

Track replacement in South Central Railway

*484. SHRI C. RAMACHANDRAIAH: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

- (a) whether it is a fact that a large section of the track in South Central Railway is over-used;
- (b) which sections of the track have to be replaced in the near future';
- (c) whether any plans have been finalised in this regard;
- (d) whether it is also a fact that a large length of rail track in Andhra Pradesh is affected by the technical problem of track fracture; and
- (e) if so, in what manner the Railways propose to solve this problem?

THE MINISTER OF RAILWAYS (KUMARI MAMATA BANERJEE):

- (a) to (e) A statement is laid on the Table of the Sabha.

STATEMENT

(a) Yes, Sir. As on 1.4.1999 about 1641 km. out of 8781 km. of Broad Gauge and Metre Gauge track on South Cental Railway have been identified as due for renewal.

(b) Out of this, 1054 km. has already been sanctioned for renewal and 304 km. has been targeted during 2000-2001 on the following sections:

Section	Kms Targetted during 2000-2001
Balharshah-Kazipet	29.85
SecunderabadpKazipet	20
Vijayawada-Kazipet	28
Vikarabad-Parli	5
Vijayawada-Gudur	24.55
Visakhapatnam-Vijayawada	58
Guntur-Krishna Canal	10.75
Bhimavaram-Nidadavolu	10
Guntur-Nadikude	3.3
Guntakal Renigunta	40
Guntakal-Wadi	16.55
Giddalur-Markapur	5
Guntakal-Hospet	3
Pune-Miraj	20
Meter Gauge	10
Yard lines	20
Total	304

[28 April, 2000]

RAJYA SABHA

(c) Yes, Sir.

(d) and (e) The number of rail fractures per kilometer are on the higher side on the South Central Railway as compared to some other zonal railways. However, in order to prevent rail fractures, preventive action by way of ultrasonic flaw detection, manual inspection and even track renewals is taken. Apart from these, there are prescribed methods of detecting rail/weld fractures such as visual inspection during oiling and greasing of rail joints, cold weather patrolling and to take appropriate safety measures to prevent accidents due to rail fractures.

SHRI C. RAMACHANDRAIAH: Sir, the Minister has given the reply that as on 1.4.1999, about 1641 kms. out of 8781 kms of Broad Gauge and Meter Gauge track on South Central Railway, have been identified as due for renewal. I want to know from the Minister the guidelines that they have been adopting for identifying them track which is due for renewal. As far as my information goes, the South Central Railway has stood first in having this much length of track, as compared to other Railways. Because of the poor maintenance of the Railway track, a number of fractures have appeared which were responsible for a number of accidents in the South Central Railway. Every year, the allocation for railway track maintenance is being reduced. And the Railways are compelled to meet this expenditure out of their own generations. This seems to be the reason. My first supplementary to the Minister is, what are the guidelines you have adopted for identifying the track which is due for renewal?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री दिग्विजय सिंह) : और इसलिए उसकी महत्वता को समझते हुए इस बार हमने जो पैसे आबंटित किए हैं वैसे उनका 11 प्रतिशत होना चाहिए था लेकिन हमने 30 प्रतिशत पैसा साउथ सेंट्रल रेलवे के लिए विशेष तौर से दिया है। इसलिए हमने उसका पूरा ख्याल रखा है और करीबन 260 करोड़ रुपए आपके इस काम में हमने लगाने का प्रयास किया था।

SHRI C. RAMACHANDRAIAH: Sir, I should say that the guidelines that have been adopted, are mostly impractical. The Ministry of Railways should revise the guidelines of identify the track for renewal which is due for renewal. Sir, I doubt whether these guidelines are uniformly followed throughout the country. We inquired of this thing from the Railway official and found that the South Central Railway is being totally ignored as far as the track maintenance is concerned. A number of accidents are taking place. Sir, when the electrified track is removed, it can be used in some other place. But that is not the case in the South Central Railway. Recently, one major accident has taken place. This

is the only accident which I am quoting. A number of accidents have taken place in the past one-and-a half years and the local railway authorities are saying that it is a law and order problem. When a railway accident takes place in Andhra Pradesh, it is being attributed to the law and order problem. This is the state of affairs. I request the hon. Minister that adequate funds should be provided to the South Central Railway for the purpose of track maintenance.

