



THE TIMES OF INDIA

Date: 18-02-25

Crowds Are Us

In world's most populous country, managing people should be an everyday priority

TOI Editorials

The negligence that triggered the stampede at New Delhi railway station – from pile-up to switching of platforms – remained stark over 48 hours later. Yet, platform crushes are just one cog in the wheel of mismanagement. Two points here. As with most of everything, it starts with policy. And two, stampede-like situations are a terrifying everyday phenomenon. We're the world's most populous country. This makes 'crowd management' not a 'special task', but a constant that needs to be incorporated in every design – especially in commuting.

Parallel tracks | First, policy. We've been witnessing absolute mayhem on trains around festivals. Dynamic pricing, where fares shoot up with demand, becomes a major pain point for masses ahead of group travel – home for Chhath or Diwali and now pilgrimage to Kumbh.

UP govt has been advertising the millions expected in Prayagraj. Railways could surely have kept in abeyance dynamic pricing for this 45-day period. Price-sensitive travellers have no option but to travel by general coaches. Even when numbers of general coaches are increased, they run beyond capacity because there's no knowing how many general tickets were sold – unreserved tickets are sold by destination, not train number. It's like a pack of cards set up to collapse.

Losing track | It's amazing there's still no mechanism to monitor and control the sale of general tickets. It is how 2,600 tickets were sold in a span of 2 hours. Railways brass is presumably none the wiser. A contributing factor is also that railways had reportedly done away with trains with only general coaches – because they're inefficient. It was the deployment of these 'special trains' Saturday night that brought the situation under control.

Railways needs a rethink on crowd management – its network remains the lifeline of commuting for the majority of Indians, including the lower-middle tiers of India's middle class, who're caught in a bind between dynamic train pricing and costly airfare.

Red flags | 'Stampede-like' situations are now an Indian staple in every city – think Mumbai platforms for suburban trains, for instance. Even the once-difficult pilgrim trek Vaishno Devi witnessed a crush in 2022, killing 12. Tirupati, a Hathras sabha, a movie premier, a weekend sale – a crush is a stumble away anywhere. It takes seconds for a crowd to gather at even minor road accidents. The core principle of crowd management – density, flow and pace – must be at the centre of all planning. It starts with a change in mindset and approach.

Flip Side of the Coin: Rupee Slide Isn't Bad

ET Editorials



Strength of a country need not always be tied to the strength of its currency. Sliding value of the rupee against the dollar could push up imported inflation and increase cost of repaying loans taken in dollars. But there's another side to the coin: exports. When Nirmala Sitharaman told Parliament last week that 'overvalued currencies erode national competitiveness', she was referring to exports. A weaker currency makes goods cheaper in international markets, boosting exports.

In a global market, assessing the rupee in isolation from other currencies can be misleading. Almost every currency is depreciating against the dollar, thanks to Trump's policy announcements that promise higher returns for investors in the US. A key benchmark for the rupee's strategy here is the renminbi. To maintain its competitiveness, India must keep pace with the Chinese currency. If the rupee remains strong while the renminbi depreciates, Indian exports will suffer, and imports from China will rise, undermining India's ambition to promote domestic manufacturing.

The rupee has been overvalued compared to a basket of currencies that compete with India in global markets. A strong currency can harm, rather than help, the economy. Nations often devalue their currencies to gain competitiveness. Remember India's 1990s BoP crisis and the sharp devaluation that followed? Even the US forced down the dollar's value against the renminbi and other currencies with the 1985 Plaza Accord. Unlike previous episodes of rupee slide driven by CAD, this time, it's due to capital outflows and rising dollar demand from oil importers, amid weak appetite in global markets. Once Trump's wave of executive orders settles, global currency markets — and the rupee — should stabilise.

Mela and melee:

People's safety should be prioritised over footfall at Maha Kumbh

Editorial

The Maha Kumbh Mela that is ongoing in Prayagraj, Uttar Pradesh, has showcased the gaping maw between the Centre's and the State's plans for such a large event and what they believe are sufficient

resources to conduct it. Ahead of the mela, Prime Minister Narendra Modi, Uttar Pradesh Chief Minister Yogi Adityanath, and their cabinet colleagues had touted the special arrangements made for the mela, including a surveillance system equipped with artificial intelligence to track crowds, water filters to keep the rivers clean, a makeshift town replete with hospitals and special-purpose trains and buses. But they have not sufficed. There have been numerous reports of people being frustrated at the venue and during journeys to and from there. The mela's under-management, simmering just below the surface, was transformed to outright mismanagement by the deaths of people in a crowd crush on January 29, 2025. The confused response by the Indian Railways to another crush at the New Delhi railway station, on February 15, 2025, indicated the Centre's unwillingness to countenance the disaster, on the back of an expense of ₹7,500 crore for the mela and its various hi-tech preparations. Such preparations, however, cannot make up for changes that need to be made over time, such as redeveloping a local railway station.

