कॉम. मिश्रा ने बताया कि हड़ताल के लिए कराए गए गुप्त मतदान के परिणाम को देखते हुए 11 मार्च 2016 को रेल कर्मचारियों द्वारा सभी जोनल महाप्रबंधकों को 11 अप्रैल 2016 को सुबह 6 बजे से अनिश्चितकालीन हड़ताल पर जाने के लिए नोटिस दी जाएगी। उन्होंने कहा कि इसके बाद यदि सरकार कर्मचारियों की जायज मांगों का तत्काल समाधान करने के लिए उचित कदम नहीं उठाती है, तो 11 अप्रैल 2016 को सुबह 6 बजे से सभी रेल कर्मचारी हड़ताल पर जाने के लिए स्वतंत्र होंगे। उन्होंने यह भी कहा कि रेल कर्मचारियों की यह देश की सबसे बड़ी हड़ताल होगी,

जिसकी सारी जिम्मेदारी भारत सरकार और रेल प्रशासन की होगी।

हालांकि रेलवे के उपरोक्त दोनों मान्यताप्राप्त लेबर फेडरेशन भले ही शत-प्रतिशत रेलकर्मियों के इस हड़ताल में शामिल होने का दावा कर रहे हों, मगर जमीनी हकीकत कुछ अलग है। 'रेलवे समाचार' द्वारा लगभग सभी जोनल रेलों के स्थानीय श्रमिक नेतृत्व से की गई बातचीत का कुल निष्कर्ष यह निकलता है कि हड़ताल के समर्थन में रेलकर्मियों का औसत 60:40 का है। यानि 40 प्रतिशत रेल कर्मचारी अभी-भी हड़ताल के पक्ष में नहीं हैं, भले ही उन्होंने किसी भी कारणवश इसके समर्थन में अपना मत दे दिया है। विभिन्न जोनों में निचले स्तर पर यानि श्रमिक संगठनों की शाखाओं के स्तर पर उनके शाखा पदाधिकारियों से की गई बातचीत में यह तथ्य उभरकर सामने आया कि श्रमिक संगठनों के जोनल और मंडल पदाधिकारी शाखाओं का कभी दौरा नहीं करते हैं, जिससे न सिर्फ शाखा स्तर के पदाधिकारियों में उनके प्रति असंतोष है, बल्कि उनकी बात न सुने जाने पर भी वे जोनल और शीर्ष नेतृत्व से भी असंतुष्ट नजर आ रहे हैं। तथापि यह सचाई है कि समस्त रेलकर्मियों में सातवें वेतन आयोग और सरकार के प्रति भारी असंतोष व्याप्त है। अब अंतिम निर्णय सरकार, प्रशासन और दोनों फेडरेशनों के शीर्ष नेतृत्व को लेना है।

## रेलवे बोर्ड द्वारा पैसेंजर एमिनिटी कमेटी का गठन

लधाराम नागवानी को पुनः बनाया गया पीएसी का सदस्य

**दिल्ली :** रेल मंत्रालय (रेलवे बोर्ड) द्वारा प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी की अगुआई में 26 मई 2014 को बनी केंद्र की नई सरकार के गठन के करीब दो साल बाद पैसेंजर एमिनिटी कमेटी का



लधाराम नागवानी

पुनर्गठन करते हुए और इसको राष्ट्रीय स्वरूप देते हुए इसके सदस्यों को नामांकित किया गया है। भारतीय जनता पार्टी, मुंबई के शिष्टाचार प्रमुख लधाराम नागवानी को पुनः इस महत्वपूर्ण कमेटी का मुख्य सदस्य बनाया गया है। उल्लेखनीय है कि श्री नागवानी पूर्व प्रधानमंत्री अटलबिहारी बाजपेई की सरकार के समय भी जब इस कमेटी के सदस्य थे, तब उन्होंने रेल यात्रियों के हित में कई महत्वपूर्ण निर्णय रेल मंत्रालय से करवाए थे। इसके साथ ही भाजपा, हरियाणा के एक सक्रिय सदस्य डॉ. अशोक त्रिपाठी को भी इस कमेटी का सदस्य नामांकित किया गया है।

वेदापलानी, चेन्नई के एच. राजा को इस कमेटी के चेयरमैन नियुक्त किया गया है। कमेटी के अन्य सदस्यों में झारखंड से रामानंद त्रिपाठी, योगेश शुक्ला, इलाहाबाद, तिलकराज कटारिया, दिल्ली, लक्ष्मी प्रसाद जायसवाल, देहरादून, उत्तराखंड, डॉ. राजदीप भट्टाचार्य, पश्चिम बंगाल, प्रभुनाथ चौहान, जलालाबाद, गाजीपुर, उत्तर प्रदेश, रामाधीन सिंह,



डॉ. अशोक त्रिपाठी

अल्लापुर, इलाहाबाद, उत्तर प्रदेश, बी. राजवर्धन रेड्डी, सरूरनगर, हैदराबाद, तेलंगाना, सुश्री मनोषा चटर्जी, बनपुरा, उड़ीसा, अरुणेश मिश्रा, लुधियाना, पंजाब, के. बी. श्रीनिवास,

बेल्लारी, होस्पेट, कर्नाटक, असीर्वथम आचारी, तिरुचिरापल्ली, तमिलनाडु, मो. इरफान अहमद, नई दिल्ली और सुधीर मिश्रा, वाराणसी, उत्तर प्रदेश हैं। रेलवे बोर्ड द्वारा 18 फरवरी को जारी नोटिफिकेशन के अनुसार पैसेंजर एमिनिटी कमेटी (पीएसी) के सदस्यों को रेलवे स्टेशनों पर सर्वसामान्य साफ-सफाई और पर्यावरण की देखभाल, पेयजल की उपलब्धता, प्लूताछ कार्यालयों, जन-उदघोषणा प्रणाली, इंडिकेटर बोर्ड्स इत्यादि, लाइट्स, फैंस एवं अन्य इलेक्ट्रिकल एमिनिटीज, पब्लिक लेवेटरीज, बाथरूम, रिटायरिंग रूम, वेटिंग हॉल्स का रख-रखाव, प्लेटफार्मों पर यात्रियों के लिए बेंचों, व्हील चेयर्स, लगेज ट्रालीज और स्ट्रेचर्स की व्यवस्था आदि, कैरेजेज एवं स्टेशन परिसर में आरक्षण और टिकट बुकिंग तथा यात्री सुरक्षा व्यवस्था की स्थिति, अवैध यात्रा के कारण रेलवे की आय को हो रहे नुकसान को रोकने और यात्रियों के साथ सौजन्यतापूर्ण व्यवहार आदि के निरीक्षण और रिपोर्ट की जिम्मेदारी सौंपी गई है।

## एशियाई खेलों में द.पू.रे. की महिला कबड्डी टीम ने जीता स्वर्ण पदक

**कोलकाता :** हाल ही में गुवाहाटी में हुए दक्षिण एशियाई खेलों में दक्षिण पूर्व रेलवे की महिला कबड्डी टीम ने स्वर्ण पदक हासिल किया। इस महिला कबड्डी टीम का प्रतिनिधित्व दक्षिण पूर्व रेलवे की महिला कबड्डी खिलाड़ी सुश्री पायल चौधरी ने किया था। स्वर्ण पदक जितने पर दक्षिण पूर्व रेलवे के महाप्रबंधक ए. के. गोयल ने गत सप्ताह द.पू.रे. मुख्यालय, गार्डन रीच में आयोजित एक समारोह में सुश्री पायल चौधरी का सम्मान किया और एशियाई खेलों में द.पू.रे. का नाम रोशन करने के लिए सुश्री चौधरी सहित सभी महिला कबड्डी खिलाड़ियों को सराहना की।



## टिकट चेकिंग आर्गेनाइजेशन के पुरोधा राजेंद्र सिंह नहीं रहे

**मुंबई :** इंडियन रेलवे टिकट चेकिंग स्टाफ आर्गेनाइजेशन के पूर्व राष्ट्रीय महामंत्री और सेवानिवृत्त मुख्य टिकट निरीक्षक राजेंद्र सिंह का 24 फरवरी को वसई स्थित उनके निवास पर निधन हो गया। स्व. राजेंद्र सिंह लम्बे समय से मधुमेह की बीमारी से ग्रस्त थे। उनके निधन का समाचार सुनकर मध्य एवं पश्चिम रेलवे के समस्त टिकट चेकिंग स्टाफ में शोक की लहर दौड़ गई और जो जहां था, जैसे था, वैसे ही वसई के लिए निकल पड़ा। टिकट चेकिंग आर्गेनाइजेशन के राष्ट्रीय अध्यक्ष डॉ. मुकेश गौतम ने कहा कि श्री राजेंद्र सिंह ने जीवन भर टिकट चेकिंग स्टाफ के हक की लड़ाई लड़ी, आज जब उनकी मेहनत के कारण ही यह संगठन एक बड़ा वट-वृक्ष बन चुका है, तब वह हमारे बीच नहीं रहे। उन्होंने कहा कि उनकी लड़ाई को आगे जारी रखा जाएगा।



पश्चिम रेलवे के हेड टीटीई मनोज तिवारी ने कहा कि भारतीय रेल की समस्त टिकट चेकिंग बिरादरी स्व. राजेंद्र सिंह की हमेशा ऋणी रहेगी। उन्होंने कहा कि उनका नेतृत्व, ऊर्जा, संघर्षशीलता, खरा व्यक्तित्व और

अहसास होता था। किसने खाना खाया, किसने नहीं खाया। सोने की जगह मिली या नहीं, इन सब बातों पर उनकी पैनी नज़र रहती थी। उनके बारे में वैसे तो कहने को बहुत कुछ है, मगर मन भीगा हुआ है, आंखें भरी हुई हैं। हमारे प्रिय नेता और बड़े भाई के हमेशा के लिए चले जाने का दुख असहनीय है। हम सब उन्हें अश्रुपूरित विदाई दे रहे हैं, परमापिता उन्हें अपने निकट स्थान दें और उनके परिवार को इस विकट घड़ी में सहनशक्ति प्रदान करें। यही ईश्वर से प्रार्थना है। इस मौके पर सीटीआई ए. के. शर्मा, पूर्व सीटीआई सिकंदर सिंह सहित बड़ी संख्या में टिकट चेकिंग स्टाफ उपस्थित था।