श्री दिग्विज सिंह : सभापति महोदय, जहां तक यह कहना कि साउथ सेंट्रल रेलवे को प्राथमिकता हमने नहीं दी है वह इसी बात से तय हो गया है कि पिछली बार से इस बार एक तो हमने ज्यादा पैसा ट्रेक रिन्यूअल के लिए रखा है और दूसरा, साउथ सेंट्रल रेलवे की गंभीरता को समझते हुए हमने 30 प्रतिशत पैसा इसको दिया है जबकि 11 प्रतिशत ट्रेक के हिसाब से उनका हक और हिस्सा बनता था। जहां तक एक्सिडेंट का सवाल है तो पिछली बार ट्रेक फ्रेक्चर से मुख्य रूप से जो एक्सिडेंट 1999-2000 में हुए हैं वह तीन एक्सिडेंट हुए हैं। पिछले साल जरूरी पांच एक्सिडेंट हुए हैं। लेकिन जो संसाधन की कमी है उससे आप अच्छी तरह से अवगत है। यहां तक ट्रेक के बारे में हमारा ...(व्यवधान)...

SHRI C. RAMACHANDRAIAH: Only three months have elapsed.

श्री दिग्विज सिंह : हम तो अभी का ही बताएंगे जब से हम मंत्री हुए हैं। हम तो अपनी जानकारी ही आपको देंगे न। हम तो पिछले साल का ही दे रहे हैं। पिछले साल पांच हुए थे ...(व्यवधान)...

SHRI C. RAMACHANDRAIAH: Do you expect more accidents this year?

श्री दिग्विज सिंह : नॉट एर्टे ऑल, यह तो खत्म हो गया। इस साल का मतलब 1999-2000 जिसमें तीन एक्सिडेंट हुए थे ट्रेक फ्रेक्चर से और उससे पहले 1998-99 में पांच एक्सिडेंट हुए थे। सभापति महोदय, हमारा जहां तक सवाल है, जो हमने इस बार तय किया है कि 1054 किलोमीटर का हम ट्रेक रिन्यूअल करने वाले हैं। हमने पहले ही सदन के सामने रखा है। कुल ट्रेक रिन्यूअल करने में हमें 25 हजार करोड़ रुपए की जरूरत है और 25 हजार करोड़ रुपए का संसाधन हमारे पास नहीं है। लेकिन हम एक बात सदन को जरूर बताना चाहेंगे कि ट्रेक रिन्यूअल से एक्सिडेंट कम हुए हैं। अगर औसतन पुरा आंकड़ा देखेंगे तो उसमें प्रिवेंटिव मेजर्स पहले से लेते हैं। ट्रेन की स्पीड कम करते हैं, दूसरा काम हम यह करते हैं कि रूटीन में जहां पर ज्यादा हमें जानकारी है कि इस इलाके का ट्रेक रिन्यूअल होना जरूरी है और पैसे के चलते नहीं पा रहा है तो वहां पर हम ज्यादा से ज्यादा मॉनिटरिंग करते हैं, गेंगेमेन से लेकर जनरल मैनेजर तक ट्रेक का मॉनिटरिंग होता है इसलिए उसमें ज्यादा दुर्घटना होने की संभावना नहीं रहती।

[28 April, 2000]

RAJYA SABHA

SHRI N.K.P. SALVE: Sir, I am forgetting the name of the train which runs through South France. There is a train which runs at a speed of 400 kms. per hour. When I inquired of the Railway authorities whether they are free of accidents, they informed me that they are absolutely free of accidents and it is entirely because of the very specialised rails.

SHRI S.S. AHLUWALIA: The name of the train is TGV.