Officials were reluctant to confirm that people had died even as local hospitals were confirming deaths. In one particularly unfair statement, a Deputy Commissioner of Police (Railways) blamed "unnecessary" rush at the New Delhi railway station for the "catastrophe". The consensus among fire safety experts worldwide is that such events occur when there is external cause for a group to panic, whether lacking the money to buy another ticket should they miss a train or suffering injuries due to unsafe pedestrian conditions. A preliminary probe revealed that the Railways had sold 2,600 additional tickets, and an announcement at the station of the arrival of a different train rendered this confused mass of passengers to attempt to reach the wrong platform. The Railways has now said that special trains for the mela will depart from one fixed platform at the station. Such interventions that are already well known to experts — including clear, multilingual communications, restricted ticketing, and proactive crowd control — could have mitigated the tragedy. Many less prominent gathering places still lack attention vis-à-vis public safety. Both the Centre and States should eliminate these risks, post-haste, if the Centre's plans to increase footfall at places of worship are not to lead to more catastrophe. While encouraging spiritual tourism, the hype around hosting 45 crore people at the Maha Kumbh Mela, absurdly impossible as it sounds, should be toned down so as not to feed a political frenzy. The governments must be careful that the cost of fulfilling political aspirations is not paid for in terms of human lives.



दैनिक भास्कर

Date: 18-02-25

भीड़ प्रबंधन के लिए अब विशेष प्रशिक्षण जरूरी है

संपादकीय

पहले मौनी अमावस्या पर महाकुम्भ क्षेत्र में दो जगहों पर, और अब राजधानी नई दिल्ली के मुख्य रेलवे स्टेशन पर भगदड़ में दर्जनों लोग मारे गए। प्रशासन अक्षम रहा। लेकिन क्या इतना कहने भर से स्थिति का सही विश्लेषण और तदनु रूप सीख मिलेगी ? इस भीड़ और दुनिया के तमाम भागों में एकत्रित होने वाली भीड़ों के बीच अंतर को समझें ।

हज हर साल होता है, जबकि महाकुम्भ 12 साल में एक बार। उसमें भी किसी विशेष दिन और समय पर स्नान का महत्व होता है, जिसमें हर श्रद्धालु स्नान करना चाहता है। पवित्र संगम में भी सभी भक्त स्नान करना चाहते हैं। एक नया कारण है सरकार का धार्मिक प्रचार की भूमिका में होना। इस बार राजनेता से लेकर वर्दीधारी अधिकारी तक इस पावन अवसर पर श्रद्धालुओं को सनातन धर्म को मजबूत करने के लिए महाकुम्भ में स्नान करने के लिए प्रेरित करते दिखे। लोक-प्रशासन का मूल सिद्धांत है कि फैसले तार्किक और निष्पक्ष रहकर लिए जाएं, लेकिन जब भक्त देखता है कि राज्य की एजेंसियां उसे प्रेरित कर रही हैं तो उसका हौसला नया रूप लेने लगता है। कांवड़ यात्रा, मुहर्रम या विसर्जनों के जुलूस के दौरान छुटपुट घटनाएं इस ओर पहले से इशारा कर रही थीं। 110 करोड़ से ज्यादा हिंदुओं की धार्मिक भावना का प्रबंधन प्रशासन के लिए नई चुनौती है। आईएस और आईपीएस अकादमियों में इस पर नया ट्रेनिंग कोर्स शुरू होना चाहिए।



