

बिलासपुर जिले में रेल यातायात पर जनसंख्या भार का विश्लेषणात्मक अध्ययन :समस्याएं एवं संभवनाएं

Kajal Moitra*

ABSTRACT

परिवहन विभिन्न स्थानों या प्रदेशों के मध्य आर्थिक संबंधों व्यक्त करता है। अतः परिवहन विभिन्न स्थानों या प्रदेशों के आर्थिक संबंधों के प्रतिरूप के अनुरूप ही होता है। लघुस्तरीय नियोजन में यातायात का विशेष महत्व है, क्योंकि इसके बिना आर्थिक, सामाजिक तथा सांस्कृतिक विकास की अविरल धारा गतिहीन हो जाती है। यातायात सुदूर क्षेत्रों को जोड़ने के साथ समय एवं धन के अपव्यय को रोकता है।

किसी भी क्षेत्र में यात्रा एवं माल की परिवहन नीयता के लिए बारहमासी सड़कों को अत्याधिक महत्व होता है। राज्य में रेल परिवहन की सीमित की सीमितता एवं अपर्याप्तता के परिणामस्वरूप सड़क परिवहन के प्रमुख संसाधन माल तथा यात्री वाहन यान ही विकास के पर्याय है। अध्ययन क्षेत्र के यात्री भार के वितरण प्रतिरूपों के अध्ययन से यह स्पष्ट होता है कि जिन क्षेत्रों में रेलवे परिवहन की सुविधा है उन क्षेत्रों का तुलनात्मक रूप से यात्री भार कम है। अर्थात् लंबी दूरी के लिए लोग रेलमार्ग का ही चयन करते हैं। छत्तीसगढ़ में यातायात में कई प्रकार की बाधाएं भी व्याप्त हैं। जिसमें सड़कों के रख-रखाव में कमी होने पुराने वाहनों का परिचालन, वर्षाकाल में सड़क पटरियों को क्षतिग्रस्त होना इत्यादि।

Key words – प्रतिरूप, बारहमासी सड़क, लघुस्तरीय नियोजन, परिचालन

*Ph. D Scholar, Guru Ghasidas Central University, Bilaspur (C.G.)

INTRODUCTION

प्रदेशों के मध्य परिवहन की जरूरत तभी पड़ती है। जब किसी वस्तु या वस्तुओं के लिए एक प्रदेश में माँग हो तथा दूसरे में इस माँग की आपूर्ति हेतु वस्तु विशेष का अधिक्य हो। इस प्रकार की परिपूरकता के लिये विभिन्न प्रदेशों की प्राकृतिक भिन्नता उत्तरदायी होती है। धरातलीय बनावट जलवायु, प्राकृतिक वनस्पति, खनिज संसाधन, मिट्टी, प्राकृतिक तत्वों में भिन्नता होने के कारण ही किसी प्रदेश में किसी वस्तु विशेष का उत्पादन एवं आधिक्य होता है, जबकि किसी अन्य प्रदेश में उस वस्तु विशेष की कमी होने से अधिक माँग होती है। इसी तरह मानवीय तत्वों की भिन्नता तथा उत्पादन पैमाने में अंतर होने पर भी परिपूरकता उत्पन्न होती है। उदाहरणार्थ यदि किसी प्रदेश में एल्युमिनियम की माँग है तो उनके मध्य परिवहन संबंध स्थापित हो सकता है, लेकिन यदि किसी प्रदेश में बॉक्साइट की माँग है तथा दूसरे प्रदेश में एल्युमिनियम का आधिक्य है तो यह विशिष्ट परिपूरकता नहीं होती, फलतः उनके बीच परिवहन की जरूरत नहीं पड़ती है।

प्रस्तुत अध्ययन का प्रमुख उद्देश्य बिलासपुर जिले में रेल यातायात पर जनसंख्या भार का विश्लेषणात्मक अध्ययन करना है। ताकि इस अध्ययन के आधार पर इस क्षेत्र की परिवहन की समस्याओं एवं संभावनाओं का सम्यक ज्ञान हो।

METHODOLOGY

Collection of Data:

प्रस्तुत अध्ययन मुख्यतः द्वितीयक आंकड़ों पर आधारित है। मुख्य रूप से दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे कार्यलय, बिलासपुर, मंडल वाणिज्य प्रबंधक कार्यालय, दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे, बिलासपुर एवं अन्य स्रोतों से आंकड़े एकत्र किए गए हैं। अध्ययन में आनुभाषिक विश्लेषणात्मक तथा प्रतिशत विधि का प्रयोग किया गया है। तालिकाओं एवं दण्ड आरेखों का भी प्रयोग किया गया है।

