

RAJYA SABHA

Thursday, the 7th May, 1964|the 17th
Vaisakha 1886 (Saka)

The House met at eleven of the
clock, MR. CHAIRMAN in the Chair.

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

BUS FARES IN DELHI

*291. SHRI I. K. GUJRAL: Will the
Minister of TRANSPORT be pleased to
state:

(a) whether the D.T.U. Bus fares
have been revised with effect from
the 1st of May, 1964;

(b) if so, what additional revenue
this revision is likely to yield to the
Delhi Transport Undertaking;

(c) whether it is a fact that there
was a difference of opinion between
the Delhi State Transport Authority
and the Delhi Transport Undertaking
about the revision of fares; and

(d) what are the details of these
differences and how these have been
resolved?

THE MINISTER OF TRANSPORT
(SHRI RAJ BAHADUR): (a) Yes.

(b) No forecast of the additional
income, if any, likely to be derived is
possible at this stage.

(c) Yes.

(d) A statement giving the informa-
tion required is laid on the Table of
the Sabha.

STATEMENT

The application of the Delhi Trans-
port Undertaking for the rationalisa-
tion of fare structure was considered
by the State Transport Authority,
Delhi, at its meeting held on the 25th
March, 1964, and they did not approve
of the proposed rationalised fare
structure, mainly on the consideration
that it was likely to affect adversely
the short distance passengers of the
Delhi Transport Undertaking. The
Undertaking filed before the State
Transport Authority a revision peti-
tion explaining how the proposed fare
structure was not likely to affect
adversely the majority of its passen-
gers. The revision petition filed by
the Undertaking was considered by
the State Transport Authority at its
meeting held on the 10th April, 1964
and the proposed fare structure was
approved with slight modification.

A comparative statement showing
the fare structure of the Delhi Trans-
port Undertaking before 1st May,
1964, the fares proposed by the Under-
taking and those approved by the
State Transport Authority is enclosed.

*Comparative Statement showing the fare structure of the Delhi Transport Undertaking
existing prior to 1-5-1964, as proposed by the Undertaking and that approved by the Delhi State
Transport Authority.*

Existing prior to 1-5-1964		Proposed by the D.T.U.		As approved by the State Transport Authority, Delhi, at its meeting on 10-4-64 and enforced w.e.f. 1-5-1964.	
1.6 K.M.	7 nP	2 K.M.	10 nP	2.5 K.M.	10 nP
3.2 K.M.	12 nP	4 K.M.	15 nP	4 K.M.	15 nP
4.8 K.M.	17 nP	6 K.M.	20 nP	6 K.M.	20 nP
6.4 K.M.	22 nP	8 K.M.	26 nP	8 K.M.	25 nP
8.0 K.M.	27 nP	10 K.M.	30 nP	10 K.M.	30 nP
9.6 K.M.	27 nP	12 K.M.	30 nP	12 K.M.	30 nP

Existing prior to 1-5-1964		Proposed by the D.T.U.		As approved by the State Transport Authority, Delhi, at its meeting on 10-4-64 and enforced w.e.f. 1-5-64	
11.2 K.M.	32 nP	14 K.M.	35 nP	14 K.M.	35 nP
12.8 K.M.	32 nP	16 K.M.	35 nP	16 K.M.	35 nP
14.4 K.M.	37 nP	18 K.M.	40 nP	18 K.M.	40 nP
16.0 K.M.	37 nP	20 K.M.	40 nP	20 K.M.	40 nP
17.6 K.M.	42 nP	22 K.M.	45 nP	22 K.M.	45 nP
19.2 K.M.	42 nP	24 K.M.	45 nP	24 K.M.	45 nP
20.8 K.M.	47 nP	26 K.M.	50 nP	26 K.M.	50 nP
22.4 K.M.	47 nP	28 K.M.	50 nP	28 K.M.	50 nP
24.0 K.M.	52 nP	30 K.M.	55 nP	30 K.M.	55 nP
25.6 K.M.	52 nP	32 K.M.	55 nP	32 K.M.	55 nP
27.2 K.M.	52 nP	34 K.M.	60 nP	34 K.M.	60 nP
28.8 K.M.	52 nP	36 K.M.	60 nP	36 K.M.	60 nP
30.4 K.M.	62 nP	38 K.M.	65 nP	38 K.M.	65 nP
32.0 K.M.	62 nP	40 K.M.	65 nP	40 K.M.	65 nP
33.6 K.M.	62 nP				
35.2 K.M.	62 nP				
36.8 K.M.	62 nP				
38.4 K.M.	62 nP				
40.0 K.M.	62 nP				

SHRI I. K. GUJRAL: Sir, in the Statement given to me it has been mentioned that the DTU had suggested that for the first two kilometres 10 nP would be charged. Instead of that, the Authority suggested that for 2.5 km., 10 nP should be charged. Is it also a fact that while the discussions were going on, a suggestion had been made by the Corporation that one more slab should be introduced for 1.8 km. continuing to be charged 5 nP, which would have avoided all this trouble?

