समस्तीपुर–दरभंगा मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में बदला जाना

3759. **श्री सुरेन्द्र झा सुमन :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या समस्तीपुर–दरभंगा मीटर गेज लाइन को बड़ी लाइन में बदलने के लिए सर्वेक्षण इस बीच पूरा हो गया है ;

(ख) यदि हां, तो उस पर सरकार की क्या प्रतिक्रिया है ; और

(ग) यदि सर्वेक्षण अभी पूरा नहीं हुआ है तो यह कब तक पूरा हो जाएगा ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री शिव नारायण) : (क) और (ख). समस्तीपुर और दरभंगा के बीच मीटर लाइन का अमान परिवर्तन, जो एक अनुमोदित कार्य है, करने के लिए अन्तिम मार्ग-निर्धारण इंजीनियरी सर्वेक्षण-एवं-यातायात पुनर्मूल्यांकन सम्बन्धी रिपोर्ट तैयार हो चुकी है । इस परियोजना के निर्माण का कार्यक्रम संसाधनों की उपलब्धता पर निर्भर करेगा ।

(ग) प्रश्न नहीं उठता ।

बरबाडीह–पटना रेलगाड़ी में डिब्बे जोड़ना

3760. **श्री राम देनी राम :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि बरबाडीह-पटना ट्रेन में केवल पांच ही डिब्बे होने के कारण यात्रियों को भारी कठिनाई का सामना करना पड़ता है ;

(ख) क्या यह भी सच है कि इस ट्रेन के सभी डिब्बे आरक्षित होते हैं;

(ग) क्या सीधे पटना जाने वाले यात्रियों को भीड़भाड़ के उन डिब्बों में पूरी रात जागना पड़ता है क्योंकि इस ट्रेन में स्लीपर नहीं हैं ; और

(घ) यदि हां, तो क्या सरकार शीघ्र इन डिब्बों की संख्या में वृद्धि करने और तीन टायर वाले दो डिब्बे जोड़ने की व्यवस्था करेगी ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री शिव नारायण) : (क) नं० 131/132 पटना-बरबाडीह–गोमो सवारी गाड़ी में गोमो और बरबाडीह के बीच 9 डिब्बे लगाये जाते हैं । पटना के लिए बरबाडीह में दो तथा गया में चार और सवारी डिब्बे लगाये जाते हैं ।

(ख) जी नहीं, दूसरे दर्जे के सभी सवारी डिब्बों में स्थान अनारक्षित होता है ।

(ग) और (घ). दूसरे दर्जे का एक-शयन-यान, जो पहले सप्ताह में तीन बार लगाया जाता था, हटा लिया गया था क्योंकि उपयोग बहुत कम होता था । लेकिन, दूसरे दर्जे के एक साधारण पटना-बरबाडीह सवारी डिब्बे के बदले, दूसरे दर्जे के इस शयन-यान को परीक्षण के तौर पर अप्रैल 1978 से फिर चलाया जा रहा है । यातायात का औचित्य न होने के साथ-साथ, इस गाड़ी में गया और पटना के बीच नियमित आधार पर एक अतिरिक्त सवारी डिब्बा लगाने की गुंजाइश नहीं है ।

Unutilised Railway Material

3761. SHRI MOHAN LAL PIPIL: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether it is a fact that large quantities of railway-tracks, rails, sleepers and other railway material have been lying unutilised in the various railway zones for the last several years;

(b) whether any assessment has been made regarding the total estimated value to these articles, if so, the estimated value therof;

(c) whether there is any proposal to utilise or dispose of these articles; and

(d) if so, the details thereof?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI SHEO NARAIN): (a) No; Some stocks of new and second-hand permanent way materials such as, rails and metal sleepers are essentially required to be kept reserved as 'impreset stock' for day-to-day maintenance of track as well as for meeting emergencies such as accidents, breaches of railway lines, etc. In addition, rails and sleepers required for planned track renewal works and construction of new railway lines when received at the site of the work, have necessarily to be kept at the place of work for certain periods till they are actually used on the work. This stocking of permanent way materials at the sites of works for certain period is unavoidable as these materials have to be procured well in advance of the execution of work in order to prevent any hold up of the progress of work once started. Moreover, all the matching materials are sometimes not received at the same time causing delay in the actual utilisation of the materials already received at the site of work. Similarly old permanent way materials released from track have to be kept stocked at the nearest stations till they are used elsewhere or disposed off by public auction, etc.

(b) The approximate cost of permanent way material would be about Rs. 15 crores which is not considered high keeping in view the total cost of track renewal works, doublings, new lines and gauge conversion works carried out in a year.

(c) and (d), It is constant endeavour of the Government to keep the inventories of new and old materials to the minimum.

स्टेशनों को नया रूप देना

3762. **श्री हुकम देव नारायण यादव :** क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या स्टेशनों के पुराने भवनों का नये मॉडल के अनुसार बनाने पर करोड़ों रुपये का व्यय किया गया है ;

(ख) यदि हां, तो प्रत्येक रेलवे में 1972 से 1977 तक की अवधि के दौरान इस शीर्ष के अन्तर्गत कितना व्यय किया गया; और

(ग) क्या सरकार का विचार इस योजना के अन्तर्गत किये गये व्यय को औचित्य तथा इस फिजूल खर्च से बचने के लिये उच्चस्तरीय जांच करने का है और यदि हां, तो कब तक और यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री शिव नारायण) : (क) और (ख). स्टेशन की इमारतों के पुनर्निर्माण और ढांचे में परिवर्तन की योजना केवल तभी बनायी जाती है जबकि यात्री और पार्सल यातायात की आवश्यकताएं पूरी करने के लिए इमारत में वर्तमान सुविधाएं पूर्वत: अपर्याप्त हों और वर्तमान संरचना में परिवर्धन और परिवर्तन करना व्यावहारिक न हो। यार्ड के ढांचे में बड़े पैमाने पर परिवर्तन के दौरान भी स्टेशनों की इमारत का ऐसा पुनर्निर्माण किया जाता है।

1972–1977 की अवधि में स्टेशन की इमारतों के पुनर्निर्माण/ढांचे मे परिवर्तन/सुधार पर किया गया खर्च इस प्रकार है :—

रेलवे	लाख रुपयों में
मध्य . . .	21.57
पूर्व . .	86.54
उत्तर . . .	186.42
पूर्वोत्तर सीमा . .	10.89