

## LOK SABHA DEBATES

LOK SABHA

Tuesday, July 12, 1977/Asadha 21, 1899  
(Saka)

The Lok Sabha met at Eleven of the  
Clock

[MR. DEPUTY SPEAKER in the Chair ]

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

उदयपुर डिब्बोजन में मीटर गेज लाइन की  
ब्राड गेज लाइन में बदलना

\* 425. श्री लालजी भाई : क्या रेल  
मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या उनका मंत्रालय उदयपुर  
डिब्बोजन में रॉक फास्फेट और अन्य खनिजों  
की ढुलाई सुविधाजनक बनाने के लिए मीटर  
गेज लाइन को ब्राड गेज लाइन में बदलने के  
किसी प्रस्ताव पर विचार कर रहा है ; और

(ख) यदि हां, तो इस प्रस्ताव की रूप-  
रखा क्या है और इसके कब तक कार्यान्वित  
होने की सम्भावना है ?

रेल मंत्री (प्रो० मधु बंडवले) : (क)  
जी नहीं, लेकिन वर्तमान मीटर लाइन पर  
अतिरिक्त लाइन और टर्मिनल क्षमता की  
सुविधाओं की व्यवस्था करके वैकल्पिक प्रबन्ध  
कर दिए गए हैं ।

(ख) प्रश्न नहीं उठता ।

श्री लालजी भाई : अध्यक्ष महोदय,  
उदयपुर जिले के हिन्दुस्तान जिंक से रॉक  
फास्फेट की ढुलाई को अधिक सुविधाजनक  
बनाने के लिए सरकार को ऐसा कदम उठाना  
चाहिए । मैं यह जानना चाहूंगा कि प्रति वर्ष  
रॉक फास्फेट वहां कितना इकट्ठा हुआ और  
वहां से उस के न हटने के कारण क्या थे ।  
मूल कारण यही हो सकता है कि वहां ब्राड  
गेज लाइन नहीं है जो बनाई जाय । इस विषय  
में मंत्री महोदय क्या विचार करेंगे ?

प्रो० मधु बंडवले : मान्यवर, 1971 में  
राजस्थान सरकार और रेल मंत्रालय की  
एक संयुक्त सभा प्लानिंग कमीशन के साथ हुई  
थी । उस वक्त यह बताया गया था कि 1971  
में रॉक फास्फेट का प्रोडक्शन करीब करीब  
700 टन होगा । 1973 में 2500 टन होगा  
और 1974 में 5 हजार टन होगा । 5 हजार  
टन तो नहीं हो पाया लेकिन वहां ग्रस्सी (80)  
वैगन की जरूरत है यातायात के लिए और मैं  
सदन को बताना चाहता हूं कि वैगन का इंतजाम  
किया गया है । यातायात में कोई भी दिक्कत  
आज तक मसमूस नहीं हुई है ।

श्री लालजी भाई : मंत्री महोदय ने बताया  
है कि यातायात के लिए गाड़ियों और डिब्बों  
का इंतजाम किया है । लेकिन ये तो छोटे  
कारण हैं । मूल कारण है ब्राड गेज लाइन का  
न होना तो ब्राडगेज लाइन वहां बनायी जानी  
चाहिए । मैं यह जानना चाहता हूं कि वहां  
पर प्रति वर्ष वर्षवार कितना रॉक फास्फेट  
इकट्ठा हुआ, कितना पड़ा रहा और सड़ गया,  
निकल नहीं सका ? मंत्री महोदय ने इस के  
आंकड़े नहीं बताए कि प्रति वर्ष कितना रॉक  
फास्फेट वहां पड़ा रहता है, वहां से हटा नहीं  
पाते जिस का मूल कारण यही है—ब्राड गेज  
लाइन का न होना ।

**प्रो० मधु बंडवते :** मान्यवर, मूल उत्तर में मैंने यह बताया कि ब्राड-गेज करने के बजाय कई वैकल्पिक प्रबन्ध हम लोगों ने किए हैं और माननीय सदस्य की जानकारी के लिए मैं बताता हूँ कि जो वैकल्पिक प्रबन्ध निकाले हैं वह यह हैं—

Loading point—additional facilities at Udaipur City.