SHRI RAJ BAHADUR: Sir, I am not at all aware of what happened in the course of the discussion. But the rest of the information is placed on the Table of the House

SHRI I. K. GUJRAL: Is it also a fact that now it has been decided that for the first slab for children, 5 nP would be charged and that the question of reviving the concessional rate

for passengers from refugee colonies is also being considered?

SHRI RAJ BAHADUR: Sir, that is, of course, very well known. It has already been stated in the Press.

SHRI I. K. GUJRAL: Is it also a fact that a few days ago some agitation by the Jan Sangh was launched in the town which resulted in the destroying of public property? In view of the fact that the emergency prevails and destroying of public property is a very serious offence, does the Government propose taking any action against those leaders who decided to launch this agitation?

SHRI A. B. VAJPAYEE: On a point of order. Sir. This supplementary hardly arises out of this question. The Transport Minister is not in a position to say whether there is emergency or action should be taken against the Jan Sangh leaders under the emergency provisions.

MR. CHAIRMAN: Mr. Vajpayee, let the Transport Minister say something.

SHRI RAJ BAHADUR: Evidently, Sir, the question lies in the domain of the Ministry of Home Affairs.

श्री ए० बी० वाजपेयी : क्या यह सच नहीं है कि बस के किराये में जो वृद्धि की गई है उसके अनुसार ३३०० स्टेजेज पर किराया ३ नये पैसे से लेकर ८ नये पैसे तक बढ़ा दिया गया है जब कि केवल १६०० स्टेजेज पर ही किराये में २ नये पैसे की कमी हुई है ?

श्री राज बहादुर : मैं नहीं कह सकता कि आप किस कैंकुलेशन के आधार पर ये आंकड़े दे रहे हैं। मैं इतना ही कह सकता हूँ कि किरायों को रेशनलाइज करने की बहुत आवश्यकता थी जिससे लेन देन में आसानी हो जाये और लोगों को किराये देने में पैसे देने में तकलीफ न हो। इन दो बातों को मद्दे नज़र रखते हुए किराये का रेशनलाइजेशन किया गया।

श्री ए० बी० वाजपेयी: क्या यह सच नहीं है कि २७० स्टेजेज पर ८ नये पैसे किराया बढ़ाया गया है, और क्या इस तरह से किराया बढ़ाना रेशनलाइजेशन के अन्तर्गत आता है या सीधे सादे किराया बढ़ा लिया गया है ?

श्री राज बहादुर : मैं इतना ही कह सकता हूँ कि पहले १.६ किलोमीटर पर ७ नया पैसा किराया था और अब २.५ किलोमीटर पर १० नया पैसा किराया रखा गया है जो कि ४.३७५ पर किलोमीटर की बजाय ४ नया पैसा आता है। इसी प्रकार नेक्स्ट स्टेज पर जहाँ पहले ३.७५ पर किलोमीटर था वहाँ अब भी ३.७५ पर किलोमीटर है। इसके आगे नेक्स्ट स्टेज में ३.४५ प्रति किलोमीटर था वहाँ पर अब ३.३३ प्रति किलोमीटर हो गया है। इससे आगे वाली स्टेज के लिए जहाँ ३.४३ प्रति किलोमीटर था वहाँ अब ३.२२ पर किलोमीटर है। इससे

आगे की स्टेज के लिए जहाँ पहले ३.३७ पैसे पर किलोमीटर था वहाँ अब ३ नया पैसा पर किलोमीटर आता है। इसी तरह से पहले प्रति मील से अब लगभग हर स्टेज में घट गया है।

श्री ए० बी० वाजपेयी: मैं माननीय मंत्री जी के वक्तव्य को चुनौती देना चाहता हूँ। यह कहना गलत है कि हर स्टेज में किराया घटा है।

श्री राज बहादुर : हर स्टेज के बारे में मैंने नहीं कहा।

श्री ए० बी० वाजपेयी : क्या यह सही नहीं है कि साउथ एवेन्यू से पहले 'पी' ब्लाक तक बस का किराया ७ नये पैसे था और अब बढ़ाकर १५ नये पैसे कर दिया गया है। क्या यह किराया दुगुना नहीं किया गया है और क्या यह भी रेशनलाइजेशन के अन्तर्गत आता है ?