दैनिक जागरण

Date: 18-02-25

भीड़ प्रबंधन में नाकामी

संपादकीय

हमारे नीति-नियंता किस तरह समय पर चेतने से इनकार करते हैं, इसका ही ताजा उदाहरण है रेलवे की ओर से यह कहा जाना कि देश के 60 बड़े स्टेशनों में होल्डिंग एरिया बनाए जाएंगे। यह काम तो उन रेलवे स्टेशनों पर प्राथमिकता के आधार पर महाकुम्भ शुरू होने के पहले ही कर लिया जाना चाहिए था, जहां से बड़ी संख्या में लोग प्रयागराज जाने के लिए ट्रेन पकड़ते हैं। आखिर रेलवे स्टेशनों पर होल्डिंग एरिया बनाने का विचार तब क्यों आया, जब नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर भगदड़ मचने से 18 यात्रियों की मौत हो गई? यह प्रश्न भीड़ प्रबंधन की नाकामी को ही रेखांकित करता है। रेलवे की ओर यह भी बताया जा रहा है कि प्रयागराज के आसपास के तीन सौ किमी के स्टेशनों पर भीड़ प्रबंधन प्रोटोकाल में बदलाव किया जाएगा, लेकिन अब तो महाकुम्भ समापन की ओर बढ़ रहा है। ऐसा लगता है कि यदि प्रयागराज जाने वाली ट्रेनों में भारी भीड़ के चलते समस्याएं सामने नहीं आईं होतीं और बीते दिनों नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर जानलेवा भगदड़ नहीं मचती तो भीड़ प्रबंधन का सबक सीखने की नौबत ही नहीं आती।

निःसंदेह अभी भी यह कहना कठिन है कि रेल यात्रियों की भीड़ को नियंत्रित करने के जो उपाय गिनाए जा रहे हैं, उन पर सही तरह अमल किया जाएगा, लेकिन यह समझा जाना चाहिए कि आवश्यकता केवल इसकी ही नहीं है कि ट्रेनों का सुगम संचालन हो और रेल यात्री सुरक्षित यात्रा कर सकें। पिछले दिनों प्रयागराज और उसके आसपास के कई शहरों में सड़कों पर जो जाम लगा और लोग घंटों रास्ते में फंसे रहे, उस पर भी ध्यान देने की आवश्यकता है। इस आवश्यकता की पूर्ति इसलिए होनी चाहिए कि अब तीर्थाटन, पर्यटन और अन्य अनेक कारणों से कहीं बड़ी संख्या में लोग यात्रा करने लगे हैं। यह ठीक है कि राजमार्गों और एक्सप्रेसवे का बड़े पैमाने पर निर्माण हो रहा है और रेलवे के ढांचे का भी विस्तार किया जा रहा है, लेकिन क्या वह भविष्य की चुनौतियों का सामना करने के लिए पर्याप्त है? यह निराशाजनक है कि

अपने देश में किसी बड़े आयोजन के अवसर पर वहां आने वाली भीड़ और यातायात व्यवस्था के समुचित प्रबंधन का अभाव ही दिखता है। यह अभाव प्राथमिकता के आधार पर दूर किया जाना चाहिए, क्योंकि इसके लिए तो खूब प्रयत्न किए गए और माहौल भी बनाया गया कि महाकुंभ में अधिक से अधिक लोग आएँ, लेकिन भीड़ नियंत्रण के आवश्यक उपायों का अभाव दिखा। यह अभाव रेलवे स्टेशनों से लेकर सड़कों और मेलास्थल पर भी दिखा। संगम तट पर भगदड़ में 30 श्रद्धालुओं की मौत की अनदेखी नहीं की जानी चाहिए। अच्छा होगा कि महाकुंभ में श्रद्धालुओं की रिकार्डतोड़ संख्या गिनाने के स्थान पर उनकी सुविधा को प्राथमिकता दी जाए।

बिज़नेस स्टैंडर्ड

Date: 18-02-25

जोखिम में विश्व व्यापार

संपादकीय

अमेरिकी राष्ट्रपति डॉनल्ड ट्रंप ने अपने चुनाव प्रचार अभियान के दौरान टैरिफ में तेजी से इजाफा करके व्यापार नीति को नया आकार देने का अपना इरादा छिपाया नहीं था। ट्रंप को लंबे अरसे से इस बात की चिंता रही है कि पारंपरिक व्यापार व्यवस्था में अमेरिका के साथ न्याय नहीं किया गया है और अब वह एक बार फिर ऐसी स्थिति में पहुंच गए हैं, जहां वे पूरी दुनिया पर अपनी यह धारणा थोप सकते हैं। अपने पिछले कार्यकाल में वह विश्व व्यापार संगठन के विवाद निस्तारण ढांचे को कमजोर करने और उत्तर अमेरिकी मुक्त व्यापार समझौते (नाफ्टा) पर नए सिरे से बातचीत करने के साथ-साथ अमेरिका को ट्रांस-पैसिफिक ट्रीटी जैसी अहम संधि से बाहर करके संतुष्ट थे। इन बातों ने वैश्विक व्यापार व्यवस्था को बहुत क्षति पहुंचाई, लेकिन नए कार्यकाल में उनकी योजनाएं ज्यादा चिंता उत्पन्न करती हैं। ट्रंप ने गत सप्ताह कहा कि वह अमेरिका में आयात होने वाली वस्तुओं पर 'रेसिप्रोकल टैरिफ' यानी पारस्परिक शुल्क लगाने वाले हैं। यह स्पष्ट नहीं है कि इसका क्या अर्थ हो सकता है लेकिन यह मौजूदा विश्व व्यापार को बुरी तरह नुकसान पहुंचा सकता है और भारत जैसे देशों के लिए इसका जवाब देना मुश्किल हो सकता है।