## जमीनी हकीकत से कोसों दूर रेल बजट



सुरेश त्रिपाठी

**पेज 1 का शेष...** भी नहीं हो पाई हैं। इस साल की उक्त घोषणाओं का भी यही हस्त होने वाला है, जिन्हें वास्तव में सिर्फ राजनीतिक लाभ हासिल करने के उद्देश्य से ही बजट में शामिल किया गया है। बजट में रेलवे को आर्थिक संकट से बाहर निकालने की कोई कोशिश नहीं की गई है, और न ही इस बजट में सातवें वेतन आयोग को लागू करने के लिए आवश्यक निधि का प्रावधान कहीं नजर आ रहा है। इसके अलावा बजट में ऐसा भी कोई पुख्ता इंतजाम नहीं किया गया है कि निकट भविष्य में कर्ज के बजाय रेलवे अपनी कमाई से ट्रेक पर आ सके, बल्कि 'चलो, मिलकर कुछ नया करें' कहते हुए श्रीमान प्रभु यात्रियों को भेड़-बकरियों जैसी 'शुभ-यात्रा' के लिए टाटा-बाई-बाई करते नजर आए हैं। पीपीपी और 100% एफडीआई के बावजूद सरकार की राजनीतिक मजबूरियों के कारण ज्यादा कुछ नहीं कर पाने का मलाल भी बजट पेश करते जाते वक्त दोनों मंत्रियों के चेहरों पर साफ झलक रहा था। जहां ऐसे समय पर मंत्रियों के चेहरों पर रौनक छाई रहती है, वहीं रेलमंत्री और रेल राज्यमंत्री के चेहरों पर मुर्दनी स्पष्ट झलक रही थी। फोटोग्राफों द्वारा एक अच्छी फोटो के लिए मुस्कराने के लिए कहे जाने पर दोनों मंत्रियों ने अपने मुखारविंदों पर थोड़ी रौनक का इजहार किया। खैर, वह हंसें-मुस्कराएं या रोएं-गाएं, इससे जनता अथवा रेलयात्रियों का कोई लेना-देना नहीं है। बजट भाषण सुनने के बाद जनता को उसमें टोस इंतजामों का आभाव बहुत बुरी तरह से खला है। पिछले बजट भाषण में यह कहकर जनमानस में एक उम्मीद पैदा की गई थी कि 'अब भारतीय रेल को राजनीतिक नहीं, बल्कि पेशेवर तरीके से चलाया जाएगा।' इस बजट में न सिर्फ जनता की इस उम्मीद पर पूरी तरह से पानी फेर दिया गया है, बल्कि राजनीतिक दबाव में आकर मोदी सरकार के प्रति पैदा हुए उसके विश्वास को भी बुरी तरह से हीला दिया गया है। बड़ी ही चालाकी से रेल बजट को जनहित वाला, जनोन्मुख और देश को प्रगति एवं विकास के पथ पर आगे ले जाने वाला बताकर बहुत बारीकी से इसे लोक-लुभावान दिखाने से बचाने की कोशिश की गई है, जबकि इसके जरिए पांच राज्यों में जल्दी ही होने वाले विधानसभा चुनावों में राजनीतिक हित-साधन किया गया है। यही एक प्रोफेशनल चार्टर्ड अकाउंटेंट की चालाकी है, क्योंकि पहले जैसी स्थिति होती, तो उक्त राज्यों के लिए दर्जनों नई गाड़ियां दौड़ाने का ऐलान कर दिया गया होता। मगर अब तो बजट में इनकी कोई घोषणा किए बिना ही हर दिन नई गाड़ियां दौड़ाई जा रही हैं। राजनीतिक लाभ के उद्देश्य से ही इस बार भी यात्री किरायों और माल भाड़े में कोई वृद्धि नहीं की गई है। जबकि चार महीने एडवांस आरक्षण सहित अपरिहार्य कारणों से यात्रा न कर पाने की स्थिति में कंपन टिकट का सारा पैसा रेलवे द्वारा हड़प लिए जाने की पूरी व्यवस्था रेलवे को व्यावसायिक संस्था घोषित किए बिना ही कर दी गई है। यात्रियों के साथ यह खुली चींटिंग है, मगर किराया-भाड़ा नहीं बढ़ाए जाने की बात कहकर अपनी पीठ थपथपाई जा रही है। जबकि ऐसा करके रेलवे की आर्थिक स्थिति को और ज्यादा गत में ढकेल दिया गया है। रेल बजट की अधिकांश घोषणाएं यथार्थ के बजाय घोर आशावाद पर अवलंबित हैं। बजट की भाषा पर यदि गंभीरता से ध्यान दिया जाए, तो उससे स्पष्ट होता है कि इस बजट के ज्यादातर प्रावधान वर्तमान सरकार का कार्यकाल पूरा होने के बाद ही शायद पूरे हो पाएंगे। बजट में ऐसे कई सुनहरे प्रावधान देखने को मिल जाएंगे, जिनको लेकर कोई पुख्ता आश्वासन नहीं दिया गया है। वर्ष 2020 तक वेटिंग लिस्ट खत्म कर दी जाएगी या सभी को कंपन टिकट मुहैया करा देने की एक ऐसी ही चालक मगर लोगों को छलने वाली घोषणा है, जो कि भारतीय रेल और देश के राजनीतिक निहितस्वार्थों को देखते हुए शायद अगले सौ वर्षों तक भी संभव होती दिखाई नहीं दे रही है। इसी प्रकार 2020 तक सभी मानवरहित लेवल क्रासिंग्स को भी समाप्त करने की घोषणा है, जबकि इनका लक्ष्य 2010 था। जब रेलवे के सारे संसाधन राजनीतिक उद्देश्यों की पूर्ति के लिए इस्तेमाल किए जाएंगे, और नौकरशाही इसमें गोते लगाती रहेगी, तब कोई भी लक्ष्य कैसे हासिल किया जा सकता है? अनमंड लेवल क्रासिंग्स को खत्म करने की दिशा में आज तक ढंग से कभी कोई कदम ही नहीं उठाया गया है, तब यह कैसे मान लिया जाए कि 2020 की समय-सीमा में करीब 20 हजार लेवल क्रासिंग खत्म करने का यह लक्ष्य हासिल कर ही लिया जाएगा?

नई रेल परियोजनाओं के लिए राज्यों के साथ भागीदारी, पीपीपी, एफडीआई और संस्थागत एवं निजी निवेश पर जोर दिया जा रहा है। रेलवे बोर्ड की लगातार बदलती और अस्थिर नीतियों के चलते इनमें से कोई भी अपना पैसा डुबाने के लिए तो रेलवे में निवेश करने नहीं आएगा। तथापि इस दिशा में भी प्रस्तुत रेल बजट कोई टोस आश्वासन देता नजर नहीं आ रहा है। रेलमंत्री समझते हैं कि वह चार्टर्ड अकाउंटेंट हैं इसलिए बहुत चालक हैं या सभी प्रकार की वित्तीय स्थितियों को बारीकी से जानते-समझते हैं, मगर शायद उन्हें नहीं मालूम है कि रेलवे की नौकरशाही लोमड़ी के खानदान से ताल्लुक रखती है, जिसकी चालाकी और चालबाजी को आज तक कोई भांप नहीं पाया है। यही वजह है कि पुरानी योजनाओं को नई बताकर 'मेक इन इंडिया' के तहत हजारों करोड़ के रेल असेट्स के आयात की हरी झंडी ले ली गई, जो कि आने वाले समय में एक बहुत बड़ा घोटाला साबित होगा।

रेलमंत्रित्व के कुल 16 महीने के कार्यकाल में सुरेश प्रभु की मात्र दो महत्वपूर्ण उपलब्धियां हैं। पहली यह कि उन्होंने एलआईसी से डेढ़ लाख करोड़ का महंगा कर्ज भारतीय रेल के लिए हासिल किया, और दूसरी यह कि उन्होंने अपने रेलमंत्रित्व का एक साल पूरा होने पर प्रिंट एवं इलेक्ट्रॉनिक मीडिया सहित हर सोशल नेटवर्किंग साइट्स पर एक सफल और रेलवे का भाग्य-विधाता होने की अपनी खूब प्रायोजित फोटोशोपिंग पब्लिसिटी करवाई। उनकी तीसरी एक उपलब्धि यह भी है कि उन्होंने रेलवे की नौकरशाही को यात्रियों के लिए डायपर पहचाने के असली जनता के नौकर के काम पर लगाकर सही समय पर गाड़ियां चलाने की उनकी वास्तविक जिम्मेदारी से विलग कर दिया और इसके लिए खुद वाहवाही भी बटोरी। परंतु इससे रेलवे की दशा सुधर गई, ऐसा वास्तव में नहीं हुआ है। रेल बजट में रेलकर्मियों के आवासों और उनकी सर्विस कंडीशन अथवा उनके कल्याण के लिए कुछ नहीं किया गया है। रेल बजट पर अपनी प्रतिक्रिया व्यक्त करते हुए ऑल इंडिया रेलवेमेंस फेडरेशन के महामंत्री शिवगोपाल मिश्र ने कहा कि इस रेल बजट में रेलों की आय को किस प्रकार नियोजित किया जाएगा, इसका कोई स्पष्ट रोडमैप नहीं बताया गया है। ऐसा लगता है कि अधिकांश योजनाएं कारपोरेट क्षेत्र के आश्रय में ही रहेंगी। श्री मिश्र ने यह भी कहा कि इसके अतिरिक्त इस रेल बजट में इतने बड़े रेलतंत्र को चलाने वाले रेलकर्मियों के जीवन स्तर तथा कार्य-दशाओं में सुधार की दिशा में कोई भी प्रावधान न किया जाना निराशाजनक एवं दुर्भाग्यपूर्ण है, जिसके चलते रेलकर्मियों में निश्चित रूप से निराशा उत्पन्न होगी, जो कि अपनी जान जोखिम में डालकर भी हर स्थिति और विषम परिस्थितियों में चौबीसों घंटे रेलतंत्र को चलाते हैं। इसके साथ ही नेशनल फेडरेशन ऑफ इंडियन रेलवेमेन के महामंत्री डॉ. एम राघवैया का कहना है कि रेलमंत्री और रेलमंत्री दोनों ने अपने-अपने बजट में श्रमिक वर्ग को निराश किया है। उनका कहना है कि कार्यरत और सेवानिवृत्त दोनों प्रकार के श्रमिकों की आयकर सीमा का पुनर्निर्धारण अत्यंत दुर्भाग्यपूर्ण है। सरकार ने एनपीएस पर भी कोई घोषणा नहीं की है। डॉ. राघवैया ने कहा कि संगठित-असंगठित सहित निजी क्षेत्र के श्रमिकों को भी सरकार ने बुरी तरह निराश किया है। उन्होंने एनपीएस से रेलकर्मियों को विलग किए जाने संबंधी रेल मंत्रालय के अनुरोध को अविलंब स्वीकार किए जाने की प्रधानमंत्री से अपील की है। ऑल इंडिया आरपीएफ एसोसिएशन के महामंत्री यू. एस. झा ने भी डॉ. राघवैया की बात से अपनी सहमति व्यक्त की है। कुल मिलाकर रेल बजट सर्वसामान्य को निराश करने वाला और हकीकत से कोसों दूर है।

## रेल किराया-भाड़ा न बढ़ाया जाना राजनीतिक लाभ उठाने का उद्देश्य

मालगाड़ियों में अधिक लदान की अनुमति और हाई स्पीड ट्रेनें चलाना संरक्षा और सुरक्षा के दृष्टिकोण से अत्यंत खतरनाक साबित हो सकता है

**रे**लमंत्री सुरेश प्रभु ने संसद में 25 फरवरी को वित्तवर्ष 2016-17 का रेल बजट प्रस्तुत किया। देश में सत्ता का परिवर्तन होने के पश्चात प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी ने आर्थिक समस्या और प्रशासनिक खामियां दूर करने के उपक्रम के साथ ही बड़ा उत्साहपूर्ण वातावरण बनाया और देश की सर्वांगीण प्रगति की ओर तेज रफ्तार में प्रयास प्रारंभ किए। भारत में सबसे



यशवंत के. जोगदेव\*

सस्ती, सुगम और सुरक्षित परिवहन की प्रमुख प्रणाली रेलवे लगभग पौने दो सदी से देश की जीवनवाहिनी है। यह देश की आर्थिक-सामाजिक प्रगति के लिए भी प्रमुख यातायात माध्यम है। गत 25 वर्षों में रेल मंत्रालय का कार्यभार संभालने वाले रेलमंत्रियों ने रेलवे के विकास को प्रमुखता देने के अलावा अपने-अपने एजेंडे, व्यक्तिगत स्वार्थ, प्रादेशिक अस्मिता और राजकीय हितसंबंधों को ध्यान में रखते हुए रेलवे को अपनी-अपनी मर्जी से चलाया।

इस संबंध में वस्तुस्थिति कैसी है, ये समझने के लिए यहां एक उदाहरण पर्याप्त होगा। प्रधानमंत्री नरेंद्र मोदी ने अपने बयानों में कई बार इस बात का उल्लेख किया है कि 'भारतीय रेल देश की अर्थव्यवस्था की रीढ़ की हड्डी है।' असल में भारतीय रेल के उच्च पदस्थ अधिकारियों और कर्मचारियों का रेलमंत्री और सरकार के सामने अनावश्यक झुकने के कारण ही उनकी यह 'रीढ़ की हड्डी' टेढ़ी हो गई है। रेल मंत्रालय में जब भी कोई नया मंत्री आता है, तब बड़े रेल अधिकारियों को अच्छी तरह से पता रहता है कि वह ज्यादा से ज्यादा डेढ़-दो साल का ही मेहमान है। तब मंत्री उनकी किसी बात से खफा न हो, इसलिए मंत्री के आदेश का पालन करने का नाटक रेलवे के अधिकारी बहुत अच्छी तरह से करते हैं। और इसी की आड़ में अपने स्वार्थ साधने के साथ-साथ सरकार एवं मंत्री के अपयश का कारण भी पैदा करते हैं।

