प्रकाशनार्थ

सहजनवां–बासगांव–दोहरीघाट नई रेल लाईन बिछाने, गोरखपुर से देश के विभिन्न भागों को जोड़ने के लिए नई रेल गाड़ियों के संचालन की मांग तथा गोरखपुर रेलवे स्टेशन के बाहर रेलवे की भूमि का व्यवसायीक उपयोग करके रेलवे स्टेशन के बाहर पटरी व्यवसायियों, ठेला, खोमचा, रेहड़ी लगाने वाले छोटे–छोटे व्यवसायियों का व्यवस्थित ढंग से पुनर्वास की मांग आज संसद में उठी। रेलवे की अनुदान मांगो पर चर्चा के दौरान गोरक्षपीठाधीश्वर एवं गोरखपुर के सांसद महन्त योगी आदित्यनाथ जी ने उक्त मांगे रखी। उन्होने प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी का आभार व्यक्त करते हुए कहा कि भारतीय रेल का जो बजट विजन डाक्यूमेन्ट की बजाए एक पोलिटिकल डाक्यूमेन्ट बनकर रह गया था उससे अलग हटकर भारतीय रेल को भारत की प्रगति और आर्थिक विकास की रीढ़ बनाने के लक्ष्य के साथ जो कार्य प्रारम्भ हुआ है उसे आगे बढ़ाते हुए रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु ने भारतीय रेल को यात्री की गरिमा के साथ–साथ रेल की गति और राष्ट्र की प्रगति के साथ जोड़ा है। उन्होने कहा कि भारतीय रेल लगभग 13 लाख कर्मचारियों, 66 हजार कि.मी. का रेल नेटवर्क तथा प्रतिदिन 12300 से अधिक रेल गाड़ियों और 3 करोड़ यात्रियों का आवागमन एक प्रबन्धन के अन्तर्गत संचालित एक ऐसा उपक्रम है जो पूरे देश को उत्तर से दक्षिण और पूरब से पश्चिम तक जोड़ता है। लम्बे समय तक भारतीय रेल संकीर्ण राजनीतिक पूर्वाग्रहों की चपेट में रही। जिसके कारण इसकी मूल समस्या संघरचनात्मक सुधार, पैसे की कमी तथा भारी स्टाफ के बोझ पर कभी भी गम्भीरता से ध्यान नहीं दिया गया। आज भारतीय रेल में जो सकारात्मक पहल प्रारम्भ हुई है वह पूरे रेलवे की सूरत को बदल कर रख देगा। रेलवे का सबसे पहली चुनौती है यात्रियों की सुविधा। सूचना क्रान्ति के इस दौर में हर हाथ में मोबाइल है। रेलवे ने इसका बेहतर उपयोग किया है। रेलवे का ट्यूटर प्रयोग आज आम चर्चा का विषय बना है। इसी प्रकार ई कैटरिंग की सुविधा शुरू होने पर प्रत्येक यात्री अपनी सीट पर ही भोजन प्राप्त कर सकता है। टिकट वितरण प्रणाली में जहां पहले 2 हजार टिकट प्रति मिनट बुक किए जाते थे वही अब 7 हजार टिकट प्रति मिनट बुक किए जा सकते हैं। मोबाइल सन्देश द्वारा आपके बुक किए गए टिकट की स्थिति और यहां तक कि आपको सही समय पर उठने और उतरने के लिए बैकअप कॉल की सुविधा भी उपलब्ध की गई है।

भारतीय रेल की दूसरी सबसे बड़ी चुनौती है सुरक्षा। यह हमेशा एक चुनौती के साथ–साथ आलोचना का विषय भी रहा है। यद्यपि सड़क यातायात की तुलना में रेल यात्रा काफी सुरक्षित मानी जाती है लेकिन भारतीय रेल तमाम चुनौतियों के बावजूद जिन परिस्थितियों का सामना कर रही है उसमे उसे और सुरक्षित बनाने की आवश्यकता है। रेल दुर्घटनाओं के मुख्य कारण अक्सर **सिग्नल का फेल होना, इन्टर लॉकिंग की खराबी, मानव**