RESULT AND DISCUSSION

बिलासपुर रेलवे जोन मुख्यालय के साथ-साथ दक्षिणी-पूर्वी मध्य रेलवे का महत्वपूर्ण जंक्शन है जहाँ से प्रतिदिन कई हजारों की संख्या में यात्री विभिन्न दिशाओं की ओर यात्रा करते हैं। वर्ष 2009-10 में माहवार यात्री संख्या तथा आय तालिका 1 में स्पष्ट किया है। बिलासपुर स्टेशन से विभिन्न दिशाओं तथा स्टेशनों में प्रतिदिन यात्री संख्या जनसंख्या भार को तालिका 2 में दर्शाया गया है।

परिवहन की सस्ती लागत के लिए यह आवश्यक है कि माल ढोने की लम्बी दूरियों में कोई बाधा या रुकावट न हो। परिवहन मार्ग यथासम्भव सीधे तथा समतल वाले हों। माल ढोने वाले वाहनों या पोतों के आकार बड़े हों। माल की ढुलाई करने वाले वाहनों को लौटते समय दूसरे प्रकार का माल ढोने के लिये उपलब्ध हो।

परिवहन की गति भी परिवहन लागत को घटा बढ़ा सकती है। शीघ्रगामी परिवहन के साधनों से वस्तुओं की ढुलाई सस्ती पड़ती है। अब तापशीत नियंत्रित वाहनों से लम्बी दूरी तक ऐसे माल की ढुलाई भी सम्भव हो गयी है, जो शीघ्र खराब हो जाते हैं। लेकिन ऐसे परिवहन में खर्च अधिक आता है। परिवहन लागत को कम करने के लिए यह आवश्यक है कि वस्तुओं का प्रसंस्करण करके उनका परिवहन किया जाये। साथ ही सड़क मार्गों को यथासम्भव अधिक चौड़ा करना, रेल मार्गों में जहाँ भी सम्भव हो दोहरी या अधिक लाइनें बिछाना, उनके किनारे-किनारे प्रकाश की व्यवस्था करना, उनके मार्ग के पुलों, सुरंगों आदि की मरम्मत करने से परिवहन की कुशलता बढ़ती है और उनकी गति में वृद्धि होती है। मोड़ों को अधिक सुविधाजनक बनाकर तथा छोरों की टरमिनल सुविधाओं को बढ़ाकर वाहनों की गति में वृद्धि की जा सकती है। इसके साथ-साथ नवीन तकनीकों द्वारा सुधार किये गये

इंजनो का प्रयोग कर परिवहन की क्षमता और गति में वृद्धि की जा सकती है। जलपातों, टैंकरों, स्टीगरों और वायुयानों आदि में आधुनिक किस्म के इंजनों का प्रयोग करके उनकी गति बढ़ायी जा सकती है। उन्हें स्वचालित सिगनलिंग, रेडियो संचार, रडार आदि सुविधाओं से भी सुसज्जित करना चाहिए।

बिलासपुर रेलवे जोन मुख्यालय के साथ-साथ दक्षिण-पूर्वी मध्य रेलवे का महत्वपूर्ण जंक्शन है जहाँ से प्रतिदिन कई हजारों की संख्या में यात्री विभिन्न दिशाओं की ओर यात्रा करते हैं। वर्ष 2009-10 में माहवार यात्री संख्या तथा आय को तालिका 1 में स्पष्ट किया गया है। जिसमें अप्रैल 2009 से लेकर दिसंबर 2010 तक के आंकड़ों के विश्लेषण से स्पष्ट होता है कि इन 9 महीनों में सबसे अधिक यात्री और आय माह अक्टूबर में प्रतिवेदित (12.39 एवं 12.40 प्रतिशत) हुआ है। दूसरे क्रम पर माह दिसंबर में 11.34 प्रतिशत एवं 12.19 प्रतिशत प्रतिवेदित हुआ है। इस अवधि में सबसे कम यात्री माह अप्रैल में 10.34 प्रति है जबकि आय में, सबसे कम 9.64 प्रतिशत माह अगस्त में प्रतिवेदित हुआ है। बिलासपुर स्टेशन से विभिन्न दिशाओं तथा स्टेशनों में प्रतिदिन यात्री संख्या जनसंख्या भार को तालिका में प्रदर्शित किया गया है। वैसे बिलासपुर स्टेशन से अप दिशा (रायपुर मार्ग) की यात्री भार ज्यादा है जो वर्ष 2009-10 के आंकड़ों से स्पष्ट हो जाता है इस वर्ष में डाउन दिशा की ओर छत्तीसगढ़ का अंतिम स्टेशन यामगोंव (145 किमी.) है जहाँ इस अवधि में 2360 यात्रियों ने यात्रा की जबकि इसी अवधि में अप दिशा में अंतिम स्टेशन डोंगरगढ़ (192किमी) के लिये 28376 लोगों ने यात्रा की। इस तरह देखा जाय तो अप दिशा में रेलवे पर यात्री भार ज्यादा प्रतिवेदित हुआ है।