रेलवे की नौकरशाही की इसी भ्रष्ट सोच और गैर-जिम्मेदाराना कामकाज के कारण ही रेलवे की तमाम महत्वपूर्ण परियोजनाएं, रेलवे प्रणाली, रेलवे के इंजन, डिब्बे, वैगन और ट्रेक आदि समस्त बुनियादी संरचना गड़बड़ियां तथा दूरगामी नीतियों की खामियों से भरी होने के कारण आज उसका पुर्जा-पुर्जा हिल रहा है। इस चरमराती व्यवस्था की तनिक सी भी चिंता न करते हुए उन्हीं जीर्ण-शीर्ण मार्गों पर ज्यादा से ज्यादा यात्री और मालगाड़ियां चलाई जा रही हैं। पर्याप्त सुरक्षा एवं संरक्षा व्यवस्था के आभाव में रेल दुर्घटनाओं की संख्या बढ़ती गई है। लेकिन उनको रोकने की तरफ पर्याप्त ध्यान नहीं दिया गया। सुप्रसिद्ध परमाणु वैज्ञानिक अनिल काकोड़कर और मेट्रोमैन का खिताब हासिल कर चुके ई. श्रीधरन, जो कि वर्तमान में 'भारत रत्न' के सबसे सुपात्र व्यक्तित्व हैं, जैसे भारत में रेल प्रणाली के विशेषज्ञों की हाई पावर रेलवे सेफ्टी कमेटी की सुधार संबंधी सिफारिशों पर आज तक कोई समुचित अमल नहीं हुआ।

ऐसी समस्याग्रस्त अवस्था होने के परिणामस्वरूप सर्वसामान्य यात्रियों को सुरक्षित, तेजगति, सुविधाजनक और आरामदायक यात्रा की सुविधा किसी भी हालत में देने की स्थिति में रेलवे नहीं है। जिनकी जेब में अधिक पैसा है, उनके लिए राजधानी, शताब्दी, दूरतो आदि गाड़ियां चलाई जा रही हैं। यही नहीं, चीन, जापान, फ्रांस आदि देशों की अत्यंत विकसित रेल प्रणाली की तर्ज पर भारत में बुलेट ट्रेन चलाने का सपना भी प्रधानमंत्री और रेलमंत्री दिखा रहे हैं। यदि भारतीय रेल का एक प्रमुख उद्देश्य कश्मीर से कन्याकुमारी तक और गुजरात से सुदूर-पूर्व अरुणाचल

प्रदेश तक विस्तृत देश को सुगम रेल परिवहन व्यवस्था की सुविधा देनी है, तो इस परिवहन विकास के लिए रेलवे के पास अपनी आय से पर्याप्त निधि उपलब्ध होना संभव नहीं है।

सरकार को सर्वप्रथम यह सुनिश्चित करना होगा कि रेलवे एक व्यावसायिक परिवहन प्रणाली है या सामाजिक विकास की एक संस्था। यदि यह दोनों उद्देश्य सरकार को एकसाथ साध्य करना है, तो

केंद्रीय बजट से पर्याप्त मात्रा में रेलवे को आर्थिक सहायता देनी चाहिए। दो-चार राज्य सरकारों की आर्थिक सहायता से स्थानीय स्तर पर कुछ रेल परियोजनाओं पर अमल किया जा रहा है। इस माध्यम से कुछ रेल प्रोजेक्ट्स को गति देने का प्रयास किया जा रहा है। इसके अलावा विदेशी कंपनियों और एफडीआई निवेश के जरिए भी आर्थिक सहायता लेकर आईसीयू में पहुंच चुकी रेलवे को आर्थिक सलाइन देकर दौड़ाने का प्रयास चल रहा है। स्वाभाविक है कि इसके लिए पूरे देश में रेल पटरी के दोनों तरफ कंपाउंड वाल बनाया जाना और उसका संरक्षण होना भी एक बड़ी प्राथमिक आवश्यकता है। भारतीय रेल के इतिहास को ध्यान में रखा जाए, तो वर्ष 1844 में जो प्रस्ताव ब्रिटिश अधिकारियों ने दिया था, यहां यह कहना गलत नहीं होगा कि इस देश का यह दुर्भाग्य है कि गत 170 सालों में उन प्रस्तावों पर प्राथमिक तौर पर भी अमल नहीं किया जा सका है। यही वजह है कि सवारी गाड़ियां और मालगाड़ियों की दुर्घटनाएं लगातार बढ़ रही हैं।

रेलमंत्री सुरेश प्रभु भारतीय रेल को नई गति, नई दिशा और नया आयाम देना चाहते हैं। उनके इस प्रयास को सराहनीय कहा जा सकता है, लेकिन भारतीय रेल के अंतरराज्यीय विस्तार, फैलाव और जरूरतों को ध्यान में रखते हुए जब तक इसकी जीर्ण-शीर्ण प्रशासनिक अवस्था और चरमराती बुनियादी संरचनाओं का उद्धार नहीं किया जाता, तब तक श्री प्रभु का ऐसा कोई भी प्रयास निरर्थक ही साबित होने वाला है। ऐसे में मालगाड़ियों में अधिक लदान करना और हाई स्पीड ट्रेनें चलाना लाखों यात्रियों की संरक्षा और सुरक्षा के दृष्टिकोण से अत्यंत खतरनाक साबित हो सकता है। अतः रेल बजट में मूलभूत यात्री सुविधाओं और नई परियोजनाओं का नियोजन करने को स्वागतयोग्य कहा जा सकता है, लेकिन राजनीतिक उद्देश्य साध्य करने का स्वार्थ रखकर ज्यादा तेजगति गाड़ियां चलाने मगर रेल किराया न बढ़ाने का निर्णय रेलवे की आर्थिक स्थिति को और ज्यादा गत में पहुंचाने वाला ही कहा जाएगा, जो कि दीर्घावधि के लिए अत्यंत हानिकारक है।

रेलवे को एक 'सीए' की नजर से देखे जाने के बजाय एक कुशल प्रबंधक/प्रशासक की तरह वास्तविक रूप से रेल प्रशासन को सुदृढ़, सुरक्षित और सुविधाजनक बनाना आवश्यक है। इसके साथ ही भारतीय रेल पर लंबी दूरी के यात्रियों के बढ़ते बोझ को ध्यान में रखते हुए मेट्रो रेलों की तर्ज पर मुंबई, दिल्ली, कोलकाता और चेन्नई आदि की सभी उपनगरीय रेल प्रणालियां, पावर सप्लाई एवं उत्पादन और अन्य कुछ कारखाने इत्यादि की व्यवस्था को राज्य सरकारों के हवाले कर दिया जाना चाहिए, क्योंकि इन प्रणालियों का पूरा लाभ राज्यों को ही हो रहा है, जबकि इनका अनावश्यक बोझ भारतीय रेल को वहन करना पड़ रहा है। भारतीय रेल को सिर्फ देशव्यापी लंबी दूरी की तेज गति गाड़ियां चलाने पर ही अपना ध्यान केंद्रित करना चाहिए। इससे भारतीय रेल की सेहत को काफी हद तक सुधारा जा सकेगा।

\*लेखक रेल प्रणाली के जानकार और जम्मू-कश्मीर रेल प्रोजेक्ट के पूर्व जनसंपर्क सलाहकार हैं।

## रेल मंत्री सुरेश प्रभु के लोकलुभावन रेल बजट के प्रमुख प्रावधान...

### पेज 1 का शेष...

लक्ष्य निर्धारण; बड़ी आमान लाइनों पर पिछले 6 वर्ष में लगभग 4.3 किमी प्रतिदिन की औसत की तुलना में 7 किमी प्रतिदिन की गति से चालू करना. यह 2017-18 में लगभग 13 कमी प्रतिदिन और 2018-19 में 19 कमी प्रतिदिन तक बढ़ जाएगा. 2017-18 में लगभग 9 करोड़ श्रम दिवस के रोजगार सृजन; 2016-17 में रेलवे विद्युतीकरण के लिए परिव्यय लगभग 50% तक बढ़ाया गया है. इसे 2000 किमी तक विद्युतीकृत करने का लक्ष्य है.

### समर्पित माल गलियारा

\* 31 मार्च 2016 तक सिविल इंजीनियरी निर्माण कार्य के लिए लगभग सभी ठेके दिए जाने हैं. पिछले 6 वर्षों में दिए गए 13,000 करोड़ रु. के ठेके की तुलना में नवंबर 2014 से 24,000 करोड़ रु. के ठेके आवंटित किए गए. सार्वजनिक निजी भागीदार सहित नवीन वित्तपोषण के जरिए उत्तर-दक्षिण, पूर्व-पश्चिम और पूर्व तट माल गलियारों को शुरू करने का प्रताव.

### पोर्ट कनेक्टिविटी

\* टूना पोर्ट चालू कर दिया गया है और जयगढ़, दीघी, रेवास और पारादीप के पोर्ट के लिए रेल संपर्क व्यवस्था की परियोजनाओं का क्रियान्वयन किया जा रहा है. वर्ष 2016-17 में सार्वजनिक निजी भागीदारी के अंतर्गत नारगोल और हाजरा पोर्ट के लिए रेल कनेक्टिविटी का क्रियान्वयन.

### पूर्वोत्तर

\* असम में बड़ी लाइन पर लमडिंग-सिलचर खंड खोल दिया गया है और इस प्रकार बराक घाटी को शेष देश के साथ जोड़ दिया गया है; अगरतला भी बड़ी लाइन नेटवर्क पर आ गया है. कटखल-भैराबी और अरुणाचल-जीरी बाम की आमान परिवर्तन परियोजनाएं जल्द ही खोल दिए जाने पर मिजोरम और मणिपुर राज्य भी देश के बड़ी लाइन मानिच पर आ जाएंगे.

### जम्मू एवं कश्मीर

उधमपुर-श्रीनगर-बारामूला रेल लिंक परियोजना का कटरा-बिनहाल खंड का कार्य संतोषजनक ढंग से प्रगति कर रहा है; कुल 95 किलोमीटर में से, 35 किलोमीटर सुरंग का कार्य पूरा हो गया है. जालंधर-जम्मू लाइन में भीड़-भाड़ कम करने का कार्य पूरी तेजी से चल रहा है और मार्च 2016 तक दो पुलों का दोहरीकरण का कार्य पूरा कर उन्हें चालू कर दिया जाएगा, जबकि अन्य दो पुल को 2016-17 तक पूरा कर लिया जाएगा.

**मेक इन इंडिया:** दो लोको फैक्ट्रियों के लिए बिड को अंतिम रूप दे दिया गया है. ट्रेन सैट की मौजूदा खरीद को 30% तक बढ़ाने का प्रस्ताव है.

### निम्नलिखित के जरिए भावी

#### क्षमता निर्माण:

\* **पारदर्शिता** - 2015-16 में ऑनलाइन भर्ती शुरू की गई, अब सभी पद के लिए इस प्रक्रिया को अपनाया. सोशल मीडिया को पारदर्शिता लाने में उपकरण के रूप में प्रयोग करना. निर्माण कार्य की खरीद सहित सभी प्रकार की खरीद ई-प्लेटफॉर्म पर

करना. निविदा इलेक्ट्रॉनिकली आवंटित करने की प्रक्रिया का परीक्षण सफल होने पर 2016-17 में अखिल भारतीय आधार पर शुरू करना.

\* **गवर्नेंस** : शक्तियों के प्रत्यायोजन से परियोजना स्वीकृति करने का समय घटकर 6-8 माह तक आ गया है, जिसमें पहले 2 वर्ष लगते थे. महाप्रबंधक और मंडल रेल प्रबंधक के निष्पादन का आकलन करने के लिए महत्वपूर्ण क्षेत्रों की पहचान करना, कुछ जोनों के साथ हस्ताक्षरित कार्य निष्पादन से संबंधित समझौता ज्ञापन को सभी जोनों पर अपनाना.

\* **आंतरिक ऑडिट उपाय** : कमियों का पता लगाने और वे स्ट्रेज रोकने के लिए कुछ क्षेत्रों में रेल परिचालन की जांच का कार्य विशेषज्ञता टीमों को सौंपना. 31 मार्च 2016 तक प्रत्येक जोन 2 रिपोर्ट तैयार करेगा.