Providing four additional crossing stations at:

Nasirabad—Bandanwara, Lanbia—Mandal. Hamirgarh—Bhilwara, Sambhupura Nimbahara.

Add. loops at.

Mandal. Gangnar, Rupahali.

Extension of loop at:

Lanbia, Hamirgarh, Mandsaur.

Providing additional crossing stations between:

Dhodhar,—Dalanda, Dhodhar—Jaora, Mandsaur—Pipelia, Namle—Ratlam.

जहाँ तक श्रमता लाइन की है एक तरफ तो साबरमती की तरफ और दूसरी तरफ रतलाम की तरफ बढ़ कर ब्राडगेज में जा सकते हैं। साबरमती में कैपेसिटी का संचूरेज होने की वजह से रतलाम की तरफ डाइवर्शन किया है और ये वैकल्पिक प्रबन्ध हम ने किए हैं और जो आज की आर्थिक परस्थिति है उस को देखते हुए ये वैकल्पिक प्रबन्ध किए हैं और इनका और वैगन्स का इस्तेमाल करें तो यह तकलीफ नहीं होगी। लेकिन मैं माननीय सदस्य को यकीन दिलाना चाहता हूँ कि इस पर भी अगर काम ठीक ठंग से नहीं चलेगा तो आप ने जो मुझाव दिया है उस पर भी अवश्य विचार किया जाएगा।

**श्री लालजी भाई :** मैं मंत्री महोदय से एक स्पष्टीकरण चाहता हूँ। ब्राडगेज लाइन की वहाँ पर मुख्य रूप से आवश्यकता है। मेरा मुख्य प्रश्न यह नहीं है कि उन कारणों का समाधान करना चाहिए जिनकी वजह से

वहाँ पर प्रति वर्ष राँक फास्फेट पड़ा रहा। मुख्य आवश्यकता ब्राडगेज लाइन की है।

**प्रो० मधु बंडवते :** मैं ने ठीक जवाब दिया है कि राँक फास्फेट को क्लियर करने के लिए जिन वैगन्स की जरूरत है उसका प्रबन्ध हमने वैकल्पिक प्रबन्ध के रूप में किया है।

**श्री भानु कुमार शास्त्री :** माननीय मंत्री जी ने उत्तर दिया है वह संतोषजनक नहीं है। राजस्थान में राँक फास्फेट का सबसे अच्छा भण्डार है और वह विदेशों से भी इम्पोर्ट किया जाता है, मंत्री महोदय इस बात को जानते हैं। इसकी अधिक आवश्यकता दक्षिण में पड़ती है। उदयपुर से 8 मील की दूरी पर एक पहाड़ के ऊपर यह स्थित है। मेरा प्रश्न यह है कि अगर एक व्यापारी या कारखाने वाला अपना राँक फास्फेट दक्षिण भारत या गुजरात में पहुँचाने के लिए पहले लोडिंग ट्रक में लोड करता है, उदयपुर में उसको फिर अनलोड करेगा और उसके बाद रतलाम में बड़ी लाइन पर ले जाने के लिए फिर लोड और अनलोड करेगा जिसके कारण इम्पोर्ट की हुई चीज सस्ती पड़ती है और हमारी चीज महंगी हो जाती है। राजस्थान जो सबसे पिछड़ा हुआ प्रदेश है उसको डम अमुविधा के कारण पैसा नहीं मिलता है। तो क्या सरकार इस बात पर विचार करेगी कि खारवा चन्दा जो स्टेशन से एक मील पर है उसको जोड़ दिया जाए। अगर ब्राडगेज से नहीं जोड़ सकते तो मीटरगेज से ही जोड़ दें ताकि बारम्बार लोडिंग और अनलोडिंग की अमुविधा पैदा न हो। इस सम्बन्ध में मैं यह भी निवेदन कर देना चाहता हूँ कि भारत सरकार के द्वारा खारवा चन्दा का सर्वे को चुका है।

**प्रो० मधु बंडवते :** माननीय सदस्य ने दो उप-प्रश्न पूछे हैं जिनके बारे में मैं बाताना चाहता हूँ। यह बात सही है कि अगर हम कंवर्जन कर सकते ब्राडगेज में तो वह सबसे अच्छा

