

(ख) क्या उक्त दोनों रेलवे फाटक रेलवे स्टेशन के पास डिस्टेंट सिगनलों के अन्तर्गत रहते हैं;

(ग) क्या सड़क पर चलने वाली गाड़ियों और गाड़ियों को इन दोनों रेलवे फाटकों पर रेलवे यातायात तथा सॉटिंग के कारण बहुत देर तक प्रतीक्षा करनी पड़ती है ;

(घ) क्या ऊपर बताई गई कठिनाइयों की ध्यान में रखते हुए इन फाटकों पर पुल बनाने का सरकार का विचार है ; और

(ङ) यदि हां, तो कब?

रेलवे मंत्री (श्री सी० एम० पुनाचा) :
(क) जी हां ।

(ख) जी हां ।

(ग) जी हां ।

(घ) और (ङ) इटारसी-झांसी खण्ड पर वर्तमान समभार की जगह एक ऊपरी सड़क-पुल बनाने के प्रस्ताव की पहले ही स्वीकृति दी जा चुकी है । जब राज्य सरकार सड़क का अस्थायी रूप से मार्ग-परिवर्तन कर देगी तो रेल-प्रशासन द्वारा खास पुल पर निर्माण-कार्य शुरू कर दिया जायेगा ।

इटारसी-जबलपुर खण्ड पर शहर के दूसरे समभार की जगह ऊपरी सड़क पुल बनाने के सम्बन्ध में अभी तक राज्य सरकार की ओर से कोई प्रस्ताव नहीं मिला है ।

इटारसी-जबलपुर संज्ञान पर रेलगाड़ियों का चलना

754. श्री नीति राज सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मध्य रेलवे के इटारसी-जबलपुर सेक्शन पर एक अग्र, एक डाउन और एक डाकगाड़ी को छोड़ कर सभी वाली गाड़ियाँ प्रति दिन केवल रात के समय ही चलती हैं;

(ख) क्या सरकार यह महसूस करती है कि रात के समय गाड़ियाँ चलने के कारण इस क्षेत्र के यात्रियों को असुविधा होती है; और

(ग) यदि हां, तो यात्रियों को होने वाली असुविधा को दूर करने के लिए क्या कार्यवाही करने का विचार है ?

रेलवे मंत्री (श्री सी० एम० पुनाचा) :

(क) से (ग)। इस समय जबलपुर-इटारसी खण्ड पर छः जोड़ी गाड़ियाँ उपलब्ध हैं, जिनमें हफ्ते में दो बार चलने वाली 41/42 जनता एक्सप्रेस भी शामिल हैं । इन में से तीन, अर्थात् 389 सवारी गाड़ी, इलाहाबाद के रास्ते चलने वाली 7 बम्बई-कलकत्ता डाकगाड़ी और हफ्ते में दो बार चलने वाली 41 जनता एक्सप्रेस, ऐसी गाड़ियाँ हैं, जो इटारसी से जबलपुर के बीच दिन के समय चलती हैं । इसी तरह वापसी यात्रा के लिए दिन में दो गाड़ियाँ अर्थात् 390 सवारी गाड़ी और हफ्ते में दो बार चलने वाली 42 जनता एक्सप्रेस गाड़ी उपलब्ध हैं । इटारसी-जबलपुर खण्ड पर एक प्रतिरिक्त गाड़ी चलाने के सवाल पर रेल प्रशासन पहले से ही विचार कर रहा है और ज्योंही लाइन क्षमता और सवारी डिब्बों के रूप में साधन उपलब्ध होने लगेंगे, ऐसी कार्रवाई की जायेगी जो परिचालन की दृष्टि से व्यावहारिक और उचित होगी ।

इटारसी-जबलपुर संज्ञान के स्टेशनों के प्लेटफार्मों पर शंङ

755. श्री नीति राज सिंह : क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या मध्य रेलवे के इटारसी-जबलपुर सेक्शन के कुछ स्टेशनों के बीच दोहरी रेलवे लाइन की व्यवस्था की गई है;

(ख) क्या इसके परिणामस्वरूप अग्र और डाउन रेलगाड़ियाँ अलग अलग प्लेटफार्मों पर रुकती हैं ;

(ग) क्या धूप तथा वर्षा से यात्रियों के बचाव के लिए उन स्टेशनों पर, जहाँ दोनों प्लेटफार्मों का उपयोग किया जाता है, शीडों की व्यवस्था की गई है ;

(घ) यदि नहीं, तो उसके क्या कारण हैं ; और

(ङ) शीडों का कब तक निर्माण हो जाने की संभावना है ?

रेलवे मंत्री (श्री सी० एम० पुनाचा) :

(क) और (ख) जी हाँ ।

(ग) से (ङ). कुछ खण्डों पर दोहरी लाइन बिछाने के फलस्वरूप केवल उन स्टेशनों के प्लेटफार्मों पर छत लगाने की व्यवस्था की जा रही है जहाँ इसका अभाव है । एक ऐसे स्टेशन के प्लेटफार्म पर छत लगाने का काम पूरा हो चुका है, और चार अन्य स्टेशनों पर यह काम अक्टूबर, 1967 से मार्च, 1968 तक विभिन्न चरणों में पूरा किया जायेगा ।

महाराजपुर स्टेशन पर गाड़ी का पटरी से उतर जाना

756. श्री राम सिंह अयरवाल :

श्री हुकम चन्द कछवाय :

क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि दिल्ली जाने वाली अरर इंडिया एक्सप्रेस गाड़ी के कुछ डिब्बे सियालदह से 3.45 किलोमीटर की दूरी पर महाराजपुर स्टेशन पर हाल में पटरी से उतर गये थे ;

(ख) यदि हाँ, तो दुर्घटना होने के क्या कारण थे ; और

(ग) जान व माल की कितनी हानि हुई ?

रेलवे मंत्री (श्री सी० एम० पुनाचा) :

(क) सम्भवतः अरर अरर इंडिया एक्सप्रेस के पटरी से उतरने की उस घटना से है जो

22-3-1967 को सियालदह से 337.27 किलोमीटर दूर महाराजपुर स्टेशन पर हुई थी । इस दुर्घटना में इंजन से तीसरी से लेकर पांचवीं तक तीन बोगियां उस समय पटरी से उतर गयीं जब गाड़ी स्टेशन की लूप लाइन में दाखिल हो रही थी ।

(ख) इस दुर्घटना के कारण की जांच की जा रही है ।

(ग) कोई हताहत नहीं हुआ । रेल सम्पत्ति को लगभग 2 550 रुपये की हानि का अनुमान है ।

Railway Line between Chamara-janagar and Sathyamangalam

757. Shri S. M. Siddiah: Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether the Governments of Mysore and Madras had recommended to the Central Government that the construction of the Railway line between Chamarajanagar and Sathyamangalam should be taken up in the Second Five Year Plan;

(b) whether both the State Governments again recommended that the line should be taken up in the Fourth Five Year Plan;

(c) whether the Control Board of Transport had also recommended for the construction of the above line in 1952;

(d) whether the traffic and engineering surveys conducted in 1948-49 in respect of two routes, one from Chamarajanagar to Mettupalaiyam and the other from Chamarajanagar to Coimbatore, made it clear that the Chamarajanagar-Coimbatore line would be economically more feasible and could be taken up for construction; and

(e) if so, whether Government propose to include the above line in the Fourth Five Year Plan?