

पटरी पर आएगी देश की तरक्की



डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर

हमेशा की तरह दुकान खुलते ही सेठ जी की आवाज फिर गूँजने लगी, राजू जाओ रेलवे के गोदाम से पता कर आओ नासिक से माल पहुंचा कि नहीं. माल गोदाम जाना राजू की सुबह की पहली ड्यूटी में लगभग रोज के लिए शामिल हो चुका था. कभी नासिक से तो कभी लुधियाना से और कभी कोलकाता से आने वाली गाड़ी का पता करना उसका काम था. पिछले 10-12 साल से माल गोदाम के रोजाना चक्कर लगाते-लगाते राजू के गोदाम में काम करने वाले रेल कर्मचारियों से भी अच्छे संबंध बन गए थे.

इस दौरान शायद ही कभी माल गाड़ी से आने वाला सामान तय समय पर पहुंचा हो. अक्सर आपस में चर्चा इस बात पर होती थी. जब हम मुंबई से दिल्ली ज्यादा से ज्यादा 20-22 घंटे में पहुंच जाते हैं तो क्या माल गाड़ी से 5-7 दिन की बजाय 24 घंटे में नहीं पहुंच सकती. सवाल रोज नए उठते थे और जवाब ढूंढे नहीं मिलते थे. शायद इसीलिए सेठ जी अब माल मंगाने भेजने के लिए ट्रेन से ज्यादा ट्रक-ट्रांसपोर्ट पर भरोसा करने लगे थे. लेकिन ट्रकों का ज्यादा भाड़ा और आवाजही में लगने वाला समय ट्रेन से कोई बहुत बेहतर नहीं था. देर से माल आने की वजह से कई बार नुकसान भी होने लगा और सेठ जी का गुस्सा और चिड़चिड़ाहट बढ़ने लगी.

इस बीच एक दिन राजू एक दिन माल गोदाम से उड़ती हुई खबर लेकर सेठ जी के पास पहुंचा और बताया कि अब सरकार माल गाड़ियों के अलग से पटरियां बिछा रही है. इस पर सिर्फ और सिर्फ मालगाड़ियां दौड़ेंगी मुंबई से दिल्ली और दिल्ली से कोलकाता का सफर 24 घंटे में पूरा हो जाएगा. अक्सर तनाव में रहने वाले सेठ जी के चेहरे पर मुस्कुराहट

तैर गई. धंधे में चार चांद लगने के नए सपने फिर जवान होने लगे. माल गाड़ियों के लिए किस तरह से और कब तक अलग से पटरियां बिछ जाएंगी. इन सबके बारे में जानकारी जुटाने के लिए सेठ जी खुद चल दिए रेलवे स्टेशन. जहां उनके सपनों को सच करने का काम शुरू हो चुका था. वो सपने जो भारतीय रेल ने डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर के



रेल मंत्री सुरेश प्रभु डीएफसीसीआईएल के कार्यों की सराहना कर चुके हैं

रूप में देश के उद्योग और व्यापार जगत को दिखाए हैं. आजाद भारत के सबसे बड़े इंफ्रास्ट्रक्चर प्रोजेक्ट्स में से एक माने जाने वाले डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर शुरुआत में पूर्वी और पश्चिमी हिस्सों में बनाए जा रहे हैं इसमें ईस्टर्न कॉरिडोर की लंबाई 1856 किमी होगी जो लुधियाना से पश्चिम बंगाल के डनकुनी तक जाएगा. वेस्टर्न फ्रेट कॉरिडोर 1504 किमी लंबा होगा जो दादरी से जवाहर लाल नेहरू पोर्ट मुंबई तक फैला होगा.

न्यू ट्रैक कंस्ट्रक्शन मशीन एक दिन में डेढ़ किलोमीटर ट्रैक बिछाने का काम कर रही है। इस मशीन का देश में पहली बार इस्तेमाल हो रहा है।





पूर्वी डीएफसी के न्यू दुर्गावती सेक्शन पर न्यू कुदरा स्टेशन

दोनों फ्रेट कॉरिडोर डबल ट्रैक के होंगे यानी आने जाने वाली गाड़ियों के लिए अलग-अलग पटरियां होंगी. मतलब ये कि कुल 6500 किमी से ज्यादा लंबा होगा फ्रेट कॉरिडोर का ट्रैक ये दोनों फ्रेट कॉरिडोर 9 राज्यों तथा 61 जिलों से होकर गुजरेंगे. वैसे तो ये दोनों फ्रेट कॉरिडोर दिसंबर 2019 तक पूरी तरह चालू हो जाएंगे लेकिन इसकी शुरुआत अगले कुछ महीनों में हो जाएगी जब बिहार के सासाराम से दुर्गावती तक 56 किमी के पहले सेक्शन पर मालगाड़ियां दौड़ने लगेंगी.

डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर की आवश्यकता
भारतीय रेल मुंबई-चेन्नई और हवड़ा चार महानगरों को जोड़ने वाली चतुर्भुज की एक कड़ी है. जिसे आमतौर पर स्वर्ण चतुर्भुज और इसके दो विकर्णों दिल्ली-चेन्नई और मुंबई-हवड़ा के रूप में जाना जाता है. इस रूट की कुल लंबाई 10.122 किमी है जिससे भारतीय रेल के मालभाड़ा यातायात की 55 फीसदी से अधिक राजस्व आय आती है. पूर्वी और पश्चिमी कॉरिडोर लाइन देश की सबसे व्यस्त लाइन हैं जिनकी क्षमता का 115 से 150 फीसदी तक उपयोग किया जा रहा है. उभरती हुई शक्ति को भारी कोयला संचलन तीव्र मूल-भूत ढांचा निर्माण और बढ़ते हुए अंतरराष्ट्रीय व्यापार के कारण डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर की अवधारणा ने जन्म लिया.

मालगाड़ियों की लंबाई

नई पटरियों और नई तकनीक की मदद से बन रहे नेटवर्क पर ज्यादा लंबी मालगाड़ियां चलाई जा सकेंगी. माना जा रहा है मौजूदा मालगाड़ियों की औसतन 700 मीटर की लंबाई से दोगुनी लगभग डेढ़ किमी लंबी मालगाड़ियां डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर पर दौड़ेंगी यही नहीं नई मालगाड़ियों को इस तरह से तैयार किया जा रहा है कि इन पर माल रखने का प्लेटफार्म आज की मालगाड़ियों से कुछ ज्यादा चौड़ा हो साथ ही जमीन से इसकी ऊंचाई भी घटाई जा रही है इससे एक के ऊपर एक दो वैगन या कंटेनर रखे जा सकेंगे कई मायनों में इस तरह की माल ढुलाई विश्व इतिहास में नया कीर्तिमान स्थापित करेगी.

समय

डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर और उस पर दौड़ने वाली मालगाड़ियों की औसत रफ्तार लगभग 70 किमी प्रति घंटा होगी जो अभी चल रही मालगाड़ियों की औसतन 25 किमी प्रति घंटे की रफ्तार से लगभग तीन गुनी होगी उम्मीद की जा रही है कि नए फ्रेट कॉरिडोर पर चलने वाली मालगाड़ियां 20 से 25 घंटे में दिल्ली से मुंबई और दिल्ली से कोलकाता तक का सफर तय कर लेंगी इससे न केवल समय की बचत होगी बल्कि एक साथ ज्यादा माल एक जगह से दूसरी जगह पहुंचाया जा सकेगा.

1856 किमी होगी ईस्टर्न कॉरिडोर की लंबाई जो लुधियाना से पश्चिम बंगाल के डनकुनी तक जाएगा

1504 किमी लंबा होगा वेस्टर्न फ्रेट कॉरिडोर जो दादरी से जवाहर लाल नेहरू पोर्ट मुंबई तक फैला होगा

6500 किमी से ज्यादा लंबा होगा फ्रेट कॉरिडोर का ट्रैक

09 राज्यों तथा 61 जिलों से होकर गुजरेंगे दोनों फ्रेट कॉरिडोर

2019 में चालू हो जाएगा वेस्टर्न और ईस्टर्न कॉरिडोर

40 प्रतिशत लाइनें मालगाड़ियों से मुक्त हो जाएंगी भारतीय रेल के मौजूदा नेटवर्क से

50 फीसदी ज्यादा पैसेंजर ट्रेनें चल सकेंगी और पैसेंजर ट्रेनों को ट्राफिक से मिलेगी निजात

सबसे बड़ा फायदा सब्जी फल और दूध जैसे जल्दी खराब होने वाले माल को होगा। जैसे लीची को बिहार के मुजफ्फरपुर से दिल्ली लाने में अभी ज्यादातर माल सड़ जाता है लेकिन अगर फ्रेट कॉरिडोर से भेजा जाए तो लीची रात में चल कर सुबह दिल्ली पहुंच कर बाजार में आ सकती है। इसका फायदा किसान के साथ-साथ दुकानदार को भी होगा और ग्राहकों को भी जल्दी और ताजा लीची मिल सकेगी।

डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर पर न केवल तेज रफ्तार माल गाड़ियां समय पर माल ढोएंगी बल्कि ये पूरी तरह से अति आधुनिक सिग्नल ट्रैक, इंजन और कम्युनिकेशन सुविधाओं से भी जुड़ी होंगी। आने वाले दिनों में ऐसी उम्मीद की जा रही है कि कूरियर और ई.कॉमर्स की तरह से मालगाड़ियों से माल भेजने और मंगवाने की हर पल की जानकारी ट्रैक भी की जा सकेगी। माल ढुलाई में बढ़ेगी रेलवे की हिस्सेदारी। अंग्रेजों के जमाने में जब से भारत में रेल शुरू हुई थी तभी से माल ढुलाई रेलवे की आमदनी का बड़ा जरिया था लेकिन पिछले 30-40 साल में रेलवे का विकास लगभग ठप हो गया था ऐसे में सबसे बड़ी गाज गिरी माल ढुलाई में रेलवे

की हिस्सेदारी पर जो धीरे-धीरे 70 से घटकर 30-35 से आ गया लेकिन डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर बनने से माल गाड़ियों से ढुलाई फिर बढ़ेगी और उम्मीद की जा रही है कि ये 50 फीसदी तक भी पहुंच सकता है। इससे बरसों तक घाटे में रहने वाली भारतीय रेल को एक बार फिर मुनाफे की पटरी पर दौड़ाने में मदद मिलेगी।

अनाज से कोयला तक सब कुछ

डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर मुख्य रूप से पेट्रोलियम तेल, लुब्रीकेंट्स, आयातित खाद, कोयला अनाज, सीमेंट, नमक, लोहा और इस्पात के अलावा निर्यात-आयात कंटेनर यातायात को लाभ पहुंचाएगा। 2021-22 में पश्चिमी कॉरिडोर पर यातायात 152.24 मिलियन टन होने की संभावना है। उत्तरी क्षेत्र के बिजली घरों के लिए बिहार, झारखंड और बंगाल की कोयला खानों से कोयला पहुंचाने परिष्कृत इस्पात अनाज और सीमेंट की ढुलाई में लाभ होगा।

ज्यादा यात्री गाड़ियों का रास्ता साफ

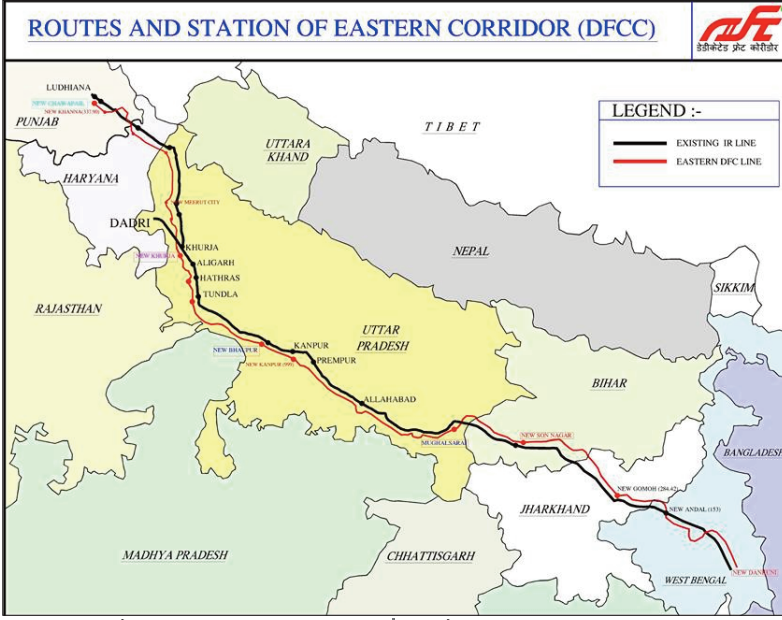
अभी रेलवे की सभी गाड़ियां चाहे वो माल गाड़ियां हों या आम सवारी गाड़ियां हों या मेल एक्सप्रेस और शताब्दी-राजधानी सभी एक ही