\* **साझेदारी** - राज्य सरकार के साथ संयुक्त उद्यम के लिए मंत्रिमंडल का अनुमोदन, 17 नए सहमति प्रदान कर दी है और राज्य सरकार के साथ 6 एमओयू पर हस्ताक्षर किए गए हैं. बजट दस्तावेज में 44 नई साझेदारियों के कार्य का उल्लेख किया गया है, जिसमें लगभग 5,300 किमी कवर होगा और जो 92,714 करोड़ रु. मूल्य की हैं.

### ग्राहक इंटरफेस

\* सोशल मीडिया और समर्पित आईवीआरएस सिस्टम के जरिए संवाद और फीडबैक.

\* यात्रा को आरामदायक बनाने के लिए 65,000 अतिरिक्त शायिकाएं बनाना, 2,500 वाटर वैंडिंग मशीन लगाना, आधुनिक साज-सज्जा के सवारी डिब्बों वाली 'महामना एक्सप्रेस' चलाना, गाड़ियों में 17,000 जैव-शौचालय की व्यवस्था करना; विश्व का पहला बायो-वैक्यूम टॉयलेट विकसित किया गया है.

\* **समयपालन में सुधार**- गाजियाबाद से मुगलसराय खंड के लिए परिचालन ऑडिट की व्यवस्था करना.

\* **टिकटिंग**- 1,780 ऑटोमेटिक टिकट वैंडिंग मशीन लगाना; यूटीएस एवं पीआरएस टिकट की कैशलेस खरीद के लिए मोबाइल एप और गो इंडिया स्मार्ट कार्ड, ई-टिकटिंग सिस्टम की क्षमता को 2000 टिकट प्रति मिनट से बढ़ाकर 7,200 टिकट प्रति मिनट करना और एक ही समय पर 1,20,000 उपयोगकर्ता इसका उपयोग कर सकते हैं जबकि पहले केवल 40,000 ही कर सकते थे.

\* **सामाजिक पहल:** ऑनलाइन टिकट बुक करते समय रियायत पाने के लिए एकवारगी पंजीकरण, दिव्यांगों के लिए हिल चेर की ऑनलाइन बुकिंग और ब्रेल इनेबल्ड नए सवारी डिब्बों का प्रावधान करना; वरिष्ठ नागरिक और महिलाओं के लिए निचली बर्थ का कोटा बढ़ाना; महिलाओं के लिए सवारी डिब्बों में मिडल बेड को आरक्षित करना.

\* 100 स्टेशनों पर वाई-फाई सेवा शुरू की गई, यह सेवा अन्य 400 स्टेशन पर शुरू की जाएगी.

\* **स्टेशन पुनर्विकसित करना**- हबीबगंज, भोपाल के लिए वित्तीय बिड प्राप्त हो गई है, स्टेशन पर पीपीपी के अंतर्गत इसे शुरू करने के लिए मंत्रिमंडल का अनुमोदन. \* हेल्पलाइन व सीसीटीवी के जरिए सुरक्षा.

\* **संरक्षा** - चौकी दार वाले 350 समपार बंद करना, बिना चौक दार वाले 1,000 समपार समाप्त करना, मौजूदा वर्ष में 820 आरओबी/आरयूबी का कार्य पूरा किया गया और 1,350 पर कार्य चल रहा है.

### अन्य प्रमुख उपलब्धियां

**ऊर्जा** : आगामी वित्त वर्ष में ही अर्थात् निर्धारित समय से एक वर्ष पहले 3,000 करोड़ रु. की वार्षिक बचत प्राप्त कर ली जाएगी. यह बचत डीमंड डिस्ट्रीब्यूशन लाइसेंसों के रूप में भारतीय रेल की स्थिति का उपयोग कर प्रतिस्पर्धी दरों पर सीधे बिजली खरीदने के कारण होगी.

\* **रेल विश्वविद्यालय** : प्रारंभ में वड़ोदरा स्थित भारतीय राष्ट्रीय रेल अकादमी की पहचान की गई है.

\* **डिजिटल इंडिया** : ट्रेक प्रबंधन प्रणाली (टीएमएस) एप्लीकेशन शुरू की गई है, इन्वेंटरी प्रबंधन मॉड्यूल की इन्वेंटरी में 27,000 एमटी की कमी आई है, जिससे 64 करोड़ रु. की बचत हुई है और 53 करोड़ रु. मूल्य के समतुल्य 22,000 एमटी स्कैप चिह्नित किया गया है.

### आगे का मार्ग

#### यात्रा की गुणवत्ता में सुधार :

#### अनारक्षित यात्रियों के लिए-

\* अंत्योदय एक्सप्रेस अनारक्षित, सुपरफास्ट सेवा

\* **दीन दयालु सवारी डिब्बे** - पेयजल और बड़ी संख्या में मोबाइल चार्जिंग के पाइंट वाले अनारक्षित सवारी डिब्बे

#### आरक्षित यात्रियों के लिए

**हमसफ़र**- पूर्णतः वातानुकूलित 3 एसी सेवा जिसमें भोजन के विकल्प की सेवा मौजूद हो

**तेजस**- तेजस भारत में रेलगाड़ी यात्रा के भविष्य को दिखाएगी. 130 किलोमीटर प्रति घंटा और उससे अधिक गति पर चालित, ये जवाबदेह और उन्नत ग्राहक संतुष्टि सुनिश्चित करने के लिए एक सेवा प्रदाता के माध्यम से ऑनबोर्ड सेवाएं पेश करेगी जैसे मनोरंजन, स्थानीय भोजन, वाई-फाई आदि.

\* टैरिफ और नॉन-टैरिफ उपाय के जरिए लागत की वसूली सुनिश्चित करने के लिए हमसफ़र और तेजस

\* **उदय**- सबसे व्यस्त मार्ग पर रात्रि कालीन डबल डेकर, उत्कृष्ट डबल डेकर एयर कंडि शंड यात्री एक्सप्रेस जो वहन क्षमता को लगभग 40% बढ़ाने की संभावना है.

\* **टिकटिंग** : हैंडहेल्ड टर्मिनलों के जरिए टिकट की बिक्री; विदेशी डेबिट/क्रेडिट कार्डों से ई-टिकटिंग सुविधा; पायलट आधार पर बार कोड वाली टिकटें, स्कैनर और एस्सेस कंट्रोल शुरू करेंगे. विकल्प योजना का विस्तार किया जाएगा ताकि प्रतीक्षा सूची के यात्री विनिर्दिष्ट गाड़ियों में एकोमोडेट किए जाने के लिए अपनी इच्छा दर्ज करा सकें. पत्रकारों के लिए रियायती पास पर टिकटों की ई-टिकटों की सुविधा उपलब्ध; हेल्पलाइन 139 पर यात्रियों को पंजीकृत फोन नंबर पर भेजे गए 'वन टाइम पासवर्ड' का उपयोग करते हुए टिकट रद्द कराने की सुविधा, तत्काल काउंटरों को उत्तरोत्तर ढंग से सीसीटीवी के दायरे में लाना और पीआरएस वेबसाइट का आवधिक ऑडिट.



\* **स्वच्छता**- एसएमएस के जरिए 'क्लीन माई कोच' सेवा, नियमित अंतराल पर तीसरी पार्टी ऑडिट और यात्रियों से फीडबैक के आधार पर ए1 और ए श्रेणी के स्टेशन का रैंक निर्धारण करना; वेस्ट से ग्रीगेशन और रिसाइक्लिंग सेट; 'जागरूकता अभियान'; 30,000 अतिरिक्त जैव-शौचालय; वरिष्ठ नागरिक, दिव्यांग और महिला यात्रियों के लिए चुनिंदा स्टेशन के सभी प्लेटफॉर्मों पर पोर्टेबल जैव-शौचालय मुहैया कराना, शौचालय बनाने और उनके रखरखाव के लिए विज्ञापन अधिकार, सीएसआर, सामाजिक संगठन की ओर से स्वैच्छिक सहायता.

\* स्टेशन पर खानपान और स्टॉल-चरणबद्ध आधार पर आईआरसीटीसी को खानपान सेवाओं का प्रबंध; खानपान सेवाओं को वैकल्पिक बनाने की संभावना का पता लगाना, आईआरसीटीसी द्वारा परिचालित 10 अन्य बेस किचन की व्यवस्था; स्थानीय स्वामित्व और सशक्तीकरण के लिए, जिला निवासियों को स्टेशन पर वाणिज्यिक लाइसेंस देने में प्राथमिकता.

\* **ठहराव** : यात्रियों की सुविधा के लिए सभी परिचालनक हॉल्ट स्टेशनों को वाणिज्यिक हॉल्ट में बदलना.

\* **रेल मित्र सेवा** : स्टेशन पर वृद्धों और दिव्यांग यात्रियों की सहायता के लिए कौकण रेलवे में सारथी सेवा का विस्तार, मौजूदा सेवाओं को सुदृढ़ करने, जिसमें यात्री, मौजूदा पिक अप एंड ड्रॉप सेवा और हिल चेर सेवाओं के अलावा भुगतान आधार पर बैटरी चालित कारें, कुली सेवाएं आदि बुक कर सकते हैं.

\* **दिव्यांगों के लिए उपाय** - पुनः विकसित किए जा रहे सभी स्टेशन का दिव्यांगों द्वारा इस्तेमाल किया जा सके; आगामी वित्त वर्ष के दौरान हम ए1 श्रेणी स्टेशन के प्रत्येक प्लेटफॉर्म पर दिव्यांगों के लिए कम-से-कम एक शौचालय उपलब्ध करवाना और इन स्टेशनों पर पर्याप्त संख्या में हिलचेअर की उपलब्धता भी सुनिश्चित करना.

\* **यात्रियों के लिए यात्रा बीमा**- रेल यात्राओं की बुकिंग के समय वैकल्पिक यात्रा बीमा उपलब्ध कराना.

\* **विश्रामालयों की घंटे के आधार पर बुकिंग** - आईआरसीटीसी को सौंपा जाएगा.

\* **जननी सेवा** : गाड़ियों में बच्चों के लिए खानपान के पदार्थ, शिशु आहार, गरम दूध और गरम पानी उपलब्ध कराया जाएगा.

\* **स्मार्ट (स्पेशली मोडिफाइड एस्थैटिक रिफ्रेशिंग ट्रेवल) सवारी डिब्बे** - वहन क्षमता को बढ़ाने और आटोमेटिक दरवाजे, बार-कोड रीडर,

बायो वैक्यूम टॉयलेट, वॉटर लेवल इंडिकेटर, पहुंच के भीतर कूड़ेदान की व्यवस्था, एगो नोमिक सीट, बेहतर साज-सज्जा, वैंडिंग मशीनें, मनोरंजन स्क्रीन, विज्ञापन के लिए एलईडी लिट बोर्ड, पीए सिस्टम सुनिश्चित करने के लिए सवारी डिब्बे के डिजाइन और लेआउट.

\* **मोबाइल ऐप** - टिकट संबंधी सभी कार्य करने और शिकायत के निवारण करने और सुझाव प्राप्त करने के लिए दो मोबाइल ऐप में सभी सुविधाएं एकीकृत करना.

\* **ग्राहक इंटर फेस में सुधार लाना** - ग्राहक से सीधे संपर्क में आने वाले रेल कर्मचारियों तथा उन कर्मचारियों, जिन्हें हम सेवा प्रदाताओं के जरिए नियुक्त करते हैं, को कार्य-कुशल बनाना, गाड़ियों में सूचना बोर्ड लगाएंगे जिनमें गाड़ियों में उपलब्ध कराई जाने वाली सेवाओं का उल्लेख होगा और यात्रियों को आने वाले स्टेशन के बारे में रियल टाइम सूचना प्रदान करने के लिए सवारी डिब्बों के भीतर जीपीएस आधारित डिजिटल डिस्प्ले बोर्ड भी लागू जाएंगे. 2000 स्टेशन पर रेल डिस्प्ले नेटवर्क नामक 20,000 स्क्रीन वाले एक हाई-टेक केन्द्रीकृत नेटवर्क स्थापित करने का कार्य जारी है. इससे यात्रियों को रियल टाइम सूचना उपलब्ध कराई जा सकेगी और बड़े पैमाने पर विज्ञापन की पर्याप्त संभावनाएं भी बढ़ेंगी. ए1 श्रेणी के सभी स्टेशनों पर यथोचित शक्ति संपन्न स्टेशन निदेशक तैनात किए जाएंगे जिनकी सहायता के लिए विभिन्न कोटि के कर्मचारियों का एक कार्य दल भी होगा; गाड़ी में इन सभी सुविधाओं के लिए एक व्यक्ति को जवाबदेह बनाया जाएगा.

