

RAJYA SABHA

Friday, the 20th August, 2004/29 Sravana, 1926 (Saka)

The House met at eleven of the clock,

MR. CHAIRMAN in the Chair.

ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

MR. CHAIRMAN: Question No. 361.

SHRI JAIRAM RAMESH: Mr. Chairman, Sir, Dr. Subbarami Reddy has no questions for today.

DR. T. SUBBARAMI REDDY: Sir, today I have no question to put.

MR. CHAIRMAN: Should I thank you, or Shri Jairam Ramesh for that?

श्री संजय राजाराम राउत: सर, मैं इस सरकार का आभारी हूँ कि मेरे प्रश्न का उत्तर देने के लिए टेंटिड मिनिस्टर श्री लालू प्रसाद जी को नहीं भेजा गया है। मैं श्री लालू जी से प्रश्न नहीं ...**(व्यवधान)**....

श्री सभापति: आप इनसे प्रश्न पूछ लीजिए । ...**(व्यवधान)**....आप क्वेश्चन करिये।

Increasing Passenger Traffic on Mumbai—Delhi Rail Link

*361. SHRI SANJAY RAJARAM RAUT: Will the Minister of RAILWAYS be pleased to state:

(a) whether it is a fact that passengers travelling between Mumbai and Delhi are increasing day by day Railways cannot accommodate passengers demand;

(b) if so, whether Government propose to increase the sleeper and A/C coaches for Mumbai and Delhi bound trains; and

(c) if so, the details thereof and if not, the reasons therefor?

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS ,(SHRI R. VELU): (a) to (c) A statement is laid on the Table of the ! House.

Statement

(a) Yes, Sir. The passenger traffic is continuously increasing between Mumbai and Delhi. Accommodation, however, falls short of the demand particularly during busy periods.

(b) and (c) To cater to the growing needs of Delhi-Mumbai sector, it is proposed to introduce a bi-weekly Maharashtra Sampark Kranti Express between Bandra Terminus and Nizamuddin during 2004-2005. Further, augmentation of trains on Indian Railways including Delhi-Mumbai sector is an ongoing process subject to traffic pattern, operational feasibility and resource availability.

श्री संजय राजाराम राउत: सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से सम्मानीय मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि मुम्बई की आबादी दिन-प्रति-दिन बढ़ती जा रही है। मुम्बई इस देश की एक औद्योगिक नगरी है और पूरे देश से लोग यहां आते हैं। लेकिन मुम्बई और दिल्ली के लिए जो ट्रेन्स एवेलेवल है, उनके डिब्बे बढ़ाने से या बोगियां बढ़ाने से कुछ होने वाला नहीं है। मंत्री जी ने अपने जवाब में कहा है कि वे नई ट्रेनों का प्रावधान करने वाले हैं मैं मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि वे नई ट्रेनों का प्रावधान कब करने वाले हैं और उसकी समय-सीमा क्या है?

SHRI R. VELU: Sir, I quite understand the problem raised by the hon. Member. As of now, we already have nine pairs of trains running between Delhi and Mumbai, with a capacity of about 7136 seats. The waiting list, as of now, approximately ranges between 1100 and 1200.

As to the question of running additional trains, the need is, indeed there. We are now trying to bring into operation the Maharashtra Sampark Kranti Express before the end of this year, which would ease the situation.

श्री संजय राजाराम राउत: मेरा दूसरा सप्लीमेंट्री प्रश्न यह है। अब प्राइवेट एयरलाइन्स का नया दौर शुरू हो गया है। अभी एक निजी कंपनी ने सिर्फ 700 रुपये में दिल्ली-मुम्बई का सफर कराने का वायदा किया है। हवाई सफर से वक्त की बचत होती है। साथ ही, अगर वे पैसों की बचत करावेंगे, तो ट्रेनों से कौन सफर करेगा। दोनों-दिन ट्रेनों की प्रतीक्षा अवधि बढ़ती जा रही है मुझे ऐसा लगता है कि प्राइवेट एयरलाइन्स को मदद करने के लिये यह प्रतीक्षा अवधि बढ़ाने का काम क्या रेलवे मंत्रालय के कुछ पालिसी मेकर कर रहे हैं? मेरा मंत्री महोदय से यह सवाल है कि प्रतीक्षा अवधि बढ़ाने का जो काम हो रहा है, यात्रियों को 40-40 दिनों तक टिकट नहीं मिल रहा है, क्या यह प्राइवेट एयरलाइन्स को मदद करने के लिए हो रहा है?