ट्रैक पर दौड़ती हैं। एक अनुमान के मुताबिक भारतीय रेलवे ट्रैक अपनी क्षमता से करीब डेढ़ गुना ज्यादा काम कर रहा है। नतीजा ट्रेनों की औसत स्पीड भी कम हो गई और आने-जाने में लगने वाला समय भी बढ़ गया। ट्रेनों की लेट-लतीफी के पीछे भी ये एक बड़ा कारण है। यात्री ट्रेन को पास देने के लिए माल गाड़ियों को रोकना पड़ता है तो कभी-कभी माल गाड़ी की वजह से सवारी गाड़ी को भी रुकना पड़ता है।

डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर के डीजीएम कार्पोरेट कम्युनिकेशन राजेश खरे के मुताबिक 2019 में ईस्टर्न और वेस्टर्न फ्रेट कॉरिडोर के पूरी तरह चालू हो जाने के बाद अभी भारतीय रेल के मौजूदा नेटवर्क से 40 प्रतिशत लाइनें मालगाड़ियों से मुक्त हो जाएंगी और 50 फीसदी ज्यादा पैसेंजर ट्रेनें चलेंगी। तेजी से बढ़ती जनसंख्या को एक स्थान से दूसरे स्थान तक पहुंचाने के लिए सैकड़ों नई ट्रेनों की जरूरत है। ऐसा नहीं है कि रेल मंत्रालय को इसकी जानकारी नहीं है। आए दिन ट्रेनों में जगह नहीं मिलने की खबरें आम आदमी के साथ रेल मंत्री तक को परेशान किए रहती हैं लेकिन रेलवे की मजबूरी है कि वो नई ट्रेनें बढ़ाए तो कैस

पश्चिमी डीएफसी में छोटे-बड़े 2300 पुलों का निर्माण किया जा रहा





यहां तक कि मौजूदा ट्रेनों में एक-दो अतिरिक्त बोगी जोड़ना भी मुश्किल हो गया है वजह वही रेल पटरियों का क्षमता से बहुत ज्यादा दोहन लेकिन फ्रेट कॉरिडोर के अस्तित्व में आने से सवारी गाड़ियों के लिए पटरियों पर जगह खाली हो जाएगी. उम्मीद की जा रही है कि अगर रेलवे चाहे तो 25 से 30 फीसदी तक यात्री गाड़ियों की संख्या बढ़ा सकता है या कम दूरी की गाड़ियों के फेरे भी बढ़ा सकता है. जाहिर है इसका आखिरी फायदा आम यात्रियों को ही होगा.

विदेशों से काफी पिछड़ा है भारत

माल ढुलाई यातायात में रेलवे की घटती हिस्सेदारी के बारे में एक सरकारी रिपोर्ट में कहा गया है कि देश में कुल माल ढुलाई में से 57 प्रतिशत की ढुलाई सड़क मार्ग से की जाती है. जबकि चीन में 22 प्रतिशत और अमेरिका में 32 प्रतिशत माल की ढुलाई सड़क मार्ग से की जाती है. इसके विपरीत भारतीय रेलवे देश के कुल माल ढुलाई यातायात में से केवल 36 प्रतिशत की ही ढुलाई करता है. जबकि अमेरिका में 48 प्रतिशत और चीन में 47 प्रतिशत ढुलाई रेलवे द्वारा की जाती है. जिस चीन और अमेरिका से तरक्की के मामले में भारत रैस लगाने की सोच रहा है. उससे तभी लड़ा और जीता जा सकता है जब हम भी रेल की पटरियों पर ज्यादा तेजी से और समय पर यात्रियों और माल को लाने ले जाने में सक्षम हों.

प्रदूषण पर लगेगी लगाम

डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर वायु प्रदूषण रोकने और कार्बन उत्सर्जन में कमी लाने की दिशा में भी बड़ा योगदान देगा. पिछले दिनों पेरिस में जलवायु परिवर्तन को लेकर हुए पर्यावरण