तालिका में बिलासपुर रेलवे स्टेशन से वर्ष 2009-10 तथा 2010-11 में विभिन्न दिशाओं तथा स्टेशनों के लिये माहवार आरक्षित टिकट बिक्री एवं आय का तुलनात्मक विवरण दिया गया है। जिसके विश्लेषण से स्पष्ट होता है। कि विभिन्न महीनों में आरक्षण यात्रियों की संख्या तथा आय में काफी भिन्नता है खासकर जून-जुलाई, अगस्त तथा जनवरी में तुलनात्मक रूप से यात्रियों की संख्या तथा आय कम प्रतिवेदित हुआ है। रेलवे यात्रा की दृष्टि से ये महीने कुछ सुस्त महीने माने जाते हैं। जबकि मार्च-अप्रैल तथा अक्टूबर-नवम्बर महीने रेल यात्रा की दृष्टि से ज्यादा भार वाले महीने माने जाते हैं। राज्य के प्रमुख रेलवे स्टेशनों (बिलासपुर एवं रायपुर नगरों से अप एवं डाउन लाईन) से प्रतिदिन विभिन्न स्टेशनों के बीच जनसंख्या भार को तालिका 3 में स्पष्ट किया गया है।

TABLE - I

बिलासपुर स्टेशन से माहवार रेलवे यात्री संख्या एवं आय

2009-10				
माह	यात्री	प्रतिशत	आय	प्रतिशत
अप्रैल	646692	10.34	21574129	9.73
मई	752491	12.03	27206890	12.27
जून	704977	11.27	26159436	11.79
जुलाई	649350	10.38	23849103	10.75
अगस्त	657953	10.52	21374593	9.64
सितम्बर	668986	10.7	21927641	9.88
अक्टूबर	774731	12.39	27503523	12.4
नवम्बर	686964	10.98	25099406	11.32
दिसम्बर	709219	11.34	27029941	12.19
कुल	6251363		221724662	

स्रोत – मुख्य बुकिंग पर्यवेक्षक दक्षिण पूर्व मध्य रेलवे, बिलासपुर

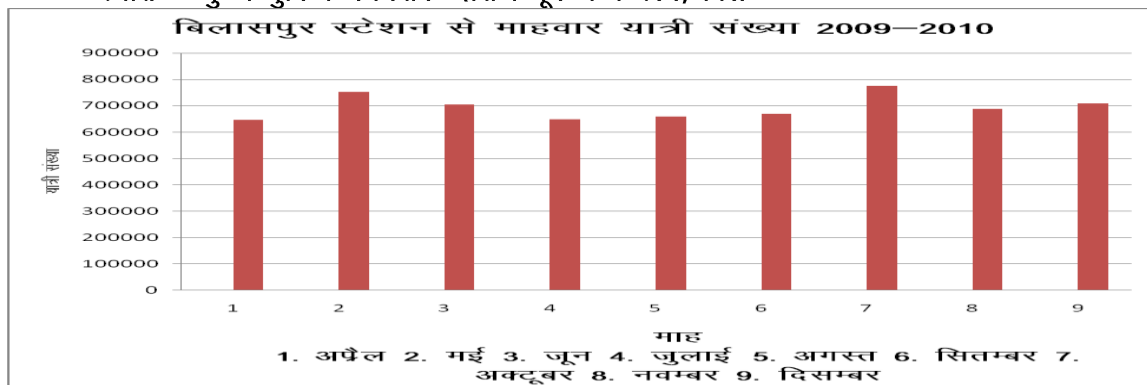


TABLE - 2

बिलासपुर स्टेशन : आरक्षित टिकट बिक्री एवं आय का तुलनात्मक विवरण

2009-10				2010-11		
माह	मॉग पत्र	यात्री	आय	मॉग पत्र	यात्री	आय
अप्रैल	62566	95526	22810610	56583	83750	18343135
मई	68715	90952	19207808	65179	85350	19084382
जून	59494	78814	16977002	52954	69177	16353820
जुलाई	50313	72208	17339831	51329	74316	18748070
अगस्त	51068	76444	17817646	51091	77557	19269684
सितम्बर	51577	79200	17642322	52943	82645	19042022
अक्टूबर	57394	85105	18878849	57496	82324	18294610
नवम्बर	59254	82754	18465214	58897	85431	19499278
दिसम्बर	58691	82267	17152913	56180	80167	17315590
जनवरी	52985	73011	16108116	55157	80488	18549506
फरवरी	55522	80055	17347064			
मार्च	60118	93951	21105272			