पारस्परिक टैरिफ से ट्रंप का तात्पर्य समझ पाना मुश्किल है। यह उनके व्यापार अधिकारियों पर निर्भर करता है कि वे इसे आजमाएं और इसकी व्याख्या करें। उनके चुने हुए वाणिज्य मंत्री (जिनके नाम पर अभी तक अमेरिकी सीनेट की मुहर नहीं लगी है) कह चुके हैं कि प्रमुख अमेरिकी व्यापार साझेदारों का अध्ययन एक अप्रैल तक पूरा कर लिया जाएगा। यह राष्ट्रपति के एक मेमो की प्रतिक्रिया में कहा गया जिसमें आदेश दिया गया है कि वे टैरिफ की ऐसी सूची पेश करें जो अन्य देशों द्वारा अमेरिकी वस्तुओं पर लगे टैरिफ से मेल खाती हो और जिसमें निर्यात वाले देशों में मूल्य वर्धित कर और उस आकलन पर टैरिफ के अलावा दूसरे गतिरोध शामिल हों। पहली कठिनाई यह है कि उसे कम समय में तैयार नहीं किया जा सकता है। स्पष्ट है कि ऐसा मैट्रिक्स नहीं बन सकता है जो यह गणना करता हो कि हर देश अमेरिका से आने वाले हर उत्पाद पर कितना टैरिफ लगाता है। इस बात की संभावना अधिक है कि यह अमेरिकी वस्तुओं पर प्रत्येक व्यापारिक भागीदार के औसत टैरिफ की मोटी गणना होगी जिसे टैरिफ के अलावा बाधाओं को ध्यान में रखते हुए कुछ छद्म कीमतों को शामिल किया जाएगा।

ऐसे अधूरे और बेतुके अनुमान के बाद सवाल यह है कि अगर अमेरिका इसे लागू करने की ठान ले तो क्या होगा। वास्तव में खतरा इस बात का है कि ट्रंप के निर्देश सर्वाधिक तरजीही देश के सिद्धांत का उल्लंघन करने वाले होंगे जबकि इस समय संपूर्ण वैश्विक व्यापार में यह धारणा लागू है। सर्वाधिक तरजीही देश के सिद्धांत के तहत विभिन्न देश कारोबारी साझेदारों में भेदभाव नहीं कर सकते। विश्व व्यापार संगठन की व्यवस्था के अंतर्गत पारस्परिक चर्चाओं के अनुसार द्विपक्षीय विशेषाधिकार अन्य सभी व्यापारिक भागीदारों को स्वयं ही मिल जाते हैं। इतना ही नहीं यह छोटे व्यापारिक देशों या मोलभाव की सीमित क्षमता वाले देशों को विश्व व्यापार और टैरिफ को कारगर तरीके से संभालने का मौका भी देता है। इससे व्यवस्था की जटिलता कम होती है और व्यापार बढ़ता है।

तरजीही देश का सिद्धांत नहीं हुआ तो स्रोत की जांच के नियमों को माल की हर खेप पर लागू करना पड़ सकता है। अगर तरजीही देश के सिद्धांत को त्याग दिया जाता है, तो जैसा कि पारस्परिकता पर ट्रंप का ध्यान देना बताता है यह वैश्विक व्यापार को आमूलचूल बदल देगा। यह बदलाव बेहतरी नहीं लाएगा। ट्रंप पर भारत का रुख चुनिंदा आयात में गुंजाइश करने का रहा है और शायद यह इस नए विश्व में सही न बैठे। व्यापार अधिकारियों को ऐसे तरीकों पर गंभीरता से विचार करना होगा ताकि बहुपक्षीय व्यवस्था बची रहे और अमेरिका पर संयुक्त दबाव बनाया जा सके। शायद प्रशांत पार साझेदारी पर व्यापक और प्रगतिशील समझौते जैसे व्यापार गुट में शामिल होना इन सवालों का जवाब हो सकता है।