\* धार्मिक महत्व के केन्द्रों पर यात्रियों की सुविधाओं की व्यवस्था और स्टेशनों के सौंदर्यीकरण का कार्य प्राथमिकता के आधार पर शुरू करना, इनमें अजमेर, अमृतसर, बिहारशरीफ, चेंगनूर, द्वारका, गया, हरिद्वार, मथुरा, नागपट्टनम, नांदेड़, नाशिक, पाली, पारसनाथ, पुरी, तिरुपति, वेलंकनी, वाराणसी और वास्को शामिल है; इसके अलावा, महत्वपूर्ण तीर्थ स्थल को जोड़ने के लिए आस्था सर्किट गाड़ियां चलाने की भी मंशा है.

\* **पोर्टर**- हमारे सहायक उन्हें नई वर्दी देने और सॉफ्टस्किरल में उन्हें प्रशिक्षित करने की हमारी मंशा है, अब से, उन्हें सहायक के नाम से पुकारा जाएगा.

\* **हाई स्पीड रेल**- जापान सरकार की सहायता से अहमदाबाद से मुंबई तक एक हाई स्पीड पैसेंजर कॉरिडोर का कार्य किया जा रहा है. हाई स्पीड परियोजनाएं निष्पादित करने के लिए एक विशेष प्रयोजन योजना इस माह में पंजीकृत की जाएगी. इस परियोजना का शेष पेज 6 पर...

## रेल मंत्री सुरेश प्रभु के लोकलुभावन रेल बजट के प्रमुख प्रावधान...

### पेज 5 का शेष...

मुख्य लाभ भारतीय रेल को उन्नत प्रौद्योगिकी और नवीन विनिर्माण क्षमता मुहैया कराना होगा।

\* **मनोरंजन-** गाड़ियों में मनोरंजन की व्यवस्था करने के लिए एफएम रेडियो स्टेशन को आमंत्रित करने का प्रस्ताव; सभी आरक्षित श्रेणियों के यात्रियों को 'रेल बंधु' सभी क्षेत्रीय भाषाओं में उपलब्ध कराना।

**यात्री यातायात - उपनगरीय यातायात :** एमयूट पी-III के लिए सैद्धांतिक अनुमोदन प्राप्त. चर्चोटे- विरार और सीएसटीएम-पनवेल खंड के बीच ऐलीवेटेड उपनगरीय कॉरिडोर के लिए शीघ्र निविदा देना; दिल्ली में रिंग रेलवे प्रणाली को पुनः चालू कराना; अहमदाबाद, बंगलुरु, हैदराबाद, चेन्नै और तिरुवनंतपुरम में विकास की योजना राज्य सरकारों के साथ भागीदारी करके उपनगरीय प्रणाली के विस्तार के लिए नए निवेश ढांचा तैयार करना।

### परिवहन में भारतीय रेल के हिस्से को पुनः प्राप्त करना

**भारतीय रेल पर फ्रेट बाकेस्ट का विस्तार-** पायलट आधार पर समय-सारणीबद्ध फ्रेट-कंटेनर, पार्सल और विशेष पण्यों के लिए गाड़ियां चलाना, कोयला और विनिर्दिष्ट खनिज अयस्क को छोड़कर प्रत्येक किस्म के यातायात के लिए कंटेनर सेक्टर खोलना, गैर-व्यस्त अवधि के दौरान आंशिक रूप से भरी हुई गाड़ियां चलाने की अनुमित. सभी मौजूदा टर्मिनल/शेड, जहां-कहीं व्यावहारिक पाया जाए, को कंटेनर यातायात की अनुमित प्रदान करना।

टैरिफ को युक्तिसंगत बनाना यातायात के अन्य साधनों की तुलना में एक प्रतिस्पर्धी भाड़ा संरचना तैयार करने, मल्टी-पाइंट लदान/उतराई और वैकल्पिक मार्ग का उपयोग बढ़ाने के लिए भिन्न-भिन्न भाड़ा दरें लागू करने के लिए टैरिफ नीति की समीक्षा. पूर्वी निर्धारित कीमत वृद्धि सिद्धांतों का इस्तेमाल करके महत्वपूर्ण माल यातायात ग्राहकों के साथ दीर्घ कालिक टैरिफ करार पर हस्ताक्षर।

टर्मिनल क्षमता का निर्माण पीपीपी माध्यम से रेल साइड लॉजिस्टिक पार्कों और वेयरहाउसों को विकसित करने का प्रस्ताव, ट्रांसलोक द्वारा कम-से-कम 10 माल शेड विकसित किए जाएंगे, 2016-17 में ट्रांसलोक लॉजिस्टिक कंपनी. शीघ्र ही चेन्नै में भारत के पहले रेल ऑटो हब का उद्घाटन. माल यातायात टर्मिनल के निकट खाली भूमि पर को ड स्टोरेज की सुविधाओं के विकास को बढ़ावा. स्थानीय किसान और मछुआरों को इस सुविधा का इस्तेमाल करने में प्राथमिकता दी जाएगी. अगले 3 माह में इस संबंध में एक नीति जारी की जाएगी।

### किराए से इतर राजस्व

\* स्टेशन पुनर्विकास; रेलपथ के आस-पास की भूमि का मौद्रिकरण; सॉफ्ट परिसंपत्तियों का मौद्रिकरण - वेबसाइट, डाटा, आदि; विज्ञापन- 2016-17 में 2015-16 के राजस्व को 4 गुना करने का लक्ष्य; पार्सल व्यवसाय को ओवरहॉल करना- इस सेक्टर को कंटेनर ट्रेन ऑपरेटर के लिए खोलने सहित मौजूदा पार्सल नीतियों को उदार बनाना; विनिर्माण कार्यकलापों से राजस्व-2020 तक लगभग 4,000 करोड़ रुपए

तक वार्षिक राजस्व जुटाने का लक्ष्य.

### प्रक्रिया में सुधार

\* ईपीसी परियोजना मानक दस्तावेज को अंतिम रूप दे दिया है, 2016-17 में इसके जरिए कम से कम 20 परियोजनाएं कार्यान्वित करेंगे; 2017-18 में 300 करोड़ रु. से अधिक की लागत वाले सभी निर्माण कार्य को ईपीसी ठेकों के जरिए प्रदान करने का प्रयास।

\* **कार्य निष्पादन आरूटपुट पैरामीटर आधारित ठेका-** ठेकों की सेवाओं को एकीकृत करने के लिए उनकी समीक्षा करना उन्हें आसान बनाना तथा इनके परिणाम पर ध्यान देना।

\* **परियोजना प्रबंधन के लिए प्रौद्योगिकी का उपयोग-** बड़ी परियोजनाओं की वास्तविक प्रगति की कहीं से भी समीक्षा करने के लिए नवीनतम ड्रोन और जियो स्पैटियल आधारित सैटेलाइट प्रौद्योगिकी का उपयोग करने की मंशा; 2016-17 में इस मोड के जरिए समर्पित माल यातायात गलियारे की प्रगति की निगरानी करना।

\* **समूची प्रणाली में सूचना प्रौद्योगिकी का एकीकरण-** हमने समूची प्रणाली का एकीकरण शुरू किया है जो क्षैतिज और लंबवत दोन प्रकार से नवरचना में भागीदार के मॉडल के माध्यम से चलाए जाने वाले उद्यम संसाधन प्रणाली के समान हैं।

### रेल विकास प्राधिकरण

सेवाओं की उचित कीमत निर्धारण, प्रतिस्पर्धा बढ़ाना, ग्राहक के हित का संरक्षण, कार्यकुशलता के मानकों के निर्धारण; हितधारियों से विस्तृत परामर्श के पश्चात ड्राफ्ट बिल तैयार करना।

### नवारंभ- एक नई शुरूआत

\* **नवीनीकरण-** संरचनागत बदलाव संगठनात्मक पुनर्संरचना- रेलवे बोर्ड का व्यावसायिक तरीके से पुनर्गठन करने और इस संगठन का कुशलतापूर्वक नेतृत्व करने के लिए अध्यक्ष, रेलवे बोर्ड को समुचित शक्ति या प्रदान करने का प्रस्ताव. शुरूआत में किराए से इतर राजस्व, गति बढ़ाने, चालन शक्ति और सूचना प्रौद्योगिकी जैसे क्षेत्रों पर ध्यान देने के लिए रेलवे बोर्ड के भीतर क्रॉस फंक्शनल निदेशालय की स्थापना की जानी है; अधिकारियों की नई भर्ती के लिए हम संवर्ग के एकीकरण की संभावना का पता लगाएंगे; भारतीय रेल के साथ कारोबार को सफल बनाने के लिए पीपीपी सेल को सुदृढ़ करना।

\* **सशक्तीकरण-** हमारी योजना पद्धतियों में सुधार करना. मध्यावधि (5 वर्ष) तथा दीर्घावधि (10 वर्ष) कोरपोरेट योजनाओं की रूपरेखा तैयार करने के लिए रेलवे योजना एवं निवेश संगठन की स्थापना करना; उन परियोजनाओं की पहचान करना है जो कोरपोरेट लक्ष्य को पूरा करें. रेल नेटवर्क और परिवहन के अन्य साधनों में सामंजस्य स्थापित करने और उन्हें एकीकृत करने तथा देशभर में निबाध बहुआयामी परिवहन नेटवर्क का लक्ष्य हासिल करने के लिए सम्मिलित रूप से कार्य करने का वातावरण बनाने के लिए राष्ट्रीय रेल योजना।

\* **एकीकरण- कांसोलिडेशन :** भारतीय रेलवे के स्वामित्व वाली कंपनियों की

होलिडिंग कंपनी बनाना.

\* **शोध और विकास :** भविष्य के लिए निवेश : एक शोध और विकास संगठन, स्पेशल रेलवे इस्टे ब्लिसमेंट फॉर स्ट्रेटिजिक टेक्नोलॉजी एंड हॉलस्टिक एडवांसमेंट (श्रेष्ठ) का गठन करना, अनुसंधान, अभिकल्प एवं मानक संगठन (अ.आ.मा.सं.) केवल दिन-प्रति दिन के मामलों पर ही ध्यान केंद्रित करेगा, जब कि श्रेष्ठ दीर्घ कालिक शोध करेगा।

\* **डाटा विश्लेषण :** एक डेडी केटेड क्रॉस फंक्शनल टीम, जिसे स्पेशल यूनिट फॉर ट्रान्सपोर्टेशन रिसर्च एंड एनालिटिक्स (सूत्र) कहा जाएगा, का गठन किया जाएगा जो विस्तृत विश्लेषण करेगी ताकि अधिकतम निवेश और प्रक्रिया के संबंध में निर्णय लिए जा सकें .

\* **नवरचना-इनोवेशन:** नवरचना में



सहायता प्रदान करने के लिए कर्मचारियों, स्टार्टअप तथा प्रगतिपरक छोटे व्यापारियों के लिए 50 करोड़ रुपए अलग से रख रहे हैं .

**अवतरण-** भारतीय रेल के ट्रांसफॉर्मेशन के लिए सात मिशन प्रत्येक मिशन का प्रधान, एक मिशन निदेशक होगा जो अन्य, रेलवे बोर्ड को सीधे रिपोर्ट करेगा. वह एक ऐसे क्रॉस फंक्शनल टीम का प्रधान होगा, जिसे लक्ष्य के अनुसार समय पर कार्य पूरा किया जाना सुनिश्चित करने के लिए सभी संगत निर्णय लेने का अधिकार होगा. इस मिशन के लिए वार्षिक परिणाम के आधार पर कार्य-निष्पादन के लक्ष्य घोषित किए जाएंगे और अल्पकालिक, मध्यकालिक तथा दीर्घ कालिक कार्यान्वयन योजनाओं को अंतिम रूप देंगे और तदनुसार कारवाई करेंगे.