समझौते के मुताबिक भारत को अगले 15 साल में कार्बन उत्सर्जन में लगभग एक फीसदी कटौती का जो वादा किया है उसमें बड़ा हिस्सा सड़क यातायात से ट्रकों को कम करने से आ सकता है और ये तभी हो सकता है जब ट्रक ट्रांसपोर्ट का कोई दूसरा विकल्प उपलब्ध होगा. यहीं पर डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर सड़कों से ट्रकों का बोझ हटाने में मददगार साबित होगा. माना जा रहा है कि दोनों निर्माणाधीन फ्रेट कॉरिडोर पर हर 10 मिनट में एक मालगाड़ी दौड़ेगी. मालगाड़ियों की लंबाई भी 700 मीटर से दोगुनी होकर 1.5 किमी हो जाएगी. माना जा रहा है कि हर मालगाड़ी में लगभग 300 ट्रकों के बराबर माल ढोया जा सकेगा. अंदाजा लगाया जा सकता है कि इससे रोज कितने ट्रक सड़क पर से हट जाएंगे. साधारण सी गणित का इस्तेमाल करें तो अगर हर 10 मिनट में डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर पर एक मालगाड़ी के हिसाब से जोड़ें तो दिन में 140 ट्रेनों चलेंगी और अगर एक मालगाड़ी में 300 ट्रकों का माल ढोया जाए तो 43,200 ट्रकों का माल रोजाना इन फ्रेट कॉरिडोर से ढोया जा सकेगा. मतलब ये सड़कों से इतने ट्रक कम हो जाएंगे. जाहिर है इससे डीजल भी बचेगा और उससे होने वाला वायु प्रदूषण भी नहीं होगा. डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर ऑफ इंडिया लिमिटेड के दोनों निर्माणाधीन कार्यान्वयन में इस बात का विशेष ध्यान रख रहा है कि अधिक ऊर्जा दक्षता के साथ इन्हें परिचालित किया जा सके. ग्रीन हाउस गैस उत्सर्जन के अगले 30 वर्ष के बारे में लगाए गए एक अनुमान के मुताबिक अगर डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर न बने तो ग्रीन हाउस गैस उत्सर्जन में 582 मिलियन टन कार्बन

रोजगार के नए साधन

फ्रेट कॉरिडोर के स्टेशनों के आसपास सरकारी और निजी क्षेत्र के वेयर हाउस निर्माण में तेजी आने से इंफ्रास्ट्रक्चर का निर्माण होगा. माल गोदामों की संख्या बढ़ने से अनाज सब्जियों की बर्बादी पर लगाम लगेगी. जिन क्षेत्रों से डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर गुजरेगा वहां नई दुकानें, होटल, बाजार विकसित होंगे, माल की आवाजाही के लिए ट्रकों, ट्रैक्टर ट्रॉलियों की संख्या बढ़ेगी कुल मिलाकर माल ढुलाई से जुड़े कई नए रोजगारों का सृजन होगा. यही नहीं ट्रैक के आसपास की जमीन के दाम भी बढ़ेंगे और लोगों के जीवन स्तर में सुधार आएगा. इसके संकेत अभी से आगरा-टूंडला लाइन पर खरेजी के पास डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर प्रोजेक्ट आने से मिलने लगे हैं. अच्छा मुआवजा मिलने से नई बस्तियां और बाजार विकसित हो गए.

डॉई ऑक्साइड का उत्सर्जन होगा जबकि दोनों डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर के काम शुरू होने के बाद केवल 124.5 मिलियन टन कार्बन डॉई ऑक्साइड का उत्सर्जन होगा जो एक चौथाई से भी कम होगा.

4 और फ्रेट कॉरिडोर बनाने की योजना

रेल मंत्रालय की चार और डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर बनाने की योजना है. इनके लिए डीएफ सीसीआईएल को प्रारंभिक इंजीनियरिंग और यातायात सर्वेक्षण का काम सौंपा गया है. ये अतिरिक्त कॉरिडोर करीब 2,330 किमी का पूर्व-पश्चिम कॉरिडोर, कोलकाता-मुंबई, करीब 2,343 किमी का उत्तर दक्षिण कॉरिडोर दिल्ली-चेन्नई 1100 किमी का पूर्व तटीय कॉरिडोर (खड़गपुर-विजयवाड़ा) और लगभग 899 किमी का दक्षिणी कॉरिडोर, चेन्नई-गोवा है. डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर के बारे में इतनी सारी जानकारियां पता लगने पर सेट जी की खुशी का ठिकाना नहीं रहा. खबर ही कुछ ऐसी सुनाई थी राजू ने ट्रेन और ट्रक ट्रांसपोर्ट की लेट लतीफी से परेशान हो चुके सेट जी ने राजू को मिठाई लाने के लिए सी का नोट निकाल कर दिया और खुद भगवान के सामने माथा टेका, प्रार्थना की कि डेडिकेटेड फ्रेट कॉरिडोर जल्दी शुरू हो जाएं और दुआएं दीं उन अफसरों और कर्मचारियों को जो दिन रात एक करके भारत के आर्थिक विकास की नई रीढ़ की हड्डी खड़ी करने में जी.जान से जुटे हैं. शुक्रिया डीएफसीसीआईएल

-विकास गुप्ता की रिपोर्ट