राष्ट्रीय सहारा

Date: 18-02-25

सराहनीय फैसला

संपादकीय



सुप्रीम कोर्ट ने कार्यस्थल पर वरिष्ठों के बर्ताव को लेकर बड़ा फैसला दिया है। कहा कि वरिष्ठ अधिकारियों की डांट-फट किया गया अपमान नहीं माना जा सकता, जिस पर आपराधिक कार्यवाही की जरूरत हो। ऐसे मामलों में व्यक्तियों के विरुद्ध आपराधिक आरोप लगाने की अनुमति देने से गंभीर परिणाम हो सकते हैं। पीठ ने कहा महज गाली-गलौच, असभ्यता व अशिष्टता भारतीय दंड संहिता की धारा 504 के तहत आदतन किया गया अपमान नहीं है। यह धारा शांति भंग करने के इरादे से जान-बूझकर अपमान करने से संबंधित है, जिसमें दो साल की सजा का प्रावधान है। मामले में राष्ट्रीय दिव्यांग सशक्तिकरण संस्थान के कार्यवाहक निदेशक पर सहायक प्रोफसर को अपमानित करने का आरोप था। शिकायतकर्ता के अनुसार निदेशक ने

अन्य कर्मचारियों के समक्ष डांटा व फटकारा था। यह सच है कि कार्यस्थल से संबंधित अनुशासन और कर्तव्यों के निर्वहन से जुड़ी फटकार, जो व्यक्ति कार्यस्थल पर प्रबंधन करता है, वह अधीनस्थों से अपनी जिम्मेदारी पूरी निष्ठा व समर्पण

से पूरी करने की उम्मीद करेगा। हालांकि स्पष्ट तौर पर देखने में आता है कि अनुशासन के नाम पर वरिष्ठ अधिकारियों द्वारा अपने अधीनस्थों के साथ संतुलित बर्ताव का अभाव नजर आता है। लहजा गलत हो भी तो नीयत बुरी नहीं होनी चाहिए, परंतु इस बारीक अंतर को समझना या समझा पाना भी आसान नहीं है। सेना के सख्त अनुशासन के दरम्यान कई बार ऐसी खबरें आती रहती हैं, जहां नीचे के ओहदे के सैनिक द्वारा अपने अधिकारी की हत्या तक कर दी गई। तय रूप से काम का दबाव, उच्च दर्जे की तामील, पाबंदियां और तय वक्त पर जिम्मेदारियों का निर्वहन अधिकारियों के जेहन पर खासा दबाव बनाते हैं। वे भी तनावग्रस्त या काम के बोझ के चलते सामान्य बर्ताव करने से चूक सकते हैं। यहां बात सिर्फ उच्चाधिकारियों या कनिष्ठों तक ही सीमित नहीं है। कार्य स्थल पर अभद्र भाषा या गाली-गलौच करने वाले अशिष्ट अधिकारियों के बर्ताव को लेकर भी कर्मचारी क्षुब्ध रहते हैं। ज्यों कार्यस्थल पर महिलाओं के खिलाफ होने वाले उत्पीड़न व अभद्र बर्ताव को लेकर कानून बनाए गए हैं। वैसे ही समस्त कर्मचारियों के हित में भी व्यवहारगत संहिता लागू किए जाने की जरूरत है। मानवता कहती है, ओहदे ऊपर-नीचे होने से दोगुना बर्ताव करने का हक किसी को नहीं दिया जा सकता। यह नियम मालिकान व मुलाजिम पर भी लागू होता है।