\* 25 टन धुरा-भार के लिए मिशन 25 टन, संरक्षा के लिए मिशन जीरो दुर्घटना, मिशन पीएसीई (खरीद और खपत में कुशलता), उच्च गति के लिए मिशन रफ्तार, मिशन 2016-17 में 100 साइडिंगों/माल यातायात टर्मिनलों को चालू करने के लिए मिशन शतक, लेखांकन में पद्धतियों में सुधार के लिए मिशन बुक कीपिंग से आगे, डेडीकेटेड फ्रेट कॉरिडोर के चालू होने के बाद इस भारी नई क्षमता का पूरा उपयोग करने के लिए ब्लू प्रिंट तैयार करने हेतु मिशन क्षमता उपयोग. सामाजिक पहल और सहारा कार्य : मानव संसाधन/कौशल, सामाजिक पहल, पर्यावरण

\* रेलवे अस्पतालों और सरकारी अस्पतालों के बीच आदान-प्रदान सुनिश्चित करने के लिए स्वास्थ्य मंत्रालय के साथ समझौता करना, 5 रेलवे अस्पतालों में 'आयुष'

प्रणाली शुरू करना, गैंगमैनों को आने वाली गाड़ियों के बारे में सूचित करने के लिए एक उपकरण दिया जाएगा, जिसे 'रक्षक' कहा जाएगा, पेट्रोलिंग के समय ढोए जाने वाले औजारों का भार कम करना. हमारे लोको पायलटों के लिए कैब में प्रसाधन एवं वातानुकूलन की भी व्यवस्था करना.

\* **दो पीठों की स्थापना -** एक महत्वपूर्ण वित्त, अनुसंधान एवं नीति विकास से संबंधित सी. टी. वेणुगोपाल पीठ और दूसरी भारतीय रेलवे के जियो स्पेटल प्रौद्योगिकी से संबंधित कल्पना चावला पीठ.

\* प्रत्येक वर्ष इंजीनियरी एवं एमबीए स्कूलों के 100 छात्रों को 2-6 महीनों की इंटरशिप देंगे.

\* **कौशल विकास मंत्रालय के साथ भागीदारी -** भारतीय रेल परिसरों में विशाल कौशल विकास.

\* गैर कर्षण क्षेत्र में ऊर्जा खपत 10% से 15% तक कम करने के लिए ऊर्जा ऑडिट करना. बिजली की नई व्यवस्था में केवल एलईडी लाइट की ही व्यवस्था करना और सभी रेलवे स्टेशनों पर आगामी 2 से 3 वर्षों में एलईडी लाइटें लगा दी जाएंगी.

\* पर्यावरणीय मान्यता, जल प्रबंधन और कूड़े कचरे से ऊर्जा उत्पन्न करने के लिए कार्य योजना तैयार करना. 2000 से अधिक स्थानों पर वर्षा जल संग्रहण (आरडब्ल्यूएच) की सुविधा मुहैया करना. स्टील के पुलों

पर स्टील के स्लीपर्स के स्थान पर रिसाइक्लिंग प्लास्टिक वेस्ट तैयार पर्यावरण हितैषी कम्पोजिट स्लीपर्स का सभी गर्डर पुलों में इस्तेमाल किया जाएगा.

\* आगामी वर्षों में वाटर रिसाइक्लिंग प्लांट लगाने के लिए 32 स्टेशनों और 10 कोचिंग डिपुओं की पहचान की गई है.

पर्यटन

\* पर्यटक सर्किट गाड़ियां चलाने के लिए राज्य सरकारों के साथ भागीदारी करना, हाल ही में राष्ट्रीय रेल संग्रहालय को अपग्रेड किया गया है. रेलवे संग्रहालयों और यूनेस्को विश्व धरोहर रेलों के जरिए पर्यटन को बढ़ावा देना.

\* अपने राष्ट्रीय पशु, बाघ के प्रति जागरूकता फैलाने के लिए एक संपूर्ण पैकेज शुरू करना जिसमें गाड़ी यात्रा, सफारी एवं आवास शामिल होगा. इसमें कान्हा, पेंच और बांधवगढ़ वन्यजीव सर्किट शामिल किया जाएगा.

भाषण के अनुलनक 1 में भारतीय रेलों के वित्तीय निष्पादन और प्राप्तियों एवं व्यय के अनुमान का ब्यौरा दिया गया है.

### वित्तीय निष्पादन 2015-16

\* सकल यातायात प्राप्तियों में 2,83,578 करोड़ रु. के बजट अनुमान लक्ष्य की तुलना में संशोधित अनुमान 2015-16 में 15,744 करोड़ रु. की शुद्ध कमी. वर्ष 2013-14 से उपनगरीय और अनुपनगरीय दोनों यात्रा के गैर पीआरएस सेगमेंट में लगातार नकारात्मक वृद्धि के रूख को ध्यान में रखते हुए यात्री आमदनी कम हुई.

\* कोर सेक्टर में कम मांग के कारण इस फ्रेट आमदनी में वृद्धि प्रभावित हुई, जिसके परिणामस्वरूप संशोधित अनुमान 2015-16 में इस लक्ष्य को 1,11,853 करोड़ रु. पर

पुनः निर्धारित करना पड़ा.

\* साधारण संचालन व्यय (ओडब्ल्यूई) पर नियंत्रण रखने के लिए कड़े आर्थिक और किफायती उपाय अपनाए गए, जिनके कारण 1,19,410 करोड़ रु. के बजट में निर्धारित साधारण संचालन व्यय वर्ष 2015-16 के संशोधित अनुमान में घटकर 1,10,690 करोड़ रु. हो गया अर्थात् इसमें 8,720 करोड़ रु. की गिरावट आई.

\* बचत अनुमान में पेंशन निधि में 34,900 करोड़ रु. का विनियोजन हुआ. बहरहाल, इस रूख के आधार पर संशोधित अनुमान में पेंशन भुगतान में 34,500 करोड़ रु. की मामूली सी कमी हुई है.

\* आंतरिक संसाधन सृजन में कमी आई और 7,900 करोड़ रु. की व्यवस्था करके 2015-16 के बजट अनुमान की तुलना में संशोधित अनुमान में मूल्यह्रास आरक्षित निधि में 5,500 करोड़ रु. की कमी की गई है. वर्ष 2015-16 के संशोधित अनुमान में व्यय की तुलना में आमदनी की आधिक्य 11,402.40 करोड़ रु. है.

\* वर्ष 2015-16 के लिए योजना आकार अर्थात् बजट अनुमान स्तर पर 1,00,000 करोड़ रु. आंका गया है.

### बजट अनुमान 2016-17

\* राजस्व में वृद्धि और उपयुक्त निवेश सुनिश्चित करने की मंशा है, जिससे 2015-16 में शुरू किए गए भीड़भाड़ कम करने और लाइन क्षमता बढ़ाने संबंधी कार्यों को जारी रखा जा सकेगा. परियोजनाओं को सुनिश्चित धनराशि मुहैया कराने के लिए बड़े हुए पूंजी व्यय पर बल दिया गया है, जिसमें वित्त व्यवस्था के विभिन्न स्रोतों का मिश्रण है.

\* सकल यातायात प्राप्तियां 1,84,820 करोड़ रु. रखी गई हैं. यात्री यातायात से आमदनियां 12.4% पर निर्धारित की गई है और तदनुसार आमदनी संबंधी लक्ष्य 51,012 करोड़ रु. निर्धारित किए गए हैं. अर्थव्यवस्था के कोर क्षेत्र में लाभप्रद वृद्धि की प्रत्याशा में माल यातायात 50 मॉलिलियन टन के वर्धमान यातायात पर निर्धारित किया गया है. तदनुसार, माल यातायात से आमदनी 1,17,933 करोड़ रु. प्रस्तावित की गई है. अन्य कोचिंग एवं विविध आमदनियां क्रमशः 6,185 करोड़ रु. और 9,590.3 करोड़ रु. निर्धारित की गई है.

\* साधारण संचालन व्यय के अंतर्गत, 7वें केंद्रीय वेतन आयोग की सिफारिशों को लागू करने के लिए प्रावधान किया गया है.

\* वर्ष 2016-17 में पेंशन निकासी 45,500 करोड़ रु. निर्धारित की गई है.

\* उच्चतर कर्मचारी लागत और पेंशन दायिता से रेलों की आंतरिक संसाधन स्थिति प्रभावित होती है. तदनुसार राजस्व से मु.आ.नि. को विनियोजन 3,200 करोड़ रु. और उत्पादन इकाइयों से 200 करोड़ रु. रखा गया है. सकल खर्च के जरिए शुद्ध आधार पर मु.आ.नि. से 3,160 करोड़ रु. की निकासी का प्रस्ताव है. यद्यपि वार्षिक योजना, जिसके लिए 7,160 करोड़ रु. का अनुमान लगाया गया है, में मु.आ.नि. को सकल खर्च से पूरा किया जाएगा. पूंजी निधि को 5,750 करोड़ रु. विनियोजित करने का प्रस्ताव है. इस निधि में पूर्ववर्ती शेष से 1250 करोड़ रु. निकाल कर आईआरएफसी को पट्टा प्रभारों के मूल घटक के भुगतान के लिए 7000 करोड़ रु. की पूर्ति की जाएगी.

\* वर्ष 2016-17 में रेलवे 1,21,000 करोड़ रु. का योजना आकार तैयार कर रही है.

# उत्तर मध्य रेलवे द्वारा रोड अंडर ब्रिज का 110 साल पुराना गर्डर बदला गया



**इलाहाबाद ब्यूरो :** उत्तर मध्य रेलवे द्वारा इलाहाबाद के निरंजन रोड स्थित अंडर ब्रिज नं.38 पर गर्डर को बदले जाने के कारण रविवार, 28 फरवरी को पाँच एवं ट्रैफिक ब्लॉक तथा 26 से 28 फरवरी के मध्य रोड ट्रैफिक का ब्लॉक लिया गया. इलाहाबाद से हावड़ा, मुंबई, वाराणसी एवं लखनऊ को जोड़ने वाले इस रेल मार्ग पर स्थित उक्त पुल से प्रतिदिन औसतन दो सौ से अधिक गाड़ियों का परिचालन होता है.

**हावड़ा, मुंबई, वाराणसी, लखनऊ रेलमार्ग के इस पुल से होता है प्रतिदिन 200 से अधिक गाड़ियों का परिचालन**

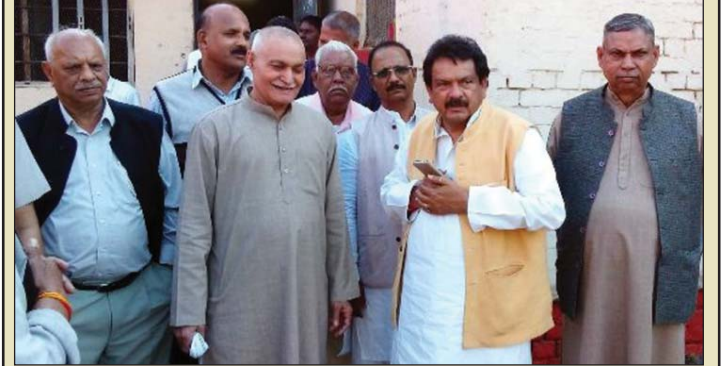
यह पुल पूर्वी भारत से देश की राजधानी दिल्ली एवं उत्तरी भारत को जोड़ने वाली एक महत्वपूर्ण कड़ी है. इस पुल से गुजरने वाली इलाहाबाद से प्रयाग, इलाहाबाद सिटी

लाइन पर एवं शॉटिंग नेक वाले गर्डर को बदल दिया गया है तथा अगले ब्लॉक में मेनलाइन के भी गर्डर बदल दिए जाएंगे.

इस पुल पर पिछली बार सन 1906 में रिगर्डरिंग की गई थी. अब तक रेल परिचालन इसी स्टील गर्डर वाले पुल से हो रहा था. सौ वर्ष से भी अधिक पुराना यह गर्डर समय के साथ जर्जर हो चला था. इस गर्डर के पुराने होने के कारण इस पर गति प्रतिबंध लगा हुआ था और इससे गुजरने वाली राजधानी सहित सभी रेल गाड़ियों को इस पर से सीमित गति से गुजारना पड़ता था, जिससे एक तरफ तो गाड़ियों के समय पालन पर प्रभाव पड़ता था, तो दूसरी तरफ रेल संरक्षा भी प्रभावित हो रही थी.