SHRI N.K.R. SALVE: Thank you for your information. Since the Minister is talking of replacing the track, may I know whether we are manufacturing such rails in India? I was told that they are much cheaper. The initial cost is a little higher, but in the long run, they are much cheaper. May I know from the hon. Minister whether we are manufacturing such rails? If not, would you think of importing such rails, though initially at a higher cost, in the long run, they are cheaper, to ensure that we have good, durable tracks for our trains?

श्री दिग्विज सिंह : सभापति जी माननीय साल्वे साहब ने जो सवाल पूछा है वह बहुत ही महत्वपूर्ण सवाल है। अभी हमारा एक पब्लिक सैक्टर है स्टील अथॉरिटी ऑफ इंडिया का भिलाई में जो हमें सप्लाय करता है। वह मात्र 13 मीटर की रेल पटरी है जिसको हम इस्तेमाल करते हैं। हम उसको बाद में जोड़कर, वैल्विंग करके बड़ा बनाने के कोशिश करते हैं। हमारी दो तरह की वैल्विंग है। एक तो रेलवे वर्कशाप में होती है और दूसरे साईट पर हम करवाते हैं। आपकी बात बिल्कुल सही है कि जो हमारी जरूरत है बड़ी रेलों की वह पूरी नहीं होती है। अभी तो हम ज्यादा से ज्यादा वर्कशाप से बनाकर ले जाते हैं। वह 260 मीटर की रेल बनाते हैं लेकिन वह आरिजनल 13 मीटर की ही होती है।

दूसरा आपने सवाल किया है कि बाहर से इम्पोर्ट करने के बारे में क्या सोच रहे हैं। कुछ तो हमने किया है, लेकिन हमने जहां अपने पब्लिक सैक्टर्स को प्रायोरिटी दी है वहीं दूसरी ओर यहां के लोकल मैन्युफैक्चरर्स ने भी प्रस्ताव रखा है कि हम इस तरह की रेल बना सकते हैं जो आप बाहर से लाने वाले हैं। हम उनके प्रस्ताव पर विचार कर रहे हैं।

SHRI GOPALSINGH G. SOLANKI: Sir, to some extent, it has been admitted by the Railway authorities that accidents are taking place due to defective rail tracks, particularly, those rail tracks which have hydrogen content in them. And because of this hydrogen, rail tracks are getting fractured and accidents are taking place. This is an admitted fact. There has been a recommendation not to accept those defective tracks. Despite that, the Ministry had accepted them and accidents are still taking place. I would like to know whether it is a fact or not.

श्री दिग्विज सिंह : सभापति जी, यह बात सही है कि पहले वह डिफेक्ट हमारे रेलों में था जिसे हमारे पब्लिक सैक्टर बनाते थे। उसमें हाईड्रोजन की मात्रा अधिक होने से रेलवे के ट्रैक्स में फ्रेक्चर्स की गुंजाइश होती थी। लेकिन अब उनको अच्छी वैराइटी की सप्लाय करने के लिए कहा गया है जिसे वह कर रहे हैं। जहां तक चैकिंग के बारे में आपने पूछा है, सभापति जी, हमारे चैकिंग के दो सिस्टम हैं जिससे हम लगातार चैकिंग करते रहते हैं। एक तो हम गैंगमैन से लेकर जनरल मैनेजर तक ट्रेक की चैकिंग करते हैं। दूसरा, अल्ट्रासोनिक टेस्टिंग मशीन भी हमारे विभाग के पास होती है जो मिलीमीटर तक की जानकारी देती है, एक इंच भी अंदर भी कहां डिफेक्ट है उसकी जानकारी तत्काल हमको पता चल जाती है और यह काम अनवरत होता है। जहां पर हमको खतरा रहता है वहां पर तो हम तीन महीने के अंदर चैकिंग करते हैं, नहीं तो छह महीने के अंदर हम एक बार जरूर इसकी चैकिंग कर लेते हैं।