रहित क्रॉसिंग की अनदेखी या पटरी से गाड़ी का उतरना आदि रहे हैं। भारतीय रेल ने मानव रहित फाटकों की जगह उपरिगामी पुल अथवा अण्डर पास बनाकर इस समस्या के समाधान कोई निश्चित समय सीमा के अन्दर करने का लक्ष्य रखा है और इस सम्बन्ध में सड़क परिवहन मंत्रालय के साथ एक एम.ओ.यू. पर साईन किया है। राष्ट्रीय एकीकरण में भी भारतीय रेल की महत्वपूर्ण भूमिका है। आजादी के 70 सालों के बाद भी देश के पूर्वोत्तर के राज्य रेल नेटवर्क से वंचित थे। वर्तमान सरकार ने इसे गम्भीरता से लेते हुए जो प्रयास प्रारम्भ किया उसी का परिणाम है कि गुवाहाटी से मेंहदीपाथर लाईन के खुलते ही मेघालय पहली बार रेल के नक्शे में आ गया है। इसी तरह मिजोरम को भी भैरावी और सेरंग रेलवे लाईन द्वारा भारतीय रेल से जोड़ा गया है। लम्बडिंग–सिलचर रेल लाईन द्वारा असम की बराक घाटी को परिवहन के मुख्य तंत्र से जोड़ा गया है। देश की खनिज सम्पदा की दृष्टि से समृद्ध उड़ीसा, झारखण्ड और छत्तीसगढ़ जैसे राज्यों में रेल यातायात के साधनो के अभाव के कारण खनन सम्पदा का भरपूर उपयोग नहीं हो पा रहा था। भारतीय रेल ने विभिन्न प्रदेश सरकारों के साथ उपक्रम बनाकर स्थानीय स्तर पर रेल लाईन बिछाने का काम प्रारम्भ किया है। यह एक सार्थक पहल है। इससे इन सभी क्षेत्रों का विकास होगा। प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी के 'मेक इन इण्डिया' और 'स्टार्ट अप' योजना को मदद मिलेगी। सोलर ऊर्जा के भरपूर उपयोग के माध्यम से पर्यावरण संरक्षण में जो योगदान भारतीय रेल दे रहा है वह एक सराहनीय पहल है। रेवाड़ी से रोहतक के बीच भारत की पहली हरित ट्रेन प्रारम्भ की गई है। रेलवे स्टेशनो पर मशीनीकृत सफाई की व्यवस्था तथा यात्रा के दौरान बिस्तरों की गन्दगी की शिकायत दूर करने के लिए जगह–जगह मशीनीकृत लांड्री की सुविधा यात्री सुविधाओं की दिशा में की जा रही सराहनीय पहल है।

भारतीय रेल खस्ताहाल वित्तीय स्थिति के कारण पिछले 30 वर्षो में बजट में घोषित 676 परियोजनाओं में से मात्र 369 परियोजनाओं को ही पूरा कर पाया है। धन की समस्या से जूझ रहे रेलवे को गैर परम्परागत तरीके से संसाधन उपलब्ध कराने के लिए रेल मंत्री श्री सुरेश प्रभु द्वारा की गई पहल अत्यन्त सराहनीय है। इसके अन्तर्गत भारतीय जीवन बीमा निगम के साथ निवेश के लिए 1.5 लाख करोड़ का समझौता, रेल इंजन तथा कोच निर्माण ईकाईयों में 100 प्रतिशत प्रत्यक्ष विदेशी निवेश, पब्लिक प्राईवेट पार्टनरशिप, विश्व बैंक और एशियाई विकास बैंको से सहयोग अगले 5 वर्षो में 8 लाख करोड़ से ऊपर का निवेश रेलवे का कायाकल्प कर देगा।

पूर्वोत्तर रेलवे गोरखपुर से जुड़ी समस्याओं का उल्लेख करते हुए योगी जी ने कहा कि गोरखपुर पूर्वोत्तर रेलवे का मुख्यालय के साथ–साथ पूर्वी उ.प्र. पश्चिमोत्तर बिहार तथा नेपाल की एक बड़ी आबादी को लेकर लगभग 5 करोड़ की आबादी के व्यापार एवं रोजगार

का प्रमुख केन्द्र भी है। यहां की स्थिति को देखते हुए गोरखपुर में भारतीय रेल के नेटवर्क को बढ़ाने की बेहद आवश्यकता है। उन्होने मांग किया किः–

1. **सहजनवां–बासगांव–दोहरीघाट के बीच नई रेलवे लाईन बिछाई जाए। यद्यपि पिछले रेल बजट में यह घोषणा हुई थी लेकिन अभी तक कार्य प्रारम्भ न होने के कारण इस बहुप्रतीक्षित रेल लाईन के लिए आम जन में तमाम प्रकार की आशंकाएं बन रही है।**
2. **आनन्द नगर से महाराजगंज होते हुए घुघली तक रेल लाईन बिछाई जाए।**
3. **गोरखपुर से कोलकाता के लिए वाया दीघा सेतु (बिहार) होते हुए नई एक्सप्रेस गाड़ी का संचालन किया जाए।**
4. **गोरखपुर से मुम्बई के लिए एक नई एक्सप्रेस गाड़ी का संचालन किया जाए।**
5. **गोरखपुर से देहरादून के लिए चलने वाली राप्ती गंगा एक्सप्रेस को प्रतिदिन किया जाए।**
6. **गोरखपुर से इलाहाबाद के बीच एक नई इन्टर सिटी का संचालन किया जाए।**
7. **गोरखपुर–पटना के बीच एक नई इन्टर सिटी का संचालन किया जाए।**
8. **गोरखपुर जंक्शन के बाहर पटरी व्यवसायियों, ठेला, खोमचा, रेहड़ी लगाने वाले छोट–छोटे व्यवसायियों का व्यवस्थित पुनर्वास किया जाए।**