विकल्प होता लेकिन कंवर्जन में दिक्कत यह है कि हमें अजमेर से 350 किलोमीटर का कंवर्जन करना होगा। यह नहीं हो सकता कि छोटे से रूट को ब्राडगेज में कन्वर्ट कर दें। अगर करना ही है तो अजमेर से पूरी लाइन का ब्राडगेज में कंवर्जन करना होगा और उसके लिए 35 करोड़ रुपए की आवश्यकता होगी। अगर हम यह खर्चा कर सकते तो वह सबसे अच्छा विकल्प होता लेकिन अगर वह नहीं कर सकते और कोई दूसरा वैकल्पिक प्रबन्ध भी न किया जाए तो बहुत नुकसान होगा इसलिए सैकेण्ड वेस्ट आल्टरनेटिव यही होगा कि कोई आल्टरनेटिव अरेंजमेंट किया जाए।

तीसरी बात यह है कि जब तक इसका ब्राडगेज में परिवर्तन नहीं होता तब तक मीटर-गेज का पर्याय माननीय सदस्य ने रखा है उसकी तरफ ध्यान दिया जाएगा या नहीं—इस सम्बन्ध में मैं यकीन दिलाना चाहता हूँ कि इसके बारे में पहले भी विचार हुआ है, इसका मुझाव पहले भी था और कुछ सर्वेक्षण भी हुआ फिर भी इस पर विचार करके हम आवश्यक कार्यवाही करेंगे।

**श्री जगदीश प्रसाद माथुर :** माननीय मन्त्री जी ने अजमेर से कंवर्जन करने पर 35 करोड़ खर्च की बात कही है। मन्त्री जी ने रेलवे बजट में कहा था कि अहमदाबाद से दिल्ली तक ब्राडगेज में बदलने का प्रस्ताव है और इस बजट में इसको प्रारम्भ भी करने वाले हैं। अगर इसको मारवाड़ जंक्शन से जोड़ा जाए तो उचित रहेगा। अगर अहमदाबाद से दिल्ली ब्राडगेज कर देंगे और बीच का हिस्सा बचा रहेगा तो उसमें दिक्कत आएगी। तो क्या मन्त्री जी इस दृष्टि से सर्वे करने के लिए तैयार हैं ?

**प्रो० मधु दंडवते :** बिना सर्वेक्षण कराए मैं इस सम्बन्ध में कोई जवाब नहीं दे सकता। मैं इतना ही कहूंगा कि यह जो आपका सुझाव है उस पर हम विचार करेंगे।

**श्री युवराज :** मैं मन्त्री महोदय से जानना चाहता हूँ कि क्या जो वर्तमान मीटर गेज लाइन है उसको ब्राड-गेज कर देने से जो दुलाई की मात्रा है, वह भी बढ़ेगी और व्यय-भार भी घटेगा ?

**प्रो० मधु दंडवते :** यह बात सच है, लेकिन हमें लॉग-टर्म पर्सपेक्टिव के साथ शार्ट टर्म पर्सपेक्टिव भी लेना पड़ता है। सवाल यह है कि इनीशियल इन्वेस्टमेंट कितना करना पड़ेगा ? उदाहरण के तौर पर यदि डीजल के मुकाबले में इलैक्ट्रिफिकेशन करते हैं तो खर्चा अन्तिम तरीके में कम होता है, लेकिन इनीशियल इन्वे टमेंट इतना ज्यादा होता है—

1 किलोमीटर के लिए 9 लाख रुपया खर्चा होता है—इस लिए इतना इनीशियल इन्वेस्ट-मेंट करना आसान नहीं होता है। फिर भी उन्होंने जो पर्सपेक्टिव रखा है, उस के बारे में हमारा कोई मतभेद नहीं है।

#### Criteria for Issuing Complimentary Passes.

\*427. SHRI R. K. MHALGI: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether new norms and criteria have been formulated for issuing of complimentary Railway (First Class & Second Class) passes;

(b) if so, what are they; and

(c) if not when would they be finalised?

THE MINISTER OF RAILWAYS (PROF. MADHU DANDAVATE): (a) to (c). The matter is under consideration. The decision will be taken this week.

SHRI R. K. MHALGI: May I know why it has become necessary for the Ministry to formulate new norms and criteria for issuing complimentary first class and second class railway passes?