स्रोत: मुख्य वाणिज्य प्रबंधक, दक्षिण-पूर्व-मध्य रेलवे, बिलासपुर

TABLE - 3

छत्तीसगढ़ राज्य : बिलासपुर नगर से विभिन्न स्टेशनों में रेलों पर प्रतिदिन जनसंख्या भार (2010)

क्रं.	स्थान (अपलाईन)	दूरी (कि.मी.)	यात्री संख्या	प्रतिशत
1.	दाधापारा	6	860	2.88
2.	चकरभाठा	12	1015	3.40
3.	बिल्हा	18	3020	10.13
4.	दगोरी	24	890	2.98
5.	निपनिया	30	810	2.70
6.	भाटापारा	40	4866	16.32
7.	हथबंद	48	630	2.11
8.	तिल्दा	59	699	2.34
9.	बैकुठ	65	279	0.64
10.	सिलयारी	72	201	0.25

11.	मंदर	83	662	2.20
क्रं.	स्थान (अपलाईन)	दूरी (कि.मी.)	यात्री संख्या	प्रतिशत
12.	रायपुर	111	8286	27.79
13.	सरोना	117	205	0.42
14.	कुम्हारी	121	342	1.14
15.	भिलाई	130	790	2.64
16.	भिलाई पावर हाउस	134	940	3.15
17.	भिलाई नगर	137	315	1.05
18.	दुर्ग	141	796	2.67
19.	राजनांदगांव	170	310	1.03
20.	डोंगरगढ़	192	3096	10.38
योग			29812	100%

क्रं.	स्थान	दूरी (कि.मी.)	यात्री संख्या	प्रतिशत
1.	उसलापुर	5	970	9.02
2.	घुटकू	9	924	8.59
3.	कलमीटार	17	1130	10.50
4.	करगीरोड़	30	2152	20.01
5.	वेकटनगर	38	991	9.21
6.	बेलगहना	46	1090	10.13
7.	खोंड्री	54	765	7.11
8.	खोंगसरा	65	699	6.50
9.	पेंडारोड़	87	2032	18.89
योग			10753	

स्रोत: कार्यालय, मंडल वाणिज्य प्रबंधक, द.पू.मध्य रेलवे बिलासपुर

TABLE - 4

छत्तीसगढ़ राज्य : बिलासपुर नगर प्रमुख नगरों में रेलों पर जनसंख्या भार (2010)
रायगढ़ लाईन

क्रं.	स्थान (डाउन लाईन)	दूरी (कि.मी.)	यात्री संख्या	प्रतिशत
1.	गतौरा	6	540	5.07
2.	जयरामनगर	10	415	3.89
3.	लटिया	16	403	3.78
4.	कोतमी सोनार	21		
5.	अकलतरा	32	1240	11.64
6.	कापन	36		
7.	चोंपा	43	1650	15.49
8.	नैला	54	1122	10.53
9.	सारागोंव	59		
10.	बराद्वार	64	436	4.09
11.	जेठा	70		
12.	सक्ती	78	532	4.99
13.	झाराडीह	86	217	2.03
14.	खरसिया	98	1020	9.58

15.	रावर्टसन	106	203	1.90
16.	भूपदेवपुर	114	212	1.99
17.	किराडीमल नगर	126	307	2.88
18.	रायगढ़	133	2035	19.11
19.	कोतरलिया	139	164	1.54
20.	यामगोव	145	150	1.40
योग			10646	
मसिक पासधारी			507	
महायोग			11153	