श्री राज बहादुर : रेशनलाइजेशन तो बिल्कुल स्पष्ट है। यही मुद्दा है, दूसरा मुद्दा नहीं है। किसी खास स्टेज पर या किसी खास दूरी पर किराया बढ़ा है और उसमें कुछ गलती हुई है तो जैसा कि कारपोरेशन ने ब्यान दिया है उसके बारे में देखा जा सकता है और कन्सीडर किया जा सकता है।

SHRI D. THENGARI: May I know whether the private operators had offered earlier to run the uneconomic routes with lesser fares?

SHRI RAJ BAHADUR: Sir, it is evident that this question has been raised from time to time on behalf of the private operators. When they want to take up business, they would definitely like to offer something better. It is not quite certain whether they will be able to stick to it. That is one thing. Secondly, it is the accepted policy, accepted by the elected representatives of the people in the Corporation, that they do not want to give over the services to private operators.

श्री गिरराज किशोर कपूर : माननीय मंत्री जी ने अभी कहा कि पैसे के लेनदेन की सुविधा की वजह से यह उलटफेर की गई है। तो क्या यह सच नहीं है कि १,३४,००० यात्रियों के लिए ७ नया पैसे से १० नया पैसा किराया बढ़ा दिया गया है जिससे १५ लाख की बचत हो सकती है। सन्डे और छुट्टियों के दिन जो हालीडे टिकट मिला करते हैं वे एक रुपये से १.५० कर दिये गये हैं। इस बढ़े हुये टिकट के जरिये करीब ४० हजार यात्री सफर किया करते हैं जिससे डी० टी० यू० को १५-१६ लाख रुपये की बचत होती है। क्या यह सच नहीं है कि ३,३७२ रास्तों पर ३ नया पैसा किराया बढ़ा दिया गया है जिससे ४१ लाख यात्रियों पर असर पड़ता है और केवल १,६०० रास्तों पर २ नया पैसा कम किया गया है जिससे केवल १ लाख की कमी हुई है?

SHRI JOSEPH MATHEN: Sir, it is a speech.

SHRI G. K. KAPOOR: It is a question.

Mr. CHAIRMAN: It is a long question.

श्री गिरराज किशोर कपूर : यह भी बतलाने की कृपा करेंगे कि पहले बच्चों का किराया आधा लगता था वहां अब १० पैसे किराये के लिए बच्चों का किराया पूरा लगता है। यह भी बतलाने की कृपा करेंगे कि ...

श्री सभापति : आप अपना सवाल लम्बा करते जा रहे हैं। क्या मिनिस्टर साहब अपने जेहन में इतना रख सकेंगे ?

श्री राज बहादुर : मैं अफसोस जाहिर करता हूं कि जितना माननीय सदस्य ने अभी फरमाया मैं इत्तफाक से उतना भी जेहन में रख सकूंगा। लेकिन मैं इतना जरूर अर्ज करना चाहता हूं कि मेरे पास जो इतिला है उसके आधार पर जो पहले मिनिमम स्टेज है

उन्में सारे यात्रियों का २२ परसेन्ट है जो कि इससे मुस्फ़ीद होंगे यानी फायदा उठावेंगे। इससे आगे वाली स्टेज २३ परसेन्ट है यानी एक मील जाने वालों की संख्या २२ परसेन्ट है और एक मील से दो मील के दरमियान जाने वालों की संख्या २३ परसेन्ट है जिसमें कोई खास फर्क नहीं पड़ेगा बल्कि कुछ फायदा ही होगा। इसके अलावा हालीडे, टूरिस्ट, एक्सकर्सन टिकट वगैरह जो हैं, यह देखते हुए कि यह साधारण यात्रियों के लिए नहीं हैं इस वजह से इसमें किराये में वृद्धि की गई है। जहाँ तक अन्य सालों का सम्बन्ध है पूरा नोटिस मिलने पर मैं जवाब दे सकूंगा।

श्री विमलकुमार मन्नालालजी चौरङ्गिया : श्रीमान् बतलायेंगे कि यह जो एजीटेशन हुआ, जनता की ओर से किराया कम करने की जो मांग हुई, क्या शासन उस पर पुनर्विचार करने की सोच रहा है ?