श्री शंकर राय चौधरी : माननीय सभापति महोदय, जो रेल दुर्घटनाएं हो रही हैं यह सिर्फ साउथ सैक्शन आन्ध्र प्रदेश में ही नहीं हो रही है बल्कि मुल्क के हर हिस्से में, हर डिवीजन में हो रही है। यह इसलिए होती रहेंगी जैसा कि माननीय मंत्री जी ने कहा है कि रेलवे के पास संसाधनों की कमी है, संसाधन नहीं है। मेरा प्रश्न यह है कि संसाधन कम होने के बावजूद जिस तरीके से ट्रेन्स को बढ़ाया जा रहा है, फैलाया जा रहा है, क्या मंत्री जी यह समझते हैं कि हर प्रांत से यह डिमांड मीट करने के बावजूद वह सेफ्टी रख सकते हैं जो संसाधन उनके पास है उनके अन्दर ?

श्री दिग्विज सिंह : माननीय सभापति जी, रेल भारतीय उपक्रमों की सबसे बड़ी संस्था है। रेलवे से लोगों को बड़ी आकांक्षाएं भी हैं हम रेलवे को सिर्फ काममार्शियल आर्गनाइजेशन के रूप में नहीं चलाते हैं बल्कि जो आकांक्षाएं रेलवे से विकास के बारे में हैं और राज्यों की जो मांग आती है और माननीय सदस्य जो सवाल यहां पर उठाते हैं तो हम उसको भी पूरा करने का प्रयास करते हैं। यह बात सही है कि हां जहां रेल गई है वहां-वहां विकास हुआ है। हमारे देश में आज भी बहुत से ऐसे पिछड़े इलाके हैं जहां रेल के न जाने से वहां का विकास नहीं हो पाया है। आर्थिक विकास नहीं हो पाया है, सामाजिक विकास नहीं हो पाया है। इसलिए हम न कामों को तो करते रहेंगे। लेकिन आप खुद जानते हैं, सम्मानित सदस्य समझदार हैं और जानकार सदस्यों में से है, आपको पता है कि हमारे पास संसाधनों की कमी है। अगर हम उस प्रोजेक्ट को न भी करें तो भी उतना पैसा एक साथ हमें नहीं मिल सकता है। जहां एक ओर राज्यों की, माननीय सदस्यों की जो मांग है उस पर हम विचार करके उन कामों को, आगे बढ़ाते हैं। आबादी बढ़ रही है तो ट्रेन बढ़ानी भी लाजिमी हो जाती है। इसलिए हमें वह काम भी करना पड़ता है लेकिन साथ ही साथ सेफ्टी के लिए ट्रैक रिन्युअल का जहां तक सवाल है, उन पर भी हमारा ध्यान प्रमुखता से रहता है।

श्री बालकवि बैरागी : माननीय सभापति महोदय, मैं माननीय मंत्री महोदय से जानना चाहता हूं कि आपने अभी बताया कि पहले वर्ष पांच दुर्घटनाएं हुई थी और बाद में तीन हुई। हम उम्मीद

करते हैं कि यह वर्ष दुर्घटना विहीन वर्ष होगा-ऐसी हम आशा करते हैं। लेकिन पिछले वर्ष की दुर्घटनाओं पर सदन में जब-जब चर्चा हुई तब-तब भिलाई की बनी हुई रेल्स को लेकर कई तरह के सवाल उठे थे। उस समय के रेल मंत्री जी ने उत्तर में बताया था कि आपके अधिकारी भिलाई से सीधे संवाद करके वह पटरियां ठीक बन सकें, अच्छी बन सकें, उस दिशा में प्रयत्न करेंगे। इन वर्षों में हुई दुर्घटनाओं से सबक लेकर क्या आपने आगे के लिए कोई कार्यवाही की? क्योंकि आपने अभी फिर जिक्र किया है कि भिलाई से ही आपका फिर से संवाद चल रहा है। तो क्या इस दिशा में कोई सुधार हुआ है, इस बारे में सदन को बताएं? खास करके यह जो राजधानियों से राजधानियों के बीच में ट्रेन चलती है-जैसे दिल्ली से भोपाल, रतलाम से भोपाल, मुम्बई से भोपाल-अच्छी क्वालिटी की रेल्स को आप कब तक इस दिशा से उस दिशा तक ले जाने की व्यवस्था कर देंगे ताकि यह पूरे का पूरा वर्ष दुर्घटना विहीन वर्ष मनाया जा सके और इस संबंध में हम आश्वस्त हो सकें?