Date: 18-02-25

ताकि न हो भगदड़

संपादकीय

नई दिल्ली रेलवे स्टेशन पर भगदड़ के बाद रेल विभाग ने एहतियातन जो कदम उठाए हैं, उनकी सराहना होनी चाहिए। विभाग ने ऐसे 60 स्टेशनों की पहचान की है, जहां आए दिन भीड़ की आशंका रहती है। ऐसे स्टेशनों पर भीड़ प्रबंधन के अब पुख्ता इंतजाम किए जाएंगे। ऐसा नहीं है कि स्टेशनों पर भीड़ नियंत्रण के बारे में कभी सोचा न गया हो। आम तौर पर होली, दीपावली, छठ जैसे त्योहारों के समय स्टेशनों पर विशेष सावधानी बरती जाती है, पर दुर्भाग्य से भीड़ के कुछ कम होते ही बचाव के उपाय हटा लिए जाते हैं। काश नई दिल्ली स्टेशन पर बचाव के उपाय कायम रहते, तो भगदड़ मचती कहाँ-कहाँ कमी रह गई। इसकी ईमानदार पड़ताल स्वयं रेलवे अधिकारी भी कर रहे हैं। भीड़ को लेकर गंभीरता नहीं थी, इसका एक प्रमाण तो यह भी है कि हर घंटे करीब 1,500 जनरल टिकट बिक रहे थे। टिकट बिकने चाहिए करीब 5,000, लेकिन 9,000 से ज्यादा टिकट बेच दिए गए ? ज्यादा से ज्यादा टिकट बेचने का फैसला कौन लेता है? रेलवे में कौन है, जो केवल विभागीय कमाई को लक्ष्य बनाकर चल रहा है? ऐसे तमाम सवालों के जवाब स्वयं विभाग को खोजने पड़ेंगे।

रेलवे की एक जिम्मेदारी है और उसमें भी भारत जैसे विशाल देश में तो रेलवे परिवहन के मेरुदंड की तरह है। मेरुदंड में ही अगर कमजोरी आ जाएगी, तो यात्रियों की बढ़ती संख्या का भार कौन उठाएगा ? यह रेलवे की ताकत ही है कि लोग उसके भरोसे घर से निकल पड़ते हैं किसी न किसी रेलगाड़ी में तो जगह मिल ही जाएगी, किसी रेलगाड़ी में जगह न मिले तो कम से कम स्टेशन पर घड़ी दो घड़ी के लिए छत तो नसीब होगी। बेशक, नई दिल्ली स्टेशन पर शनिवार रात

जो हुआ, वह एक भरोसे पर आघात जैसा है। हो, लोगों को भी रेलवे पर अब अपने पारंपरिक भरोसे की समीक्षा करनी चाहिए। दशकों से जनरल डिब्बों की संख्या को घटाया गया है, ताकि लोग आरक्षित डिब्बों में ही ज्यादा सुविधा और सुरक्षा के साथ यात्रा कर सकें। यह बात नई नहीं है, अनेक स्टेशनों पर जब कोई गाड़ी रुकती है, तो ज्यादा से ज्यादा लोग जनरल या सामान्य श्रेणी के डिब्बों की ओर दौड़ पड़ते हैं। अक्सर लोग गिरते- लुढ़कते हैं, उनके अंग कुचल जाते हैं, चोट लग जाती है, दम फूलने लगता है, मगर ऐसी परेशानियां कभी विचार का मुद्दा नहीं बनती हैं। क्या कभी सोचा गया है कि सामान्य श्रेणी के दो-तीन डिब्बों में बैठे बुजुर्गों का क्या हाल होता है? आए दिन की ऐसी बदहाली के लिए कौन जिम्मेदार है?

बेशक, रेलवे को सुधार के इंतजाम करने चाहिए और इसकी अच्छी तैयारी दिखने भी लगी है। महाकुम्भ जाने के रास्ते में पड़ रहे करीब 35 रेलवे स्टेशनों पर विशेष प्रबंध की मांग है। नई दिल्ली स्टेशन पर ही नहीं, बल्कि देश के जिन स्टेशनों पर नियंत्रण के पार भीड़ लग रही है, वहां प्लेटफॉर्म टिकट न बेचने में ही भलाई है। इसके अलावा सामान्य श्रेणी के टिकट सामाजिकता या मानवीयता का ध्यान रखते हुए बिकने चाहिए। प्लेटफॉर्म हो या प्लेटफॉर्म पर मौजूद सीढ़ियां, हर जगह आने और जाने के रास्ते वाकायदे विभाजक या डिवाइडर लगाकर स्थायी तौर पर अलग-अलग होने चाहिए और रेलवे ने इस दिशा में अपने कदम बढ़ाकर सुधार के संकेत दिए हैं। कहीं भीड़ लगे भी तो परस्पर न उलझे, एक निश्चित दिशा की ओर सुरक्षित निकल जाए, इसके लिए तीर के निशान बनाए जा रहे हैं। उम्मीद करनी चाहिए कि नई दिल्ली जैसा हादसा फिर कहीं न होगा।
