

रांची और पटना के बीच रेलगाड़ियां

1086. श्री ईश्वर चौधरी : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि :

(क) क्या यह सच है कि रांची और पटना के बीच विद्यमान रेलगाड़ी सेवाएं इन स्टेशनों के बीच बढ़ते हुए यातायात की दृष्टि से पर्याप्त नहीं हैं; और

(ख) यदि हां, तो क्या सरकार का विचार रांची और पटना के बीच एक और गाड़ी शुरू करने का है ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री शिव नारायण) : (क) और (ख). यातायात की मांग होने के कारण इस प्रस्ताव की जांच की गई है किन्तु गोमो-गया तथा बोकारो-मुरी खण्डों की लाइन क्षमता पर

अधिक दबाव के कारण इसे परिचालन की दृष्टि से व्यावहारिक नहीं पाया गया।

रेल गाड़ियों का बिलम्ब से चलना

1087. श्री बीरेन्द्र प्रसाद : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि मार्च, 1977 से दिसम्बर, 1977 की अवधि के दौरान कितनी रेलगाड़ियां बिलम्ब से चलीं और इसके क्या कारण थे ?

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री शिव नारायण) : मार्च से दिसम्बर, 1977 तक की अवधि के दौरान विभिन्न क्षेत्रीय रेलों पर जितनी गाड़ियां चलीं और उनमें से जितनी देरी से चलीं, उनकी कुल संख्या नीचे दी गई है :—

रेलवे	जितनी गाड़ियां चलीं उनकी कुल संख्या	जितनी गाड़ियां देरी से चलीं उनकी कुल संख्या	देरी से चलने वाली गाड़ियों की प्रति- शत
1	2	3	4
मध्य	3,39,392	32,413	9.5
पूर्व	2,93,718	22,398	7.6
उत्तर	2,40,073	23,651	9.8
पूर्वोत्तर	1,25,100	6,394	5.1
पूर्वोत्तर सीमा	45,104	2,113	4.7
दक्षिण	2,48,991	14,772	5.9
दक्षिण-मध्य	76,811	11,672	15.1
दक्षिण-पूर्व	74,923	2,368	3.1
पश्चिम	3,30,501	17,610	5.3

खतरे की जंजीर खींचने, बदमाशों द्वारा होख पाइपों को अलग कर देने, भयानक तूफान, वर्षा, कुहरे, जन आन्दोलनों, गाड़ी के पटरी से उतरने, दुर्घटना होने, डिब्बों के पटरी से उतर जाने तथा लोको और सिगनल में खराबियां होने के कारण समय की हानि आदि जैसे कारणों का गाड़ियों के यथा समय आने-जाने में आमतौर पर प्रतिकूल प्रभाव पड़ा है।

Study of structure and working of ONGC

1088. SHRI C. N. VISVANATHAN: Will the Minister of PETROUEUM AND CHEMICALS AND FERTILIZERS be pleased to state:

(a) whether it is a fact that Government have proposed to make an indepth study of the structure and working of the Oil and Natural Gas Commission; and

(b) if so, the precise short comings in that organisation which are sought to be remedied by such an intensive study?

THE MINISTER OF PETROLEUM AND CHEMICALS AND FERTILIZERS (SHRI H. N. BAHUGUNA): (a) and (b). In this connection attention is invited to the statement made by me in the Lok Sabha on 6-12-1977.

Studies of operational efficiency and economic viability of Railways

1089. SHRI C. N. VISVANATHAN: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether any Zone-wise studies of the operational efficiency and economic viability of the Railways have been made;

(b) if so, the Zones which have shown near optimum efficiency; and

(c) the guidelines issued for toning up the Zones which stay behind?

THE MINISTER OF STATE FOR RAILWAYS (SHRI SHEO NARAIN): (a) to (c). A statement is attached.

Statement

Operational efficiency and financial (economic) viability of the individual Zonal Railways are continually reviewed at the Headquarters of the concerned Railways, and also centrally in the Ministry of Railways.

2. There is no single index or set of indices relating to various aspects of railway operation which can give an idea of the overall efficiency of railway working. It is necessary to take several indices covering different facets of railways working, such as maintenance and utilisation of rolling stock, speed of transportation punctuality of passenger trains, rate of fuel consumption and ancillary services like shunting operations. Sixteen selected items, internationally accepted as indices of efficiency of railway working are given below:—

1. Percentage of serviceable locomotives.

2. Percentage of serviceable passenger vehicles.

3. Percentage of serviceable wagons.

4. Engine Kms. per engine day (passenger) (in use).

5. Engine Kms. per engine day (goods) (in use).

6. Gross tonnage per goods train (tonnes).

7. Net tonnes per goods train (tonnes).

8. Wagon Kms per wagon day.

9. Net tonne Kms per wagon day

10. Gross tonnes Kms per goods train hour.