SHRI. R. VELU: Sir, the railways are not necessarily meant for the travel of upper class passengers. Though the private airlines are offering

attractive rates right now—some of them are even offering travel at just Rs. 700—these rates might touch Rs. 3000 or Rs. 4000 or more sometime later; we cannot be certain about that. We are not sure about how far they are going to compete with the railways.

The fact remains that the railways are there to cater to the common man, who mostly travels by the sleeper class or second class, or, at the most, by the Third AC. Now, the switchover might be mostly by the passengers travelling by the First AC. There too, we are now trying to have additional coaches, as the hon. Member has himself acknowledged. Last year, we have put in 1301 additional coaches to ease the load so that passengers are not stranded. Anyhow, the point is well taken as to how best we can improve our services in terms of offering more accommodation for that kind of upper-class passengers.

श्री तारिक अनवर: जैसा अभी कहा गया मंत्री जी के द्वारा और प्रश्नकर्ता के द्वारा कि मुम्बई एक फाइनेंशियल कैपिटल है, तो फाइनेंशियल कैपिटल होने की वजह से यहां पूरे देश से, खास तौर पर नार्थ इंडिया और साउथ इंडिया से बड़ी संख्या में लोग आते रहते हैं। मंत्री जी ने कहा कि दिल्ली और मुम्बई के बीच में पैसेंजर्स को लाने और ढोने के लिए इंतजाम किया गया है और किया जा रहा है, लेकिन जैसा कि मैंने कहा कि खास तौर पर, उत्तर भारत और दक्षिण भारत से वहां लोगों के आने के लिए और उनकी समुचित व्यवस्था नहीं है, तो क्या रेल मंत्री जी इस बात को बताने का कष्ट करेंगे कि दूसरे राज्यों को राजधानियों से मुम्बई आने के लिए विशेष व्यवस्था करने की कोशिश करेंगे?

श्री सभापति: यहीं बगल से ही पूछ लीजिए न कि वे करेंगे या नहीं करेंगे ?

SHRI R. VELU: The suggestion of the hon. Member is well taken.

SHRI P.G. NARAYANAN: The last addition of train between Delhi and Chennai, that is, Tamil Nadu Express, was 30 years back in 1976. Since then, no new train has been introduced in this sector. Even the Rajdhani Express between Chennai and Delhi is only twice a week. Well, it is thrice a week for Bangalore. Sir, the new train proposed between Delhi and Madurai is yet to start. The present Government is giving a raw deal to the railway projects in Tamil Nadu. So, in view of the increasing traffic in this sector, I request that a third train between Delhi and Chennai, and a Rajdhani Train thrice a week between Madurai and Delhi, should be introduced immediately.

SHRI R. VELU: Sir, I would like to have a separate notice for this question.

MR. CHAIRMAN: It is all right.

*362. [The questioner (Shri V. Hanumantha Rao) was absent. For answer vide page 30 infra.]

*363. [The questioner (Shri Pyarelal Khandelwal) was absent. For answer vide page 31 infra.]

राज्यों में सूखे का प्रभाव

*364 डा० मुरली मनोहर जोशी:

श्रीमती सविता शारदा: ††

क्या कृषि मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे कि:

क्या यह सच है कि देश का आधे से अधिक हिस्सा मानसून के संभावित समय पर न आने के कारण सूखे का सामना कर रहा है;

यदि हां, तो सरकार की इस पर क्या प्रतिक्रिया है;

क्या सरकार ने देश के प्रत्येक राज्य में सूखे के प्रभाव के संबंध में सूचना एकत्र की है;

यदि हां, तो देश के प्रत्येक राज्य में कितने प्रतिशत क्षेत्र सूखा प्रभावित है;

प्रत्येक राज्य में खरीफ की फसल के उत्पादन में अनुमानित रूप से कितनी कमी आई है; और

स्थिति का सामना करने के लिए प्रस्ताविक कार्यनीति योजना का ब्यौरा क्या है?

कृषि मंत्री (श्री शरद पवार): (क) से (च) एक विवरण सभा-पटल पर रख दिया गया है।

विवरण

(क) से (च) देश के अनेक भागों में इस वर्ष जुलाई के दौरान दक्षिण-पश्चिम मानसून की प्रगति और मात्रा में बाधा आई। यद्यपि, उस महीने के मध्य के आस-पास आन्ध्र प्रदेश में इस स्थिति में कुछ सुधार आया, बहुत से राज्यों विशेषकर महाराष्ट्र, गुजरात, मध्य प्रदेश और राजस्थान में 28 जुलाई तक कमी स्थिति गम्भीर बनी रही जब देश की कुल मिलाकर संचयी

††सभा में यह प्रश्न श्रीमती सविता शारदा द्वारा पूछा गया।