श्री राज बहादुर : मैं इतना ही कह सकता हूं कि जो एजेंटेशन जनसंघ को तरफ से हुआ, उनके इशारे पर हुआ उन्में जरूर किराये में कमी करने की मांग की गई। सारे जनता की ओर से मांग की गई हो, मैं ऐसा नहीं कह सकता हूं। इसके अलावा, जैसा कि मैंने अभी सवाल का जवाब दिया कि अगर किसी खास स्टेज में कोई ऐसी इर्रेशनल बात हुई है तो उस पर कारपोरेशन गौर करेगा। मैंने आज के अखबार में पढ़ा है कि कारपोरेशन ने इस बारे में एक ब्यान दिया है।

SHRI SANTOKH SINGH: In view of the fact that the bus fares have been increased, is there any scheme of doing away with the smoking buses which polish the pedestrian's face?

SHRI RAJ BAHADUR: That is a matter of concern and this is the constant endeavour of the Corporation to see that the number of such buses that give trouble or emit smoke is reduced to the minimum.

PANDIT S. S. N. TANKHA: Is the Minister aware that formerly the shortest distance fare was five naye paise. Then, it was increased to seven naye paise. Then it was increased to twelve. Now what is the present position? I do not know whether it is ten or twelve naye paise.

SHRI RAJ BAHADUR: The minimum fare for 1.6 km. before the change was seven naye paise and then it has been fixed at ten naye paise for 2.5 km. It is true that before that there was some increase of fares but that was on the basis of distance in miles. Before November 1957, that is before the introduction of the decimal coinage system, the fare was one anna, which is equal to six naye paise per mile. It was decreased from 15th November, 1957 to five naye paise. From six naye paise it became five, it was minus one naye paise. If you want details, I have got other details.

SHRI A. B. VAJPAYEE: I want to make a submission. Why not allow a half-an-hour discussion on this issue and the Minister may kindly agree to the discussion? The discussion may be held to-day or tomorrow and let everything be thrashed out.

SHRI RAJ BAHADUR: I will just submit to you that there is an elected representative body of the citizens of Delhi, which is the Corporation. They are considering it every day and are discussing this matter. If the House wants to give time, that is another matter.

MR. CHAIRMAN: We have taken a good fourteen minutes on this.

SHRI A. B. VAJPAYEE: Another half-an-hour will not do any harm.

SHRI I. K. GUJRAL: Sir,....

MR. CHAIRMAN: No after-thoughts. You have had your questions.

कोटा और सवाई माधोपुर के बीच रेल-गाड़ियों में यात्रियों की भीड़

*२६२. श्री विमलकुमार मसालालखी
चौरङ्गिया : क्या रेल मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि कोटा और सवाई माधोपुर के बीच चलने वाली १६ डाउन रेल गाड़ी में तृतीय श्रेणी के यात्रियों की जो अत्यधिक भीड़ रहती है, उसे कम करने के लिये क्या किया जा रहा है ?

†[RUSH OF PASSENGERS IN TRAINS BETWEEN KOTA AND SAWAI MADHOPUR

*292. SHRI V. M. CHORDIA: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state the steps which are being taken to ease the heavy rush of passengers travelling in third class in the 19 Down train running between Kota and Sawai Madhopur?]

रेल मंत्रालय में उपमंत्री (श्री शाह-नवाज खां) : एक दयान सभापटल पर रख दिया गया है ।

विवरण

{६ डाउन और २० अप देहरादून एक्सप्रेस गाड़ियों में भीड़ कम करने के लिये किए गये उपाय

गर्मी के मौसम में कोटा-सवाई माधोपुर खण्ड पर १६ डाउन/२० अप देहरादून एक्सप्रेस गाड़ियों में यात्रियों की अपेक्षाकृत अधिक भीड़ होती है। इस अतिरिक्त यातायात की नितासी के लिए निम्नलिखित उपाय किये गये हैं या करने का विचार है :—

(क) १६-४-६४ से १६ डाउन/२ अप देहरादून एक्सप्रेस गाड़ियों में तीसरे दर्जे का एक और डिब्बा लगाया गया है। यह डिब्बा २६-४-१९६४ तक रतलाम और बयाना के बीच चलता रहा और उसके बाद से रतलाम और दिल्ली के बीच चल रहा है।

†[] English translation.