स्रोत: कार्यालय, मंडल वाणिज्य प्रबंधक, द.पू.मध्य रेलवे बिलासपुर

CONCLUSION

नियोजित यातायात का भावी विकास पर प्रभाव— आर्थिक विकास हेतु अनुकूल विन्यास समायोजन, आर्थिक तत्वों के समुचित स्थापन, उत्पादन विशेषीकरण तथा क्षेत्रीय कार्यात्मकता में परिवहन का महत्व अप्रतिम है। वृहद पैमाने पर उत्पादन उत्पादों का विपणन एवं संचरण, व्यापारिक विकास तथा सामाजिक सांस्कृतिक एवं बौद्धिक समागम, संवादों, समाचारों, नीतियों, योजनाओं एवं अविष्कारों का संचरण परिवहन द्वारा संभव है। परिवहन सेवाओं के अभाव में किसी क्षेत्र के सर्वांगीण विकास की कल्पना नहीं की जा सकती। व्यक्तियों तथा वस्तुओं की एक दूसरे स्थान के लिए गतिशीलता ही परिवहन है। राष्ट्रीय आर्थिकी के बहुआयामी विकास में भूवैन्यासिक अंतर्संबंध को निर्धारित करने में परिवहन की महती भूमिका है। अतः परिवहन ग्रामीण विकास का एक परम आवश्यक तत्व है। वास्तव में यातायात—जाल आर्थिकी की धमनियाँ हैं, जिनके द्वारा आर्थिकी का जीवन रक्त प्रवाहित होता है। अतः परिवहन जाल भूवैन्यासिक व्यवस्था का अत्यंत आवश्यक अंग है और उसकी पूर्ण सुविधा के बिना किसी भी क्षेत्र के प्राकृतिक एवं सांस्कृतिक संसाधनों का गहनतम उपभोग असंभव है। आदर्श परिवहन जाल यातायात समय को कम करता है, परिवहन खर्च घटाता है, विपणन अवसरों को विस्तृत करता है, अकृषित रोजगार अवसरों में वृद्धि करता है, तथा उपभोक्ता वस्तुओं की उपलब्धता को सुनिश्चित करता है।

भारी आर्थिक विकास हेतु अनुकूल भूवैन्यासिक समायोजन, आर्थिक तत्वों के समुचित संस्थापन, उत्पादन विकेन्द्रीकरण तथा क्षेत्रीय कार्यात्मक समायोजन में परिवहन का महत्वपूर्ण योगदान होता है।

यातायात नियोजन का आर्थिक विकास पर प्रभाव निम्न रूपों में दृष्टिगोचर होगा—

1. अनुकूल परिवहन सुविधा होने पर कृषि के लिए आवश्यक रासायनिक उर्वरक, बीज, यंत्र आदि बाजार केन्द्रों से प्राप्त करना आसान हो जायेगा।
2. परिवहन की सुविधा दुग्ध उत्पादन हेतु ग्रामीणों को उत्प्रेरित करेगी जिससे क्षेत्र में श्वेत क्रान्ति आ जायेगी।
3. समुचित परिवहन सुविधा के फलस्वरूप ग्रामीण क्षेत्रों में कृष्येत्तर कार्यो तथा श्रम की गतिशीलता बढ़ेगी, एवं लघु तथा कुटीर उद्योगों के विकास में महत्वपूर्ण योगदान होगा।
4. व्यापार का मूर्त रूप परिवहन मार्गों पर ही दृष्टिगोचर होता है क्योंकि परिवहन एवं व्यापार एक दूसरे से संबद्ध होते हैं। अतः समुचित परिवहन व्यवस्था से व्यापार में गतिशीलता आएगी तथा कृषि उपजों, सब्जी आदि का उचित लाभ कृषकों को प्राप्त होगा।

REFERENCES

- Chatterjee, A. B.** "Nature of commodity flow of a market in the fringe area of Calcutta", GRI 31:3 (1969) : 68-77.
- Clark, W.A.V.** "Consumer Travel Patterns and the concept of Range", Annals of the Association of American Geography, 58 (1968) :386-96.
- Drhre, T. R.** Chetriya Niyojan avam Samivat Vikash . Vasundhra Prakashan, Gorakpur 1998.
- Kimar, N.** "Geogrphy of Transportation; commodity Flows and HumanInteractions in Meerut City", Concept Pub.com New Delhi, 1991.
- M. Raza** "Structure of Commodity Flow in India" , Planning Commission of India, 1980.
- Pal M.N.** "Regional Demand Projects for different commodities in india 1970-71 and 1975-76", Indian Economic Journal 14 :4 (1977) : 63-69.
- Ramachandran, H.** Transportation and Urban attributes : A study or sTrctural Region, ANNALS, NAGI, 1981, pp.48-68.
- Selvanathan, .K.** 'Rural Transportation, in Readings in Integrated Rural Development by S.R. Subramaniam and Others, Society of Social Economists, Tamil nadu, 1987.