श्री दिग्विज सिंह : माननीय सभापति जी, बैरागी जी ने बिल्कुल सही सवाल किया। हम लोगों का प्रयास है कि भिलाई जो हमारा भारतीय उपक्रम है-अपने रेल के अधिकारियों और उनके बीच समन्वय बिठाने का हमने प्रयास किया है और उसमें जो कमियां थीं, उनको दूर करने का प्रयास किया है। हमने शुरू में कहा कि जिस प्रकार से भिलाई काम कर रहा है, उससे हम संतुष्ट हैं। ऐसा नहीं है कि जहां से हम रेल लेते थे, उन जगहों में ऐक्सीडेंट नहीं होता है। ऐक्सीडेंट वहां भी होता है लेकिन उन लोगों के पास ज्यादा संसाधन है। जैसे अभी ब्रिटेन में ऐक्सीडेंट हुआ। उस ऐक्सीडेंट में वहां की रेल को सरकार द्वारा 7 हजार करोड़ रुपया दिया गया जब कि ब्रिटेन में रेल प्राइवेट है। हमारे यहां उस तरह की कितनी ही घटनाएं घटती हैं लेकिन हमें सरकार से उस तरह का कोई समर्थन नहीं मिल पाता है। हम चाहते हैं कि हमारे देश के जो संसाधन हैं उनका इस्तेमाल ज्यादा से ज्यादा करें और जो कमियां हम यहां पूर सकते हैं, उन कमियों को हम पूरा करें। हम संतुष्ट हैं कि भिलाई की तरफ से उन कमियों को पूरा किया गया है। भारतीय रेल उससे करीब-करीब संतुष्ट है।

SHRI N.R. DASARI: Sir, would the hon. Minister of Railways be pleased to state as to what happened to the shifting of Satyanarayanapuram Railway Station of Vijayawada which falls under the jurisdiction of South Central Railway? According to the instruction of the Railway Ministry, of Vijayawada Corporation had to deposit a huge amount of Rs. 50 lakhs. The deposit is lying with the Government treasury. The Vijayawada Corporation had also to offer 25 to 30 acres of land as per the conditions of the Railway Ministry. The land is now at the disposal of the Railway Ministry. That being the case, I would like to know from the hon. Minister what the steps are that he is taking for shifting the Satyanarayanapuram Railway Station. If no steps are taken so far, why not?

SHRI DIGVIJAY SINGH: Sir, the supplementary does not arise out of this question. Anyway, as I have said, we have already allocated adequate funds to

the South Central Railway. We have given thirty per cent of the South Central Railway. We hope the local railway officials will take care of that.

SHRI MANOJ BHATTACHARYA: Sir, I would like to know, through you, from the Minister of Railways whether it is a fact that the track maintenance is privatised by the Railways and the maintenance work is given to private contractors and that the lack of proper supervision and indiscriminate privatisation of part of the Railways are responsible for this sort of accidents in many places.

SHRI DIGVIJAY SINGH: Sir, we have privatised a small part of the maintenance and not fully. We have done it on an experimental basis. We would like to know how the private management is getting it done.

