

डूंगरपुर-गलियाकोट-बांसवारा-रतलाम
रेलवे लाइन

5773: श्री: श्रीकांर लाल बोहरा :
क्या रेलवे मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या डूंगरपुर-गलियाकोट-बांसवारा-रतलाम रेलवे लाइन का प्रारम्भिक सर्वेक्षण पूरा कर लिया गया है;

(ख) यदि हां, तो उसका व्यौरेवार सर्वेक्षण कब आरम्भ किया जायेगा; और

(ग) क्या इसवे: सर्वेक्षण का कोई प्रतिवेदन प्राप्त हो गया है और यदि हां, तो क्या इसकी एक प्रति सभा-पटल पर रखी जायेगी ?

रेलवे मंत्री (श्री: चे० मु० पुनाचा) :

(क) बांसवारा के रास्ते रतलाम और गलियाकोट के बीच मीटर लाइन बिछाने के लिए 1926 से इंजीनियरिंग और यातायात सर्वेक्षण किये गये थे। इसके अलावा, बांसवारा के रास्ते डूंगरपुर और रतलाम के बीच वैकल्पिक लाइन बिछाने के लिए मीटर और बड़ी दोनों लाइनों के लिए 1956-57 में मार्ग निर्धारण इंजीनियरिंग और यातायात सर्वेक्षण किये गये थे।

(ख) चूंकि इस लाइन के अलाभप्रद होने के कारण, जैसा कि प्रारम्भिक सर्वेक्षण से पता चला, इसे चौथी पंचवर्षीय योजना में शामिल करने की सम्भावना नहीं है, इसलिए निकट भविष्य में इस लाइन का व्यौरेवार सर्वेक्षण कराने का कोई विचार नहीं है।

(ग) रेलवे बोर्ड को इस लाइन की सर्वेक्षण रिपोर्ट 1957 में मिली थी। रेलवे योजनाओं से सम्बन्धित सर्वेक्षण रिपोर्टों की प्रतियां आमतौर पर सभा-पटल पर नहीं रखी जातीं, क्योंकि इनका स्वरूप अत्यधिक तकनीकी होता है, इनका आकार बहुत बड़ा होता है और ये केवल विभागीय उपयोग के लिये होती हैं न कि प्रकाशित किये जाने के लिये। इन्हें गोपनीय प्रलेख भी माना जाता है और इनकी प्रतियों की संख्या बहुत सीमित यानी आवश्यकता-भर होती है।

उदयपुर के जस्ता अलग करने वाले कारखाने में उत्पादन

5774: श्री: श्रीकांर लाल बोहरा :
क्या इस्पात, खान तथा धातु मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उदयपुर के निकट देवारी में जस्ता पृथक करने वाले कारखाने को केन्द्रीय सरकार द्वारा दो वर्ष से भी पहले अपने हाथ में लेने के बावजूद वहां उत्पादन आरम्भ नहीं हुआ है जबकि केरल में जस्ता पृथक करने का काम आरम्भ हो गया है यद्यपि वहां काम बाद में आरम्भ किया गया था; और

(ख) धातु निगम को प्रतिकर देने के लिये क्या शर्तें निर्धारित की गई हैं और उसकी पूंजी का मूल्यांकन कब तक हो जायेगा?

इस्पात, खान तथा धातु मंत्री (श्री: खन्ना रेड्डी) : (क) मेटल कारपोरेशन आफ इंडिया लि० की निकाय जिसमें कि उदयपुर के पास डेवारी स्थित निर्माण-अधीन जस्ता प्रद्रावक शामिल है, केन्द्रीय सरकार द्वारा 22-10-65 को अर्वाप्त की गई थी। तब से जस्ता प्रद्रावक का निर्माण पूर्ण करने तथा खानों का विकास करने के प्रभावशाली उपाय किये गये हैं। इस विषय में ये महत्वपूर्ण कदम उठाये गये हैं :- खानों में कूपक खोदने का कार्य फिर से शुरू करने के लिये और जस्ता प्रद्रावक का निर्माण करने के लिये फ्रान्सीसी फर्मों की तकनीकी परामर्श सेवाएं प्राप्त करने के लिये नये समझौते किये गये। (2) लगभग 80 लाख रुपये के मूल्य का खनन उपकरण जो कि बम्बई बन्दरगाह पर लगभग दो वर्ष से पड़ा था उपयुक्त स्थान पर लाया गया तथा उसको लगाया और स्थापित किया गया (3) पिछले प्रबन्ध द्वारा ठेके पर लिये गये लगभग 6.93 करोड़ रुपये की जिम्मेदारी को अदा किया गया (4) विस्तृत निर्माण तथा विकास कार्य हाथ में लिया गया इन उपायों के फलस्वरूप जस्ता

प्रद्रावक का निर्माण पूरा होने वाला है और आशा है कि इस वर्ष के अंत तक यह उत्पादन आरम्भ कर देगा। केरल में स्थापित किया गया जस्ता प्रद्रावक आयातित जस्ता संकेन्द्रितों पर आधारित है। इस परियोजना में ग्रयस्क उत्पादन करने के लिये किसी 'कैम्पिब' खान का विकास नहीं किया जाना है और न ही प्रद्रावक को चाहे जाने वाले जस्ता संकेन्द्रित उत्पादन करने के लिये संकेन्द्रिकरण सम्बन्धित उपकरणों की स्थापना आवश्यक है। अतः ये दो मामले तुलना योग्य नहीं हैं।

(ख) मेटल कारपोरेशन आफ इंडिया लि० की निकाय की अर्वाप्ति के लिये दिये जाने वाले प्रतिकर का निर्णय मेटल कारपोरेशन आफ इंडिया (निकाय की अर्वाप्ति) अधिनियम 1966 का संख्या 36) अनुबन्धों के अनुसार किया जाना है। कारपोरेशन को प्रतिकर के रूप में दी जाने वाली राशि के निर्णय की कार्रवाई शुरू की जा चुकी है परंतु इस अवस्था पर यह बताना सम्भव नहीं है कि प्रतिकर का अन्तिम निर्णय कब होगा।

Running of Faster Trains from Meerut to New Delhi and Vice-versa

5775. **Shri Hardayal Devgun**: Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether there is a proposal to run trains with a speed of 100 miles per hour between Delhi and Agra;

(b) if so, when the proposal is likely to be implemented; and

(c) whether Government also propose to run fast trains from Meerut to New Delhi in the morning and New Delhi to Meerut in the evening to carry lakhs of daily passengers?

The Minister of Railways (Shri C. M. Poonacha): (a) There is no such proposal.

(b) Does not arise.

(c) There is no such proposal at present.

Shuttle Trains from Meerut and Ghaziabad to New Delhi

5776. **Shri Hardayal Devgun**:
Shri Bal Raj Madhok:

Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) whether it is a fact that shuttle trains coming from Meerut and Ghaziabad to New Delhi are overcrowded;

(b) whether one more shuttle train is proposed to be introduced from Ghaziabad; and

(c) if so, when?

The Minister of Railways (Shri C. M. Poonacha): (a) Yes. Some overcrowding exists on trains running from Meerut City/Ghaziabad to New Delhi.

(b) Not at present.

(c) Does not arise.

Railway Line between Ghaziabad and Tuglakabad

5777. **Shri Hardayal Devgun**: Will the Minister of Railways be pleased to state:

(a) when the new railway line from Ghaziabad to Tuglakabad is proposed to be opened for passenger traffic; and

(b) when it was opened for goods traffic?

The Minister of Railways (Shri C. M. Poonacha): (a) and (b). The Goods Avoiding Line between Ghaziabad and Tughlakabad was opened for goods traffic on 15th November, 1966. The portion of this line between New Delhi and Ghaziabad, over the Second Yamuna Bridge, was opened for public carriage of passengers on 13th March, 1967. The portion between Second Yamuna Bridge and Tughlakabad is not proposed to be opened for passenger traffic at present as the primary object of the Goods Avoiding Line is to provide a bye-pass for goods trains and no platform facilities for passengers have been provided for this line at Nizamuddin, Okhla, and Tughlakabad.

Bhilakhedi Yard and Itarsi Railway Station

5778. **Shri Nitiraj Singh Chaudhary**: Will the Minister of Railways be pleased to refer to the reply given to