उत्तर मध्य रेलवे, इंजीनियरिंग विभाग के नेतृत्व में किए जा रहे इस रिगर्डरिंग कार्य में पुराने स्टील गर्डरों के स्थान पर नए कंक्रीट वाले गर्डर लगाए जा रहे हैं. नए गर्डर पुराने गर्डरों की तुलना में अधिक मजबूत होंगे. इससे ट्रेनों की पंचकुअलिटी में सुधार के साथ-साथ बेहतर रेल संरक्षा भी सुनिश्चित हो सकेगी. इसके अतिरिक्त कभी-कभी सड़क पर नीचे गिरने वाली गंदगी भी अब नीचे नहीं गिरेगी.

## रेलयात्रियों की सुरक्षा पर एआईआरपीएफए का एक और सेमिनार संपन्न



**आगरा :** ऑल इंडिया रेलवे सुरक्षा बल संगठन (एआईआरपीएफए) द्वारा आगरा में 25 फरवरी को आयोजित रेलयात्रियों की सुरक्षा पर एक और सेमिनार संपन्न हुआ. इस अवसर पर एआईआरपीएफए के राष्ट्रीय अध्यक्ष एस. आर. रेड्डी, राष्ट्रीय महासचिव यू. एस. झा, राष्ट्रीय कार्यकारी अध्यक्ष धर्मवीर सिंह तथा आगरा के पूर्व सांसद और वर्तमान अन्य पिछड़ा वर्ग प्रकोष्ठ के राष्ट्रीय अध्यक्ष एस. पी. वघेल सहित डीआरएम, एडीआरएम, सीनियर डीपीओ, सीनियर डीएससी आदि वरिष्ठ अधिकारियों सहित बड़ी संख्या में रेलवे सुरक्षा बल के जवान उपस्थित थे.

इस अवसर पर एआईआरपीएफए राष्ट्रीय महासचिव यू. एस. झा ने बल सदस्यों की समस्याओं के साथ-साथ रेलवे में प्रतिदिन यात्रा करने वाले तीन करोड़ रेल यात्रियों की सुरक्षा के प्रति चिन्ता व्यक्त करते हुए सभा में उपस्थित सभी बल सदस्यों से अपने कर्तव्य का निर्वहन पूरी निष्ठा और ईमानदारी से करने हेतु निर्देशित किया. उन्होंने कहा कि यात्रियों के जान-माल सहित उनके सामान की सुरक्षा का दायित्व भी आरपीएफ कर्मियों पर है, जिसे पूरी सतर्कता से निभाया जाना चाहिए. पूर्व सांसद एस. पी. वघेल ने अपने संबोधन में आरपीएफ को पूरे कानूनी अधिकार दिलाने हेतु गंभीरतापूर्वक प्रयास करने का आश्वासन दिया. सेमिनार अत्यंत सफलता पर सभी सहभागियों ने खुशी जाहिर की. इसी मौके पर एआईआरपीएफ, उ.म.रे. की जोनल कार्यकारिणी बैठक भी संपन्न हुई.

## छिवकी रेलवे स्टेशन पर पुल का लोकार्पण

**इलाहाबाद ब्यूरो :** उत्तर मध्य रेलवे के छिवकी रेलवे स्टेशन पर नवनिर्मित पैदल ऊपरिगामी पुल के शिलापट्ट का अनावरण 22 फरवरी को स्थानीय सांसद श्यामा चरण गुप्त द्वारा किया गया. उन्होंने इस नवनिर्मित पैदल ऊपरिगामी पुल को आम यात्रियों एवं रेल उपभोगकर्ताओं को समर्पित किया. उद्घाटन के बाद सांसद श्री गुप्त ने नवनिर्मित फुट ओवर ब्रिज, प्लेटफार्म और छिवकी स्टेशन पर उपलब्ध यात्री सुविधाओं का अवलोकन भी किया.



कार्यक्रम के दौरान मंडल रेल प्रबंधक, इलाहाबाद वी. के. त्रिपाठी ने कहा कि रेल प्रशासन निरन्तर यात्री सुविधाओं एवं रेल के विकास हेतु नई-नई योजनाओं एवं

परियोजनाओं को शीघ्रता से लागू करने की दिशा में प्रयत्नशील है. इसी उद्देश्य से 2.76 करोड़ रुपए की लागत से तैयार इस पैदल ऊपरिगामी पुल का लोकार्पण किया जाना सम्भव हो सका है. इस अवसर पर अपर मंडल रेल प्रबंधक, इलाहाबाद दिनेश शुक्ल, वरिष्ठ मंडल वाणिज्य प्रबंधक श्रीमती अनुमणि त्रिपाठी, उपमुख्य इंजीनियर/ब्रिज आर. आर. कुमार सहित अन्य अधिकारी एवं कर्मचारीगण के साथ बड़ी संख्या में जनसमूह उपस्थित था.

## ‘एक प्रोफेशनल सीए का लोक-लुभावन...

**पेज 1 का शेष...** साथ सरप्लस, यदि कोई बचा हो तो, आदि का कोई हिसाब-किताब नहीं दिया गया है. 13.36 लाख रेलकर्मियों को इस रेल बजट में कुछ नहीं मिला है. इसके बावजूद भारतीय रेल और इसके कर्मचारियों/अधिकारियों की क्षमता के प्रति श्री प्रभु कम से कम सहानुभूति (लिप सिम्पैथी) तो दर्शा ही सकते थे. इसके बजाय रेलमंत्री ज्यादा रोजगार पैदा करने की बात कर रहे हैं, जो कि सिर्फ एक बेशर्मा और लोक-लुभावन झुमेबाजी के अलावा कुछ नहीं है. वर्तमान में निर्माणाधीन डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर (डीएफसी) का निर्माण पूरा होने की कोई डेडलाइन तय किए बिना ही तीन और डीएफसी बनाए जाने की घोषणा कर दी गई है. यह कैसे होगा, जबकि निर्माणाधीन सभी डीएफसी की लागत, ओरिजनल अनुमान से अब तक करीब चार गुना ज्यादा हो चुकी है, फिर भी निकट भविष्य में इनके जल्दी पूरा होने की कोई उम्मीद नहीं दिखाई दे रही है.

प्रगति दिखाई दे रही है. तथापि इसका सारा श्रेय (क्रेडिट) रेलमंत्री की टीम को नहीं, बल्कि आईआरसीटीसी को जाता है. इसके बावजूद इस क्षेत्र में लगातार किए जा रहे प्रयोग और लगभग हर हफ्ते बदलती इसकी नीतियां सम्बंधित प्राधिकारियों की निर्णय क्षमता और सामाजिक सोच पर प्रश्नचिन्ह लगाती हैं.

रेल बजट में घोषित की गई रात्रिकालीन (ओवर नाईट) डबल डेकर ट्रेनों को चलाए जाने का आईडिया बहुत अच्छा नहीं कहा जा सकता है, क्योंकि इनकी यात्रा बहुत कम्फर्टेबल नहीं होगी. दिन के समय इस प्रकार की इंटरसिटी ट्रेनें ही लोकप्रिय हो पाई हैं. सुरेश प्रभु के इस रेल बजट की सिर्फ एक ही संतोषजनक बात है, वह यह कि मालगाड़ियों की औसत गति 50 किमी. और यात्री गाड़ियों की औसत गति 80 किमी प्रति घंटा सुनिश्चित किए जाने की घोषणा की गई है. परंतु ऐसा लगता नहीं है कि इस दिशा में श्री प्रभु ने बहुत ज्यादा होम वर्क किया है. यहां तक कि यदि रेलवे अगले तीन सालों में अपनी क्षमता बढ़ाने के काम को पूरा करने में सक्षम भी हो जाए, तब भी यह टारगेट कैसे हासिल किया जाएगा, इस बारे में संपन्न की स्थिति कायम है. यानि पिछले साल की उपरोक्त घोषणाओं की तरह ही यह घोषणा भी सिर्फ घोषणा ही साबित होने वाली है. बाकी इस रेल बजट में कहने लायक और कुछ नहीं है.

\*लेखक मध्य रेलवे के पूर्व महाप्रबंधक और रेलवे बोर्ड के पूर्व मंबर इंजीनियरिंग हैं.

## साफ-सुथरा लीनन उपलब्ध नहीं करा पा रहा रेल प्रशासन....

**पेज 1 का शेष...** एकाध बार ही कंबलों को धुलवाया जाता होगा, यह इन कंबलों की हालत देखकर ही स्पष्ट हो जाता है. तथापि रेल राज्यमंत्री के बयान के बाद सभापति हामिद अंसारी ने कहा कि इससे अपना बिस्तरबंद ले जाने वाला पुराना सिस्टम ही बेहतर था.

प्रश्नकाल के दौरान संसद में कई सदस्यों ने रेलयात्रा के दौरान रेलवे द्वारा मुहैया कराए जाने वाले बिस्तर की हालत पर चिन्ता जाहिर की और उससे संक्रमण होने की भी आशंका व्यक्त की. इस पर रेल राज्यमंत्री मनोज सिन्हा ने अपने जवाब में कहा कि रेलवे में चादर और तकिए के कवर तो रोज धोए जाते हैं, लेकिन कंबल दो महीने में एक बार ही धुलता है. उन्होंने कहा कि इसके लिए 40 यांत्रिक धुलाई कारखाने रेलवे द्वारा विभिन्न स्थानों पर स्थापित किए गए हैं. श्री सिन्हा ने कहा कि पहले धुलाई का कार्य बाहर से कराया जाता था, लेकिन अब ज्यादातर कार्य रेलवे खुद कर रही है, जिसके बाद से शिकायतों में कमी आई है.



कांग्रेस के विजय दर्डा ने जानना चाहा कि रेल यात्रा के दौरान क्या कोई व्यक्ति अपना बिस्तरबंद ले जा सकता है? इस पर श्री सिन्हा ने कहा कि यह अच्छा सुझाव है और इसमें रेलवे को कोई आपत्ति नहीं है. यहां यह भी उल्लेखनीय है कि लीनन धुलाई का कार्य करने के लिए भले ही रेलवे खुद इसके लिए 'धोबी' बन गई है, मगर ज्यादातर चलती गाड़ियों में यात्रियों को यह लीनन ठेकेदारों के आदमियों द्वारा ही रेलयात्रियों को दिया जा रहा है. इसके परिणामस्वरूप वे

यात्रियों को इसके साथ मिलने वाला तौलिया नहीं दे रहे हैं, जो कि इस लीनन का ही हिस्सा है. हाल ही में पुष्पक एक्स. के एक कोच अटेंडेंट से जब पूछा गया तो उसने कहा कि तौलिया अलग से आता है, वह लीनन का हिस्सा नहीं है. इस पर यात्री द्वारा जीएम को ट्विटर पर की गई शिकायत के बाद उसने कोच के सभी यात्रियों को तौलिया दिया. ज्ञातव्य है कि इस संबंध में यात्रियों द्वारा रोज की जा रही शिकायतों के बावजूद रेल प्रशासन तौलिया सहित साफ-सुथरा पूरा

# जमीनी सच्चाई से कोसों दूर रेलमंत्री की व्यवस्था की हकीकत

## ऑन बोर्ड कैटरिंग सर्विसेज को आईआरसीटीसी को सौंपने का निर्णय

सुरेश त्रिपाठी

**भा** रतीय रेल में खानपान से सम्बंधित मामलों का उचित हाल निकालने और यात्रियों को बेहतर खानपान विकल्प उपलब्ध कराने के लिए रेलवे बोर्ड ने मध्य रेलवे के मुख्य वाणिज्य प्रबंधक (सीसीएम) के नेतृत्व में वरिष्ठ वाणिज्य अधिकारियों की जिस छह सदस्यों की समिति का गठन किया था, उसने सभी चलती गाड़ियों की सभी पैट्रीकारों (ऑन बोर्ड कैटरिंग सर्विसेज) को इंडियन रेलवे कैटरिंग एंड टूरिज्म कारपोरेशन (आईआरसीटीसी) को सौंपने का सुझाव दिया है। प्राप्त जानकारी के अनुसार रेलमंत्री ने उक्त समिति के इस सुझाव को मान लिया है और 25 फरवरी को संसद में पेश रेल बजट में इसकी घोषणा भी कर दी है। उल्लेखनीय है कि 'रेलवे समाचार' ने इससे सम्बंधित खबर 16 फरवरी को ही अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित कर दी थी। सूत्रों का यह भी कहना है कि रेलमंत्री चाहते हैं कि अगले तीन-चार सालों में पैट्रीकारों की व्यवस्था को ही समाप्त कर दिया जाए और सभी कैटरिंग सप्लायर को ऑन लाइन ई-कैटरिंग को सौंप दिया जाए। उक्त समिति में सीसीएम/द.रे., सीसीएम/पू.रे., सीसीएम/कैटरिंग/उ.रे. और ईडी/टीएंडसी/रे.बो. शामिल थे।

सूत्रों का यह भी कहना है कि पैट्रीकारों का टेंडर अब आईआरसीटीसी से ही होगा, मगर टेंडर लेने वाले ठेकेदार को आईआरसीटीसी के बेस किचन से ही खाना लेना होगा। इसके साथ ही चलती गाड़ियों में यात्रियों को खाना सर्व करने के लिए पैट्री ठेकेदार का नहीं, बल्कि आईआरसीटीसी का स्टाफ रहेगा। पता चला है कि समिति ने यह भी सुझाव दिया है कि विभागीय तौर पर जिन पैट्रीकारों के ठेकेदारों ने मार्च 2014 में ठेका लिया था और दो साल की लाइसेंस फीस दी है, उनके मई 2016 में दो साल पूरे हो रहे हैं। अब वह यदि आगे अपनी पैट्री नहीं चलाना चाहेंगे, तो वह टेंडर छोड़कर जा सकते हैं। ऐसे में कई ठेकेदारों का कहना है कि इस तरह की व्यवस्था में कोई ठेकेदार क्यों अपना करोड़ों रुपए का निवेश करेगा? प्राप्त जानकारी के अनुसार समिति ने यह भी सुझाव दिया है कि राजधानी और शताब्दी गाड़ियों में जो यात्री खाना नहीं लेना चाहते हैं, उन्हें कैटरिंग चार्ज काटकर टिकट दिया जाएगा और ऐसे यात्री या तो खुद अपने घर का खाना ला सकते हैं या उन्हें ई-कैटरिंग का विकल्प उपलब्ध होगा। समिति द्वारा यह भी सुझाव दिया गया है कि यदि कोई यात्री सिर्फ चाय-नास्ता लेना चाहेगा, तो उसे सिर्फ उसी के लिए पैसा देना होगा।



कई रेल अधिकारियों का यह भी कहना है कि जिस तरह रेलमंत्री द्वारा ई-कैटरिंग को बढ़ावा दिया जा रहा है, वह बहुत दिन तक चलने वाला नहीं है। उनका कहना है कि यदि किसी गाड़ी के 1000 यात्रियों में से 600 यात्री भी ऑन लाइन ई-कैटरिंग से खाने का ऑर्डर करते हैं, तो यह 600 खाने लेकर कम से कम 250-300 लोग प्लेटफार्म पर आएंगे। जहां गाड़ी का ठहराव मात्र 5 मिनट है, वहां चढ़ने-उतरने वाले यात्रियों के साथ इन 250-300 लोगों की धक्कम-पेल होगी। ऐसे में जो नजारा उभरता है, वह बहुत भयावह है। हालांकि अधिकारियों का यह भी कहना है कि इसके लिए भी कोई न कोई विकल्प तलाश किया जाएगा। या तो पहले की तरह उन्हें गाड़ी में आगे जाने की अनुमति दी जाएगी अथवा अन्य किसी विकल्प पर विचार किया जाएगा। तथापि यदि यह व्यवस्था वास्तव में सही होती तो इसे बहुत पहले ही बंद नहीं किया गया होता।

### घोषणाएं तो बहुत होती हैं, परंतु अमल नहीं होता

उल्लेखनीय है कि रेलवे द्वारा आवंटित की गई विभिन्न गाड़ियों की पैट्रीकारों द्वारा यात्रियों को दिया जाने वाला खाना उन्हें बीमार बना रहा है। हर बार रेल बजट में खानपान और पीने के पानी को लेकर रेलमंत्री द्वारा संसद में रेलयात्रियों को बेहतर सुविधाएं देने का दावा किया जाता है, लेकिन पैट्रीकारों एवं प्लेटफार्मों पर स्थित

खानपान स्टॉलों पर वास्तव में ये सब सुविधाएं नदारद रहती हैं। पैट्री और प्लेटफार्म स्टॉलों में समस्त खानपान सामग्री गंदे बरतनों में बनाई जाती है। कई ट्रेनों की पैट्रीकारों का नजारा कचरे के डिब्बे की तरह दिखता है और उनके रसोई बिना एंऑन अथवा साफ-सुथरे कपड़े पहने बिना ही खाना बनाते हैं। उनका पसीना खाने में गिरता है और गंदे पानी में खाना पकता है। ऐसे में उपरोक्त समिति द्वारा सुझाया गया विकल्प यात्रियों सहित प्रशासन को भी पसंद आएगा।

इसके अलावा पैट्रीकार ठेकेदारों, फूड प्लाजा मालिकों और फूड इंसपेक्टरों की मिलीभगत से पूरी भारतीय रेल में चलती गाड़ियों में अवैध वेंडरों का कारोबार जारी है। 'रेलनीर' की पर्याप्त उपलब्धता अथवा आपूर्ति न होने के कारण राजधानी-शताब्दी जैसी गाड़ियों को छोड़कर सभी गाड़ियों में अवैध ब्रांड की पानी की बोतलें बिकती हैं और उनकी पैट्रीकारों की स्थिति नारकीय है। चलती गाड़ियों में कई बार छापेमारी में अवैध ब्रांड की पीने के पानी की बोतलें पकड़ी जा चुकी हैं, लेकिन हालात जस के तस ही हैं। रेल परिसरों में खानपान व्यवस्था को लेकर दर्जनों शिकायतें होती हैं, लेकिन पैट्रीकारों के मैनेजरों पर जोनल एवं मंडल वाणिज्य अधिकारी कोई कार्यवाही नहीं करते हैं। यदि टिवटर पर चल रहे वर्तमान ट्रेंड को ही देखा जाए, तो यात्रियों की 80 प्रतिशत शिकायतें खानपान और ओवर चार्जिंग को लेकर ही हो रही हैं। इसके अलावा अब यह अवैध वेंडर धड़ल्ले से अपर क्लास कोचों में भी घुस रहे हैं। मगर इनके तत्काल समाधान के बजाय रेलवे बोर्ड

और जोनल अथॉरिटीज द्वारा इन शिकायतों को निचले स्तर के सम्बंधित अधिकारियों/कर्मचारियों फॉरवर्ड करके अपने कर्तव्य की इतिश्री की जा रही है।

पूरी भारतीय रेल में अवैध वेंडरों का छोटे-बड़े लगभग सभी रेलवे स्टेशनों पर एक बड़ा और बहुत मजबूत एवं संगठित नेटवर्क है। सभी सम्बंधित लोगों की मिलीभगत से अवैध तरीके से इन अवैध वेंडरों द्वारा पानी की बोतलें और अन्य गुणवत्ताविहीन खानपान सामग्री बेची जाती है। मुंबई, दिल्ली, चेन्नई, सिकंदराबाद, हुबली, पटना, हावड़ा, बिलासपुर, इलाहाबाद, जयपुर, भुवनेश्वर और गोरखपुर यानि सभी जोनल रेलों के मुख्यालय से लेकर उनके सम्पूर्ण कार्यक्षेत्र में अवैध वेंडरों की अनधिकृत वेंडिंग का यह खेल बदस्तूर और खुलेआम चल रहा है। अवैध ब्रांड की बोतलों का पानी पीने और इनकी घटिया खानपान सामग्री खाने से अब तक हजारों रेलयात्रियों की तबीयत बिगड़ चुकी है। तथापि रेल प्रशासन इन पर कोई लगाम नहीं लगा सका है। इन अवैध वेंडरों की बिक्री में ज्यादा कमीशन के कारण महत्वपूर्ण ट्रेनों में भी इनकी आपूर्ति होती है। नई दिल्ली से पटना जाने वाली राजधानी एक्स. में भी ठंडा खाना परोसे जाने को लेकर अक्सर हंगामा होता है। पुष्पक एक्स., ब्रह्मपुत्र मेल, पूर्वा एक्सप्रेस, पटना-पुणे एक्स., संघमित्रा एक्स., दानापुर-सिकंदराबाद, पटना-कुर्ला टर्मिनस जैसी दर्जनों ट्रेनों की पैट्रीकारों पर न तो जोनल रेलवे की ओर से कोई कार्रवाई की जाती है और न जुर्माना लगाया जाता है।

अजीवन सदस्यता 3000 रु.,  
संरक्षक सदस्यता 5000 रु.,  
कृपया चेक/डीडी 'सोहम पब्लिकेशन' के नाम निम्नलिखित संपादकीय कार्यालय के पते पर भेजें।

परिपूर्ण रेलवे समाचार

संपादकीय कार्यालय  
रूम नं. 105, डॉक्टर हाउस,  
पहला माला, रहेजा कॉम्प्लेक्स, पथरी पुल के पास,  
कल्याण (पश्चिम)-421301. जि. ठाणे. (महाराष्ट्र)  
मोबाइल नं. : 9869256875

मालिक, मुद्रक, प्रकाशक सुरेश त्रिपाठी द्वारा सोहम पब्लिकेशन, 105, डॉक्टर हाउस, पहला माला, रहेजा कॉम्प्लेक्स, पथरी पुल के पास, कल्याण (पश्चिम)-421301. जि. ठाणे. (महाराष्ट्र) से मुद्रित एवं 105, डॉक्टर हाउस, पहला माला, रहेजा कॉम्प्लेक्स, पथरी पुल के पास, कल्याण (पश्चिम)-421301. जिला- ठाणे. (महाराष्ट्र) से प्रकाशित.

संपादक - सुरेश त्रिपाठी

- इलाहाबाद : उमेश शर्मा ☎ 094155 08625
- गोरखपुर : विजय शंकर ☎ 09935266331
- भुसावल : शोख सत्तार ☎ 093706 15244
- रतलाम : मुकेश सिंह ☎ 094274 84069
- वड़ोदरा : विजय नायर ☎ 098240 16464

कानूनी सलाहकार

- \* एड. एम. एस. ठक्कर, कल्याण,
- \* एड. प्रकाश ताहिलरामानी, मुंबई,
- \* एड. राजेश मुधोलकर, ठाणे,
- \* एड. कमलेश त्रिपाठी, रायबरेली,
- \* एड. बी. एच. वास्वानी, भोपाल,
- \* एड. एम. पी. दीक्षित, पटना.

किसी भी प्रकार के कानूनी विवाद का न्यायिक क्षेत्र कल्याण होगा.

RNI Regd. No. MAHHIN/2002/10618  
POST Regd. No. Tech/47-1542/MBI/2015-2017

## एआईआरएफ की ऑल इंडिया रनिंग स्टाफ कांफ्रेंस संपन्न



**मुंबई :** ऑल इंडिया रेलवेमेंस फेडरेशन (एआईआरएफ) के तत्वावधान में 16 फरवरी को मुंबई के श्चमुखानंद हॉल में अखिल भारतीय रनिंग

स्टाफ कांफ्रेंस संपन्न हुई. इसका आयोजन मध्य रेलवे की नेशनल रेलवे मजदूर यूनियन (एनआरएमयू) द्वारा किया गया था. देश के कोने-कोने से आए करीब

3000 रनिंग कर्मचारियों ने इस कांफ्रेंस में भाग लिया. सम्मेलन की अध्यक्षता एआईआरएफ के अध्यक्ष कॉम. राखाल दासगुप्ता ने की. इस अवसर पर एआईआरएफ के महामंत्री कॉम. शिवगोपाल मिश्रा, रेलवे बोर्ड के मेंबर मैकेनिकल हेमंत कुमार सहित एआईआरएफ के सभी शीर्ष नेता उपस्थित थे. सम्मेलन के आयोजन में एनआरएमयू के महामंत्री कॉम. वेणु पी. नायर और उनकी टीम ने कड़ी मेहनत की थी. इस मौके पर भारी संख्या में वे.रे.ई.यू. से जुड़े पश्चिम रेलवे के रनिंग कर्मचारियों ने कॉम. आर. सी. शर्मा और कॉम. जे. आर. भोसले के नेतृत्व में सहभागिता की.