श्री रमा शंकर कौशिक : श्रीमन्, यह यात्रियों की सुरक्षा का प्रश्न है और हज़ारों किलोमीटर तक आपकी लाइन फ़ैक्चर्ड है। यह सही बात है। हज़ारों सिग्नल प्रणालियां खराब पड़ी हुई हैं जिसकी वजह से ऐक्सीडेंट होते हैं। माननीय मंत्री जी ने अपने संसाधनों की कमी के बारे में बताया लेकिन अभी दो रोज़ पहले मैंने माननीय मंत्री जी का फोटो एक बहुत बढ़िया सैलून में, जो जर्मनी की कम्पनी से बनकर आया है, अखबार में देखा है।

श्री रमा शंकर कौशिक : मैं माननीय मंत्री जी से यह जानना चाहता हूँ कि सिक्थोरिटी को देखते हुए यात्रियों की सुरक्षा को देखते हुए, अगर आप बहुत ही अच्छे किस्म के सैलून मंगा रहे हैं या छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में परिवर्तित कर रहे हैं तो आपको कम से कम यात्रियों की सुरक्षा के लिए उन संसाधनों को सुरक्षित रखना चाहिए, क्या मंत्री जी इस पर विचार करेंगे ?

श्री दिग्विज सिंह : सर, माननीय सदस्य ने जो सवाल है वह 1995 का आर्डर किया हुआ सैलून नहीं बल्कि सवारी डिब्बा है जोकि यहां पर शताब्दी गाड़ियों में लगाई जाती है। ऐसा माना जाता है कि हमारे यहां जो शताब्दी गाड़ियां चल रही हैं इनमें विदेशी पर्यटक ज्यादा आते हैं इसलिए उनके लिए अच्छी किस्म के सवारी डिब्बों की जरूरत होती है। इसके साथ ही समय-समय पर सदस्यगण भी इसकी मांग करते रहते हैं। इसलिए यह तो एक मांग है जो कि एक ट्रांसफर ऑफ़ टेक्नोलोजी भी होगी। दूसरे हम पूरी दुनिया से प्रतियोगिता रख रहे हैं इसलिए रेल को थोड़ा सजाकर भी रखना होगा।

श्री रमा शंकर कौशिक : इनमें सुरक्षा तो रखिए।

श्री दिग्विज सिंह : जहां तक दूसरा सवाल है रेलवे के ट्रैक मैटेनेंस के बारे में, हमारे जो संसाधन हैं उनमें हमारी प्रमुखता है। हमने पहले भी कहा है कि ट्रैक में फ़ेक्चर से बहुत कम दुर्घटनाएं

[28 April, 2000]

RAJYA SABHA

होती हैं और जहां-जहां रेनुअल की जरूरत है वहां पर हम पहले से ही जो प्रकाशन जी जा सकती हैं, लेते हैं। जैसा माननीय सदस्य ने कहा है, हम आगे भी उस पर विशेष ध्यान रखेंगे।

MR. CHAIRMAN: Now, Question Hour is over.

WRITTEN ANSWERS TO STARRED QUESTIONS

Revised PPOs in Northern Railway

*483. SHRI BALWANT SINGH RAMOOWALIA: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether all the actions regarding issue of revised PPO have been completed in the case of those drawing family pension from the Office of the Chief Accounts Officer, Baroda House, Northern Railway, New Delhi, in response to the Department of Pension and Pensioners' Welfare Office Memorandum No. 45/86797-P&PW(A) Part-III dated the 10th February, 1998;

(b) if so, what are the reasons for non-issuance of revised PPO NER/OB/ 1449, Post IOW, North eastern Railway, Gorakhpur; and

(c) by when all actions for issuing the PPOs referred to in part (b) above would be completed?

THE MINISTER OF RAILWAYS (KUMARI MAMATA BANERJEE): (a) to (c) A statement is laid on the Table of the Sabha.

Statement

(a) Action has been taken to expeditiously revise Family Pension PPOs based on applications received. Special cells has been set up for this purpose.

(b) The revised PPO has already been issued on 6.4.2000.

(c) Does not arise.

Fire in Punjab Mail

*485. CHAUDHARY CHUNNILAL:

SHRI C.M. IBRAHIM:

Will the Minister of RAILWAYS be pleased to refer to answer to Unstarred Question 1801 given in the Rajya Sabha on the 10th March, 2000 and state: