>

Title : Discussion on the motion for consideration of the Metro Railways (Amendment) Bill, 2009. (Bill Passed).

MADAM SPEAKER: Now, the House will take up item no. 9, which is Metro Railways (Amendment) Bill, 2009.

Hon. Members, the Metro Railways (Amendment) Bill, 2009 is being taken up for consideration and passing. As there is little time left to hold the meeting of Business Advisory Committee for allocation of time on this Bill, if the House agrees, one hour may be allotted for discussion on this Bill.

I hope the House agrees.

SEVERAL HON. MEMBERS: Yes.

MADAM SPEAKER: Hon. Minister to speak.

श्रीमती सुषमा स्वराज (विदिशा): अध्यक्ष महोदया, आज की कार्यावली में प्राइस राइज पर चर्चा लिस्टेड है और बहुत दिनों से यह चर्चा चली आ रही है, किसी न किसी कारण से, मैं किसी पर दोषारोपण नहीं करना चाहती, वह टलती रही है। पूरा देश देख रहा है कि महंगाई पर लोक सभा में चर्चा नहीं हो पा रही है। हर बार सरकार इसके ऊपर कोई न कोई लेजिस्लेटिव बिजनेस या कुछ और लगा देती है।...(व्यवधान)

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND MINISTER OF WATER RESOURCES (SHRI PAWAN KUMAR BANSAL): Madam Speaker, this I would have to object to. यह कहना ठीक नहीं है कि उसके ऊपर कुछ और लगा देते हैं। दो बार इसके लिए समय तय हुआ था, पूरे सदन को मालूम है, बाहर लोगों को मालूम है कि किस कारण से वह नहीं लगा। दो बार आपने समय तय किया। सभी माननीय सदस्य मुझसे मुत्तफिक होंगे कि सरकार का जो लेजिस्लेटिव बिजनेस होता है, उसे प्राथमिकता देनी होती है। इसके ऊपर और कोई विषय नहीं लगा। अब जैसा इन्होंने कहा, मैं उसके ऊपर नहीं जाना चाहता कि क्यों नहीं लगा, लेकिन सभी जानते हैं कि वह क्यों नहीं हो पाया। पहले दिन हमने उसके लिए माना था, शुरूआत में जब उसकी बात हुई थी, कीमतों की बढ़ोत्तरी की, तो हमने कहा था कि हम उस पर डिस्कशन करने को तैयार हैं। आज भी हम इन दो बिल्स के बाद उस पर डिस्कशन करने के लिए, बेशक थोड़ा मुश्किल है मंत्री साहब के लिए क्योंकि उनको राज्य सभा में पहुंचना है, अगर आप तैयार हैं तो यहां बहस चलती रहेगी, आप इसके लिए इजाजत दें, बाद में जैसा समय ठीक बैठेगा, आज या कल वह इसका जवाब दे देंगे।

श्रीमती सुषमा स्वराज : आप इन बिल्स को पारित कराने के तुरंत बाद प्राइस राइज की चर्चा शुरू करवा दीजिए, यही हमारा कहना है।...(व्यवधान)मैं चाहूंगी कि सरकार इसको मान ले।

श्री पवन कुमार बंसल: आपका यह कहना गलत है कि हम इसे नहीं चाहते हैं और हम इसके ऊपर दूसरे विषय लगा देते हैं।...(व्यवधान)

श्रीमती सुषमा स्वराज : सरकार इसको मान ले। उस दिन अगर आप बुंदेलखण्ड का जवाब दे देते, तो चर्चा हो जाती।...(व्यवधान)

श्री पवन कुमार बंसल: आप जानती हैं कि क्या बात हुई थी, फिर भी एक तरीका बन गया था कि हाउस को चलाना नहीं है।...(व्यवधान) हमें उस दिन भी किसी तरह की कोई तकलीफ नहीं थी।...(व्यवधान) आपकी वह बात बेबुनियाद थी।...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप लोग आपस में बात मत कीजिए। कृपया आप लोग बैठ जाइए।

â€¦(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप लोग शान्त रहिए। सदन का समय बहुमूल्य है। दो दिन बचे हैं। अभी हमें दो बिल्स पारित करने हैं, उसके बाद प्राइस राइज को लेकर सभी चिन्तित हैं, उस पर चर्चा करनी है। इसलिए कृपया आप सदन को सुचारू रूप से, शांतिपूर्वक चलने दीजिए।

â€¦(व्यवधान)

THE MINISTER OF URBAN DEVELOPMENT (SHRI S. JAIPAL REDDY): I beg to move:

> "That the Bill further to amend the Metro Railways (Construction of Works) Act, 1978 and to amend the Delhi Metro Railway (Operation and Maintenance) Act, 2002, be taken into consideration."

MADAM SPEAKER: Mr. Minister, would you like to say something?

SHRI S. JAIPAL REDDY: Madam, I will make a very brief statement.

Presently there are three Acts governing, development, construction, operation and maintenance of Metro Railways, namely:

(i) The Metro Railway (Construction of Works) Act, 1978 for governing construction of Metro Railway in the metropolitan city of Kolkata and Delhi with provisions for extension to metropolitan cities of Mumbai and Chennai through Notification;

(ii) The Kolkata Metro Railway (Operation and Maintenance) Temporary Provision Act, 1985 for governing operation and maintenance of Metro Railway in the metropolitan city of Kolkata; and

(iii) The Delhi Metro Railway (Operation and Maintenance) Act, 2002 for governing operation and maintenance of Metro Railway in the National Capital Territory of Delhi.

The Central Government proposes to extend the Delhi Metro to area under the control of the New Okhla Industrial Development Authority (NOIDA) in the State of Uttar Pradesh and to Gurgaon in the State of Haryana. The construction work has already begun by the Delhi Metro Rail Corporation Ltd. In view of the Commonwealth Games being held in October, 2010, these extensions are required to be completed before that period. In fact, Metro extension to NOIDA is scheduled for commissioning by 30.8.2009.

The Metro Rail System has been approved by the Central Government for Bangalore and Chennai and the construction work has already begun at these places also. Other cities, where such system is under different stages of consideration and implementation are Chandigarh, Hyderabad, Kochi and Mumbai. There are no statutory provisions at present which may provide a legal cover for development, construction, operation and maintenance of Metro Railways in these cities.

Therefore, it has become necessary to make suitable amendments in the Metro Railways (Construction of Works) Act, 1978 and the Delhi Metro Railway (Operation and Maintenance) Act, 2002, so as to make the provisions of both these Acts applicable to the Metro Railways in the National Capital Region, Metropolitan cities and other Metropolitan areas for development, construction, operation and maintenance of Metro Railways. The provisions of the Delhi Metro (Operation and Maintenance) Act, 2002 are not being made applicable to the Metropolitan city of Kolkata because the operation and maintenance of Kolkata Metro Railway is at present being regulated in accordance with the provisions of the Kolkata Metro Railway (Operation and Maintenance) Temporary Provisions Act, 1985.

The Bill seeks to achieve the above objects.

MADAM SPEAKER: Before I call the other hon. Member to speak, we have very little time for this particular Bill. So, I would request, if the House agrees, we may skip the `lunch hour'.

SEVRAL HON. MEMBERS: Yes, Madam.

SHRI S. JAIPAL REDDY: Madam, could I make one additional request? Since the Bill is very urgent, and since the Bill is intended to usher in Metro transport revolution in the country, it is totally non-controversial. I suggest, we could do without discussion and have the Bill passed because this Bill was passed in the Lok Sabha earlier also.

श्री शरद यादव (मधेपुरा): अध्यक्ष महोदया, इसमें कोई विवाद नहीं है, इसे पास करवा दें।...(व्यवधान) मैं मंत्री जी से पूरी तरह सहमत हूं कि इस बिल पर ज्यादा बहस की जरूरत नहीं है इसलिए इसे पास कर दिया जाए। हम लोग जल्द से जल्द महंगाई पर चर्चा करना चाहते हैं।...(व्यवधान)

13.00 hrs

डॉ. शफ़ीकुर्रहमान बर्क (सम्भल): मैडम, इस पर बहस कराने की जरूरत नहीं है, आप इसे पास कराइये। आप महंगाई पर बहस कराइये।

श्री लालू प्रसाद (सारण): मैडम, आप मेरी बात एक मिनट सुन लीजिए।

अध्यक्ष महोदया : आपको एक मिनट बोलने के लिए दे देंगे।

...(व्यवधान)

MADAM SPEAKER: I think, if the House agrees, we can pass this Bill without discussion.

श्री जय प्रकाश अग्रवाल (उत्तर पूर्व दिल्ली): यह तरीका सही नहीं है। अगर उनकी कोई बात सुनी जाएगी, तो हमारी बात भी सुनी जाएगी। ...(व्यवधान) गांधी जी का सपना आज साकार हो रहा है।...(व्यवधान)

MADAM SPEAKER: The sense of the House is that we should pass it without discussion.

The question is:

> "That the Bill further to amend the Metro Railways (Construction of Works) Act, 1978 and to amend the Delhi Metro Railway (Operation and Maintenance) Act, 2002, be taken into consideration."

The motion was adopted.

MADAM SPEAKER: The House will now take up clause-by-clause consideration of the Bill.

The question is:

> "That clauses 2 to 16 stand part of the Bill."

The motion was adopted.

Clauses 2 to 16 were added to the Bill.

Clause 1, the Enacting Formula and the Long Title were added to the Bill.

MADAM SPEAKER: The Minister may now move that the Bill be passed.

SHRI S. JAIPAL REDDY: Madam, I beg to move:

> "That the Bill be passed."

MADAM SPEAKER: Motion moved:

> "That the Bill be passed."

...(*Interruptions*)

अध्यक्ष महोदया : आपको भी बोलने का मौका देंगे।

...(व्यवधान)

श्री राकेश सिंह (जबलपुर): हमें भी बोलने का मौका दिया जाए।...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप सभी को हम थर्ड-रीडिंग से पहले बोलने का मौका देंगे। आप बैठ जाइये। ऑनरेबल मैम्बर्स, आपको थर्ड-रीडिंग से पहले बुला लेंगे, आप बैठ जाइये।

...(व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद : मेरा इससे विरोध नहीं है लेकिन जब मैं रेल मंत्री था उस समय भी हमने इस सवाल को उठाया था कि यह रेल का सब्जैक्ट है, स्टेट सब्जैक्ट नहीं है। यह जो मैट्रो-रेल है, इसमें इंजीनियर से लेकर टेक्नीकल-एक्सपर्ट तक रेलवे का है, स्टेट का नहीं है। इसका जाल सब जगह फैले, हमें इससे मतलब नहीं है, हम इसका सपोर्ट करते हैं लेकिन जो मैट्रो रेल है इसे भारतीय रेल के समानांतर चारों तरफ खड़ा किया जा रहा है, इस पर आप विचार करिये। हमारी राय है कि जब इंजीनियर्स और एक्सपर्ट्स हमारे हैं लेकिन भारतीय रेल को कुछ भी रिटर्न नहीं हो रहा है, उससे भारती रेल को कुछ मिल भी नहीं रहा है, इसलिए दो पैरलल संगठन इस देश में चलाये जाएंगे, यह मेरी समझ से उचित नहीं है। मैट्रा का काम भारतीय रेल के तहत रहना चाहिए। दो जगह कोलकाता और मुम्बई में यह काम इंडियन रेलवे के प्रव्यू में आता है। लेकिन यह हर शहर में बन रही है और जो वहां हालात हो रहे हैं वे आपने देखें होंगे। इसलिए मेरा माननीय मंत्री जी को सुझाव है कि यह सब्जैक्ट ऐसा है और आपको स्मरण होगा कि मैंने उस समय भी कहा था कि ब्रॉडगेज लाइन बिछाई जाए, आपने स्टेंडर्ड गेज किया। स्टेंडिंग कमेटी की सिफारिश भी थी और हम आपका ध्यान आकृष्ट हम कर रहे हैं कि इसे इंडियन रेलवे के हाथों में ही रहना चाहिए। यह स्टेंडिंग कमेटी की सिफारिश भी है, चिंता भी है। हर शहर में इसे देखा जा रहा है और सामान बाहर के देशों से आ रहा है, देश का पैसा बाहर जा रहा है, बाहर से इसके डिब्बे और इंजन आ रहे हैं। मेरी

समझ से ठीक है यह फैसिलिटी मिले, इसका हम विरोध नहीं करते हैं।

हम इसका विरोध नहीं करते हैं, लेकिन यह रेलवे का विÂाय है। यह रेलवे के हाथ में होना चाहिए, न कि हर शहर की हर सरकार के हाथ में दिया जाए।

श्री जय प्रकाश अग्रवाल : महोदया, राजीव गांधी जी मेट्रो को सबसे पहले दिल्ली में लाना चाहते थे। मेट्रो बहुत विस्तार रूप में दिल्ली में आई है। हमें बहुत खुशी है कि मेट्रो ने दिल्ली में बहुत अच्छा काम किया है और इसकी खुशबू दूसरे राज्यों में भी फैली है तथा दिल्ली से बाहर भी इसका विस्तार होने वाला है। मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं कि वे मेट्रो को दूसरे राज्यों में भी ले जा रहे हैं, लेकिन दिल्ली में जनसंख्या के हिसाब से जो नक्शा बनाया है, उसमें कुछ तब्दीली आपको करनी चाहिए। इस बारे में एडवाज़री बोर्ड या कमेटी अभी तक नहीं है, वह बनाई जानी चाहिए, ताकि पब्लिक रिप्रेजेंटेटिव्स की बात उसमें रखी जा सके। जिस तरह से इसका विस्तार हो रहा है, वह दिल्ली के कुछ हिस्सों में हो रहा है। तीन चौथाई दिल्ली में सिर्फ तीन लाइनें डाली गई हैं, जबकि 70 प्रतिशत जनसंख्या दिल्ली के उन एरियाज़ में है, जहां मेट्रो का विस्तार नहीं हुआ है। आप मेट्रो को गुडगांव ले जाए, फरीदाबाद ले जाएं, नोएडा ले जाएं, लेकिन दिल्ली के गरीब इलाके जैसे नार्थ ईस्ट का इलाका है, वहां ले जाएं।

अध्यक्ष महोदया : आप अपनी बात समाप्त कीजिए।

श्री जय प्रकाश अग्रवाल : महोदया, आपने लालू जी को ज्यादा बोलने का मौका दिया है, आप मुझे भी बोलने का मौका दीजिए।

अध्यक्ष महोदया : आप कृपया संक्षेप में बोलिए।

श्री जय प्रकाश अग्रवाल : मेट्रो केवल पैसा कमाने की संस्था नहीं है, जिस समय मेट्रो शुरू की थी, उस समय आपने कहा था कि मेट्रो स्टेशन के साथ पार्किंग भी देंगे, लेकिन अब एक नई तब्दीली हो गई है कि पार्किंग की जो जगह दी जानी थी, उसका मेट्रो द्वारा कमर्शियलाइजेशन किया जा रहा है, जो बहुत गलत है। इससे मेट्रो की प्रतिष्ठा दांव पर लगेगी। मेट्रो से पैसा कमाना हमारा काम नहीं है, लोगों को सहूलियत देना हमारा काम है। आप किसी बिल्डर के कहने से, जिसका मेट्रो में एक नया पैसा भी नहीं लगा, आज लोग इस बात पर सवाल उठाते हैं कि आप क्यों कमर्शियलाइजेशन कर रहे हैं। आप वहां पार्किंग बनाएं, रेस्टोरेंट बनांए, ताकि यात्रियों को ज्यादा से ज्यादा फायदा मिल सके। आप नए स्टेशंस बनाएं, स्टेशंस का विस्तार करें। मैं आशा करता हूं कि जब मंत्री जी उत्तर देंगे, तो इस बात का ध्यान रखेंगे।

मैं एक दूसरी बात और कहना चाहता हूं कि मेट्रो का वापिस आने का जो समय है, वह बहुत कम है। इस वजह से पीक आवर्स में यात्रियों को मेट्रो के लिए बहुत इंतजार करना पड़ता है। आप केंद्रीय सचिवालय या राजीव गांधी चौंक से चारों तरफ जो लाइनें जाती हैं, उन लाइंस की स्टडी करवाएं, जिससे कि यात्रियों को जो तकलीफ हो रही है, वह दूर हो सके। मेट्रो दिल्ली में बहुत अच्छा काम कर रही है। दिल्ली सरकार ने मेट्रो का विस्तार करने में बहुत मदद की है, केंद्रीय सरकार ने बहुत मदद की है। मैं चाहता हूं कि मंत्री जी मेट्रो का विस्तार गरीब इलाकों में भी करें।

श्री राकेश सिंह : महोदया, पूरे सदन की भांति मैं इसके समर्थन के लिए खड़ा हुआ हूं। यह बात सत्य है कि आज मेट्रो हमारे देश की बड़ी आवश्यकता बन चुकी है। इसके साथ मैं माननीय मंत्री जी को यह भी कहना चाहता हूं कि रेलवे आज मात्र आवागमन का साधन ही नहीं है, बल्कि देश के विकास की जो प्रक्रिया है, उसे गति प्रदान करने वाला उपक्रम भी है। आज हम 21वीं सदी में हैं, लेकिन

हम देश के विकास को कुछ चुनिंदा शहरों तक सीमित करके ही नहीं देख सकते हैं। देश में बढ़ती हुई जनसंख्या जिस तरह का दबाव देश पर पैदा कर रही है, आने वाले समय में पूरे देश के भीतर आवागमन को लेकर बहुत विचित्र स्थितियां पैदा होने वाली हैं। मेरा मंत्री जी से आग्रह है कि जब हम मेट्रो रेल की बात करें, तो इसे मात्र कुछ शहरों तक सीमित न करें। मैं कहना चाहता हूं कि यह ठीक है कि आबादी की दृष्टि से हमें जहां महसूस हो रहा है कि इस क्षेत्र में मेट्रो पहले शुरू की जानी चाहिए, इससे मेरी सहमति है, लेकिन आज हम उन शहरों को, उन प्रदेशों को कैसे छोड़ दें, जो आजादी के बाद से लगातार पिछड़े हुए हैं और उपेक्षित हैं।

मैं विशेष रूप से मध्य प्रदेश की बात करना चाहता हूं कि वह एक ऐसा प्रदेश है जो आजादी के बाद से विकास की दृष्टि से पीछे है, लगातार उसकी उपेक्षा हुई है। उस प्रदेश में भी मैट्रो की अवधारणा पर विचार किया जाना चाहिए। आज आप और भी शहरों के लिए मैट्रो रेल की अवधारणा को विकसित करने के लिए विचार कर रहे हैं। इसलिए मेरा आपसे आग्रह है कि विशेष रूप से जिस लोक सभा क्षेत्र से मैं चुनकर आता हूं, आज वह भी 15 लाख से ऊपर की आबादी का शहर जबलपुर है। उसके साथ भोपाल है जो मध्य प्रदेश की राजधानी है, इंदौर है, ग्वालियर है। ये वो शहर हैं जहां पर मैट्रो रेल की अवधारणा को विकसित करने पर विचार किया जाना चाहिए। इसके साथ ही मेरा आपसे यह भी कहना है कि जो नजदीकी दो शहर हैं, उनमें भी आवागमन की दृष्टि से इस बात पर विचार होना चाहिए कि उनमें भी मैट्रो रेल की सुविधा उपलब्ध कराई जाए। मैं ऐसा मानता हूं कि आने वाले कल में देश की जनसंख्या के बढ़ते हुए दबाव को देखते हुए आप उन पिछड़े हुए क्षेत्रों के लिए मैट्रो रेल के प्रारम्भ करने पर विचार करेंगे। आपने मुझे बोलने का अवसर दिया। आपको मैं बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं।

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY (KOLKATA UTTAR): Madam Speaker, Kolkata Metro Railway is the only Metro Railway operated by the Indian Railways.

SHRI LALU PRASAD : Mumbai Metro also.

SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY : Mumbai Metro also is there. ...(*Interruptions*) There is a proposal for East-West Metro in the city of Kolkata by an investment of Rs. 5400 crore in collaboration with Japan. What I would rather mention is that in the passages and the areas which have been selected for the Metro Railway, thousands of houses will be collapsed; thousands of people will be evicted from this area; and the city of Kolkata will really be in a paralyzed condition.

What I would like to propose is that when Indian Railways have a better infrastructure − it is a huge affair, they have everything in their possession − better Metro Railway in the city of Kolkata be allowed to be handed over to Indian Railway itself, which can easily be implemented in a better manner. I cannot understand as to why the Urban Development Ministry should perform in such a manner in the Government, with the State Government, for implementation of this Railway in the city of Kolkata causing damages to the people of the city of Kolkata. So, as such, it is the area which falls totally under the jurisdiction of my Parliamentary constituency in the city of Kolkata which I represent. Even as a Member of Parliament, it has never been discussed with me, and I have never been called, as to how this project is going to be implemented. So, it is my humble submission before you, for the interest of the people of the State, for the interest of the people of Kolkata, that let this Metro Railway Project be implemented but be implemented through Indian Railways only.

श्री मुलायम सिंह यादव (मैनपुरी): अध्यक्ष महोदया, जब सब यह जानते हैं कि रेलवे विभाग हिन्दुस्तान में सबसे अच्छा काम करता है तो मैट्रो का काम दूसरी एजेंसी को देने की जरूरत क्या पड़ी थी? जब हमारे पास ही सब कुछ उपलब्ध है तो विदेशों से मंगाने की आवश्यकता क्या है? इसके पीछे क्या कारण है, मैं यह समझ नहीं पा रहा हूं। रेल मंत्री जी बहुत समझदार हैं, जानती हैं। लेकिन कलपुर्जे बाहर से मंगाने की जरूरत क्या है? जब सब कुछ हमारे देश में उपलब्ध है, पता नहीं विदेशी चीजों से लोग क्यों ज्यादा प्रभावित होते हैं? यह मेरी समझ में नहीं आता। यह सच है कि यहां सब कुछ है।...(व्यवधान) हमारे इंजीनियर्स सबसे योग्य एवं सक्षम हैं, सब कुछ हैं लेकिन इसके बाद मैं आपको राय दे रहा हूं कि आप अपने देश के लोगों से ही काम कराइए और रेलवे की जो हमारी एजेंसी है, वहां के इंजीनियर्स हैं, वहां काम करने वाले लोग सबसे अच्छे माने जाते हैं और वे लोग ही काम कर रहे हैं, फिर बाहर पैसा क्यों दे रहे हैं? बाहर के लोगों को कमीशन देने का क्या फायदा है? हमारे रेलवे विभाग में ही जब योग्य से योग्य काम करने वाले लोग हैं, और यह मैं वास्तव में कह रहा हूं कि रेल विभाग का देश में सबसे अच्छा काम है।

श्री शरद यादव (मधेपुरा): माननीय अध्यक्ष महोदया, इस मुद्दे पर बहस की काफी गुंजाइश थी लेकिन महंगाई का सवाल कठिन है इसलिए इसे तत्काल लेना जरूरी है। मैं निवेदन करना चाहता हूं कि इस देश में हम लोगों ने लोकसभा के जरिए स्टैंडिंग कमेटी की एक व्यवस्था चालू की थी। मेरा आपसे कहना है कि आपके साथ जुड़ा मामला है कि सदन में हर चीज पर बहुत विस्तार से चर्चा नहीं हो सकती इसलिए मिनी पार्लियामेंट बनाई गई और भीतर बहस करने का एक रास्ता खोला गया। मैं आपसे निवेदन करता हूं कि स्टैंडिंग कमेटी की जितनी सिफारिशें हैं, उनको लागू नहीं किया जाता है। माननीय मुलायम सिंह ठीक कह रहे थे कि कोलकाता में ब्रॉड गेज बनाया। दिल्ली में चार तरह के गेज बनाए - मीटर गेज, ब्रॉड गेज और स्टैंडर्ड गेज बनाये और दिल्ली में चौथा गेज बना दिया जो न मीटर गेज है, न मेट्रो गेज है और न ब्रॉड गेज है। इस बारे में बहुत डिबेट स्टैंडिंग कमेटी में हुई है लेकिन आज इस पर बहस नहीं हो सकती। यदि आप इस बारे में बहस करा देतीं तो भी सब चीजें आगे चलती क्योंकि पार्टियों की संख्या ज्यादा है। मैं आपसे कहना चाहता हूं कि सदन में उधर बैठने वाले लोगों ने एक नया, बढ़िया और बेहतर तरीका निकाला था और उसमें बहुत विस्तार से बहस होती थी। लेकिन स्टैंडिंग कमेटी की जितनी रिकमेंडेशन हैं, रिपोर्ट्स है, उनको सरकार कूड़ेदान में फेंक देती है, लागू नहीं करती है। यह असली सवाल है क्योंकि इसमें ही ज्यादा बहुत शिद्दत से लोगों को भत्ता मिलता है, अफसर बैठते हैं, लोग बैठते हैं, मिनिस्टर बैठते हैं और सब तरह से तैयारी होती है। मैं आपके माध्यम से पार्लियामेंटरी अफेयर मिनस्टर साहब से कहना चाहता हूं कि यह बहुत बड़ा काम है। स्टैंडिंग कमेटी की रिपोर्ट को सरकार देखती भी नहीं है बल्कि अपने मन से रीति बनाकर आगे बढ़ती है।

महोदया, यहां मेट्रो रेल का बिल आया है। रेल विभाग के पास हर तरह की ताकत है, सुविधा है। हमें अपनी ताकत का विस्तार करना चाहिए था जबकि हमने विदेशों से सामान मंगाने के लिए रास्ता बना दिया। मैं नहीं कहता कि आपकी नीयत खराब है। लेकिन यह चला हुआ चलन है और आपने रास्ता बनाया है कि चाहे इंजन हो या डिब्बे हों, सब चीज बाहर से आ रही है। आपके पास पूरी तरह से शक्ति थी, कम्पिटेंस था। आपके पास रेल जैसा सक्षम विभाग था लेकिन आपने देश भर में ठीक से इसका इस्तेमाल नहीं किया। मैं आपसे एक और बात कहना चाहता हूं और मेरी विनती है कि इसका छोटे शहर में भी विस्तार होना चाहिए। मैं यह भी कहना चाहता हूं कि दिल्ली में जो गलती हो गई है वह गलती बाकी जगह न हो। इसका विस्तार रेल के ब्रॉड गेज पैरामीटर में हो, कोलकाता में यही है, आप बाकी जगह भी करेंगे तो रास्ता ठीक बनेगा। यह देश के लिए भी ठीक रहेगा। इसे अलग रास्ते और संस्थाओं से चलाने का काम ठीक नहीं है। मैं आपसे विनती करता हूं कि स्टैंडिंग कमेटी की ताकत, शक्ति और बहस बेकार जा रही है इसलिए बहस रिवाइव करनी चाहिए, जीवंत करनी चाहिए जिससे पार्लियामेंट जीवित हो सके। धन्यवाद।

श्री लालू प्रसाद : रेलवे के इंजीनियर श्रीधरन हैं।...(<u>व्यवधान</u>)

SHRI TATHAGATA SATPATHY (DHENKANAL): Madam, I would like to be very short because the House has agreed to bypass the discussion on this Bill.

Madam, I would just like to bring two things to your notice as the common person of this country or rather I would say, as *hoi polloi*. I have traveled by the Delhi Metro. I think, most of the hon. Members have not travelled much by the Delhi Metro; I doubt if the Minister, except for inauguration or special festivals, would have ever travelled by the Metro.

Madam, I have noticed two things which I would like to bring to your notice. The first one is that a terror accident is just about to happen in the Delhi Metro. I am not predicting it. I am not a soothsayer like most politicians are soothsayers. I am not like that. I am incapable of that. But, Madam, if you go to a metro station and you board the coaches, you will realize yourself that something could go wrong at any time; and there is absolutely no care being taken. This is our peculiar Indian mentality. When something happens, then we go on with green alert, red alert and blue alert. After that, within three-four days, everything is back to normal. This is one thing.

Second thing that I would like to bring to your notice is that everybody heard about the Zamrudpur accident in Delhi. Even today, the people around that area are not getting water. But the interesting fact is about the main engineer responsible for that, who had been deputed from the Indian Railways to work for the DMRC. The moment the accident happened, this gentleman was so smart that he sent a letter to the Chief of the DMRC and said: "This fault is mine. Therefore, I may be sent back to my parent cadre." Now, is that a punishment? If somebody does that, is the Government not responsible? If an accident has happened, if lives have been lost, will that person be put to task or not? It is because, gradually the Government and the establishment in India are forthrightly and openly projecting an image that human lives do not hold any meaning for them. If two-three persons die or if 60 people die, it does not matter to them! We are a huge country of one billion, 100 million people.

MADAM SPEAKER: Please conclude now.

SHRI TATHAGATA SATPATHY : Yes, Madam.

So, I would just like to say that these two things should be taken into account by the Ministry.

SHRI T.R. BAALU (SRIPERUMBUDUR): Madam Speaker, I am sorry; I have to totally differ with the views of some of my friends and leaders here. They have suggested that this project should be invariably executed by the Ministry of Railways only. I was of the same view. But at the same time, in my own Constituency, in Chennai itself, the Mass Rapid Transit System (MRTS), the foundation stone of which was laid during 1980s, has been completed only in 2007 up to Velacherry from Beach. For that matter, the sharing pattern was 33 per cent by the Central Government and 67 per cent by the State Government. For this particular project, it took 27 years to complete up to Velacherry!

Madam, this particular system of Metro Railways, MRTS, is handled by the State Government with sharing of the Central Government and the State Government.

But because of the paucity of funds, many railway schemes, whose foundation stones had already been laid, are not seeing the light of the day. Thousands of such foundation stones have been laid. Mr. Basu Deb Acharia was the Chairman of the Standing Committee on Railways. He himself has mentioned about it many times.

So, first of all, I would like to submit that the Minister in-charge should be asked to complete the schemes, whose foundation stones have already been laid. The new schemes with Centre-State sharing (CSS), the Chennai Metro project should be extended up to Ambattur in the first phase and completed. I support the hon. Minister and request him to see that these projects, which are of utmost importance, are completed by sharing of State Government and the Central Government in time. Thank you.

SHRI BASU DEB ACHARIA (BANKURA): Madam, although the world over, the urban transport system is under the Ministry of Urban Development...(*Interruptions*)

मैडम, हमारे देश को छोड़कर विश्व भर में जो शहरी ट्रांसपोर्ट सिस्टम है, वह शहरी विकास मंत्रालय के नियंत्रण में हैं। लेकिन हमारे देश में खासकर कोलकाता मैट्रो के लिए पिछले दिनों यह प्रयास हुआ था कि इसे भारतीय रेलवे से अलग करके शहरी विकास मंत्रालय के नियंत्रण में लाया जाए। परंतु यह उस समय नहीं हो सका। हम लोगों ने भी इसका विरोध किया था कि Kolkata Metro is part and parcel of the Indian Railways. इसीलिए उसका अलग सिस्टम है। स्टैंडिंग कमेटी में इसके ऊपर गंभीरता से विचार हुआ और हमने उस समय कुछ सिफारिशें दी थीं। उसमें सिफारिश शहरी विकास मंत्रालय की तरफ नहीं, बल्कि रेलवे मंत्रालय की तरफ सिफारिश थी और लालू जी उस समय रेल मंत्री थे। पता नहीं, उन्होंने उस सिफारिश पर क्या किया? पहली सिफारिश सेफ्टी के बारे में थी। जो दुर्घटनायें घट रही हैं, उसकी जांच के लिये सेफ्टी कमिश्नर होता है जो रेल मंत्रालय के नियंत्रण में न होकर यह नागरिक उड्डयन मंत्रालय के कंट्रोल में है। जहां तक दिल्ली मेट्रो रेल का सवाल है, उसकी सेफ्टी के बारे ऐसा कोई तंत्र नहीं है, यह होना चाहिये। दूसरी सिफारिश गेज के बारे में थी। कोलकाता मेट्रो रेल ब्रॉड गेज पर है। हमारे देश में रेलवे के जितने प्रोडक्शन यूनिट्स हैं, चाहे वह आई.सी.एफ. हो, आर.सी.एफ. हो, सी.एल.डब्लयू. हो या डी.एल.डब्लयू हो, वहां से रोलिंग स्टॉक मिलता है। इसलिये ब्रॉड गेज वाले रोलिंग स्टॉक को बाहर से नहीं मंगाना पड़ता है। इन यूनिट्स के शुरु होने से पहले बाहर से मंगाया गया था लेकिन उसके बाद नहीं। जहां तक दिल्ली मेट्रो रेल का सवाल है, इसका रोलिंग स्टॉक बाहर से आयात करना पड़ रहा है। इस संबंध में हमें करोड़ों रुपया खर्च करना पड़ रहा है। इस प्रकार हमें बाहर के सामान पर निर्भर रहना पड़ेगा। मेरा कहना है कि मेट्रो रेल ब्रॉड गेज पर होना चाहिये। जब लालू जी के समय में इस संबंध में डिबेट हुआ था, उन्हें मालूम है या जब नीतिश जी रेल मंत्री थे, उस समय. भी यूनिलेटरली सिद्धान्त लिया गया था कि दिल्ली मेट्रो रेल स्टैंडर्ड गेज पर होगा। यह हो गया है लेकिन दूसरे शहरों में ब्रॉड गेज पर होनी चाहिये।

अध्यक्ष महोदया, कोलकाता मेट्रो रेल का प्लान 1970 में बना था, 1972 में फाऊंडेशन रखा गया जिसका 1978 में निर्माण कार्य शुरु हुआ और 1985 में 10 किलोमीटर मार्ग चालू हुआ। इस काम में कितने साल लग गये? उस समय जो प्लान बना था, यह टॉलीगंज-दमदम नहीं, रामराजा तालाब- साल्ट लेक भी था लेकिन रेल मंत्रालय ने उस संमय नहीं किया। टॉलीगंज-दमदम 15 किलोमीटर का काम किया गया। बाद में नीतीश कुमार जी ने गुड़िया तक एक्सटैंशन करने का सिद्धांत लिया। लालू जी ने इंटैरिम बजट में घोषणा की कि राज्य सरकार...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : अब समाप्त करिये। You just have to give the point.

...(*Interruptions*)

SHRI BASU DEB ACHARIA : I know. I was in the House.....(*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Please conclude.

...(*Interruptions*)

SHRI BASU DEB ACHARIA : Do not disturb me....(*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Please conclude.

...(*Interruptions*)

श्री बसुदेव आचार्य : नीतीश कुमार जी का सिद्धान्त था कि राज्य सरकार का 33 फीसदी का शेयर है...(व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Thank you so much. Please conclude. Please sit down. You have taken too much time.

Now, Shri Deepender Singh Hooda.

...(*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Nothing will go on record except what Shri Deepender Singh Hooda says.

*(Interruptions) â€¦ **

अध्यक्ष महोदया : अब आप समाप्त करिये। बसुदेव जी आपकी बात हो गई।

â€¦(व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Nothing will go on record.

*(Interruptions) â€¦ **

MADAM SPEAKER: You have completed. Please sit down.

...(*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Please sit down.

...(*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Thank you so much. Please sit down.

...(*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Please take your seat.

...(*Interruptions*)

MADAM SPEAKER : Please take your seat. You have spoken. Now you please take your seat.

...(*Interruptions*)

DR. RAM CHANDRA DOME (BOLPUR): Madam, what is this? They cannot disturb the House like this. ...(*Interruptions*)

MADAM SPEAKER : Please sit down.

...(*Interruptions*)

SHRI GOBINDA CHANDRA NASKAR (BANGAON): Madam, please allow us. What is being said is not right. ...(*Interruptions*)

---

* Not recorded

अध्यक्ष महोदया : आप बैठ जाइए।

â€¦(व्यवधान)

SHRI BASU DEB ACHARIA : We will not allow when you speak....(*Interruptions*)

MADAM SPEAKER : Please sit down.

...(*Interruptions*)

MADAM SPEAKER : Nothing will go on record except what Shri Hooda speaks.

*(Interruptions) â€¦ **

MADAM SPEAKER : It is a very important Bill. Let it be passed.

...(*Interruptions*)

MADAM SPEAKER : Let this Bill be passed. Please sit down.

...(*Interruptions*)

अध्यक्ष महोदया : आप शांति रखिए।

â€¦(व्यवधान)

SHRI BASU DEB ACHARIA : Madam, this is my last point. ...(*Interruptions*)What is this, Madam? I am here for the last 29 years. I have never seen such behaviour from the Members of this House. ...(*Interruptions*) The hon. Minister of Parliamentary Affairs should control these Members. ...(*Interruptions*)

MADAM SPEAKER : Please sit down.

...(*Interruptions*)

SHRI BASU DEB ACHARIA : Whenever I stand, they disturb like this. It is happening every time. ...(*Interruptions*) I want to know whether I have a right to speak or not. ...(*Interruptions*)

MADAM SPEAKER : Basu Deb Achariaji, please take your seat. You have spoken. Now you please conclude and sit down. I have called the name of Shri Hooda. You please conclude.

---

* Not recorded

SHRI BASU DEB ACHARIA : Madam, this is my question to the hon. Minister. He has not mentioned about the East-West Corridor of Kolkata. The detailed project report has been approved. There will not be any large scale damage. Most of the portion will be on elevated structure. What will be the role of the Ministry of Urban Development? He has not mentioned it in the Statement of Objects and Reasons. He should also mention or tell about the East-West Corridor of Kolkata. Thank you.

MADAM SPEAKER : Thank you so much. Shri Deepender Singh Hooda.

SHRI DEEPENDER SINGH HOODA (ROHTAK): Thank you Madam Speaker. I welcome the introduction of the Bill and I thank the hon. Minister for introducing such an important Bill. I specifically thank the hon. Minister for including the extension of Metro to Gurgaon and consideration of Metro in the city of Chandigarh. I think these two are very important for the area that I belong to.

महोदया, इसके साथ-साथ मैं मैट्रो की एक्सटेंशन को लेकर चार सुझाव मंत्री जी के सामने रखना चाहता हूं। मेरा पहला सुझाव है कि फरीदाबाद तक मैट्रो का सर्वे हो चुका है और तकरीबन यह योजना सिरे चढ़ने वाली है। फरीदाबाद तक मैट्रो के एक्सटेंशन की जो बात है, उसे जल्दी से जल्दी टेकअप किया जाना चाहिए। दूसरी बात, रोहतक, झज्झर में पड़ने वाला बहादुरगढ़ शहर एक आर्थिक केंद्र के रूप में उभरकर सामने आ रहा है। जिंद, सोनीपत, भिवानी, रोहतक और पूरा हरियाणा, बहादुरगढ़ होकर दिल्ली के अंदर आता है। बहादुरगढ़ तक जो मैट्रो के एक्सटैंशन की बात चली है, उसको जल्दी सिरे चढ़ाना चाहिए।

तीसरा सुझाव मैं देना चाहता हूँ। हमारे बाहरी दिल्ली के सांसद महाबल मिश्रा जी भी यहाँ बैठे हैं। नजफ़गढ़ का इलाका बाहरी दिल्ली का ग्रामीण क्षेत्र का इलाका है। वहाँ तक मैट्रो पहुँचनी चाहिए। इसके साथ-साथ आगे ढाँसा बॉर्डर होते हुए बादली तक मैट्रो के एक्सटैंशन की बात होनी चाहिए। चौथा सुझाव है कि कुण्डली तक भी मैट्रो आनी चाहिए क्योंकि पंजाब से जितना ट्रैफिक दिल्ली में आता है, वह सोनीपत, पानीपत और कुण्डली बॉर्डर होते हुए दिल्ली में जाता है। इसलिए कुण्डली बॉर्डर तक भी मैट्रो होनी चाहिए।

I have a couple of other suggestions to make. In Delhi Metro Rail Corporation, Delhi Government is a stakeholder and

shareholder. Now, the Metro is getting extended to places in other States − Noida in UP and Gurgaon in Haryana − and other areas. I think, these State Governments should also be considered stakeholders and shareholders. They do not have any share. What happens is that most of the expenses for extension of Metro to Gurgaon, Noida or any other place are borne by the respective State Government. So, this suggestion should also be taken into consideration. The Centre's grant-in-share in extension of Metro to the areas outside Delhi should be enhanced to compensate for that.

Finally, my last suggestion is that wherever there are terminal Metro stations, they should be very well integrated with the railway stations because a lot of traffic is coming through the Railways. The EMU system is very well established not only in the National Capital Region but across all the neighbouring States of Delhi. So, wherever the Metro is terminating on the extremities of Delhi, these terminal stations of Metro should be connected with the railway stations in a seamless manner so that we can carry forward that traffic. Thank you.

श्री महाबल मिश्रा (पश्चिम दिल्ली): माननीय अध्यक्ष महोदया, आपने महत्वपूर्ण बिल पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ। मैं इसके समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूँ। समर्थन करते हुए मैं तीन-चार सुझाव देना चाहता हूँ। राजीव गांधी जी के सपने को साकार करने के लिए जिस तरह से शीला दीक्षित जी की सरकार केन्द्रीय सरकार की सहायता से काम कर रही है, यह बहुत अच्छा और ऐतिहासिक काम हुआ है। दीपेन्द्र हुड्डा जी के तीन-चार सुझावों को मिलाते हुए मैं कहना चाहूँगा कि आज पूरा दिल्ली देहात मैट्रो से वंचित है। चाहे वह दिल्ली देहात गुड़गाँव से लगा हुआ हो, चाहे वह दिल्ली देहात बहादुरगढ़ से लगा हुआ हो, चाहे कुंडली से लगा हो, चाहे फरीदाबाद से लगा हुआ हो, दिल्ली देहात पूर्ण रूप से मैट्रो की सुविधा से वंचित है। आज दिल्ली देहात के लोग मैट्रो फैसिलिटी चाहते हैं। मैं तीन-चार सुझाव देना चाहता हूँ। मैं इन सुझावों के लिए मंत्री जी श्री जयपाल रेड्डी जी से आग्रह करूँगा कि मास्टर प्लान 2021 में इसका प्रावधान भी है। आज जिस तरह से हमारे यहाँ 28लाख वाहनों का रजिस्ट्रेशन है, दस साल के अंदर इसकी संख्या 65 लाख हो जाएगी। आज दिल्ली पर दबाव है। आज लोग अपनी गाड़ी से न आकर मैट्रो से चलते हैं। अभी सांसद साहब बोले कि हम मैट्रो से चलना पसंद करते हैं और इसके लिए वे जयपाल रेड्डी साहब को धन्यवाद देते हैं। लेकिन देहातों को जोड़ने के लिए नांगलोई से लेकर नजफ़गढ़ होते हुए कापसहेड़ा जयपुर रोड तक और ककरौला मोड़ से ढाँसा बॉर्डर तक दिल्ली में गाँव देहात के लोग इससे वंचित है। आज बहादुरगढ़ एक कॉमर्शियल सिटी बन गया है। गुड़गाँव भी कामर्शियल सिटी बन गया है। मैं स्वागत करता हूँ जो आप इसे नौएडा और गुड़गाँव तक ले जा रहे हैं। एनसीआर 30 किलोमीटर तक का रीजन बनता है। हम तो कहते हैं कि मैट्रो को 30 किलोमीटर तक आप ले जाएं। मैं इसका स्वागत करता हूँ। लेकिन दिल्ली देहात जो आज अपूर्ण है, दिल्ली देहात को पूरा करके आप आगे बढ़ें। कॉमनवैल्थ गेम्स को देखते हुए भी यह बहुत बड़ी सुविधा होगी। यदि आप दिल्ली देहात में मैट्रो का काम पूरा करने के बाद पूरे एनसीआर में ले जाएँ तो मैं उसका स्वागत करता हूँ।

***डॉ. किरीट प्रेमजीभाई सोलंकी (अहमदाबाद पश्चिम):** आदरणीय मैडम स्पीकर, मैं आपका और मेरे पक्ष भाजपा का शुक्रगुजार हूं कि मुझे "दि मेट्रो रेलवेज (अमेंडमेंट) बिल, 2009 पर बोलने के लिए समय दिया गया है।

अपना भारत देश, आज विकासशील देश है और हमारा उद्देश्य है कि हम जल्द से जल्द विकसित देश का दर्जा दिला सकें। उसके लिए हमें कई क्षेत्रों में बहुत भारी पुरूषार्थ करना पड़ेगा। जहां तक शहरी विस्तार का सवाल है, खास करके देश के मेट्रो सिटी का सवाल है, हम उसके इंस्ट्रक्चर में भारी सुधार करना पड़ेगा। बड़े-बड़े शहरों में ट्रैफिक एक बड़ा मसला है और जिस तरह से वाहनों की संख्या में बढ़ावा हो रहा है और ट्रैफिक की समस्यायें पैदा होती हैं इसके लिए हमें सोचना पड़ेगा और मेरे ख्याल से मास ट्रांस्पोर्टेशन ही इसका एकमात्र उपाय है। हमें अंतर्राष्ट्रीय दर्जे का मास ट्रांसपोर्टेशन जल्द कराना चाहिए।

मैं बधाइ देना चहता हूं कि दिल्ली मेट्रो रेल इसका बेमिसाल उदाहरण है। आजकल दिल्ली मेट्रो का बड़े पैमाने पर विकास किया जा रहा है, वह अभिनंदनीय है।

केन्द्र सरकार ने दिल्ली के अलावा बंगलौर और चैन्नई में मेट्रो रेल का काम शुरू कर दिया है। केन्द्र सरकार ने दूसरे मेट्रो सिटी जैसे कि चंडीगढ़, हैदराबाद, कोजी और मुंबई में उसे चालू करने का प्रस्ताव किया है, मैं उसका स्वागत करता हूं।

मगर, अहमदाबाद शहर जो मेरा मत विस्तार है, आजकल बहुत तेजी से विकास के पथ पर हे। गुजरात सरकार की विकासशील नीतियों के कारण अहमदाबाद का विकास तेजी से हो रहा है। मुझे यह कहते आनंद होता है कि गुजरात सरकार के विकासशील नीतियों और वहां की स्थानीय प्रजा के साकारात्मक रवैये की वजह से बड़ी भारी संख्या में भारत के दूसरे प्रांतों के लोग वहां स्थायी हो रहे हैं। मेरे कहने का तात्पर्य यह है कि अहमदाबाद की जनसंख्या बड़े पैमाने पर बढ़ रही है, शहर का विस्तार चारों दिशाओं में हो रहा है।

---

* Speech was laid on the Table

मुझे यह कहते हुए प्रसन्नता होती है कि केन्द्र सरकार ने अहमदाबाद को मेट्रो सिटी घोषित भी किया है। अहमदाबाद के पास कुछ 24-30 कि0मी0 की दूरी पर गुजरात की राजधानी गांधीनगर का निर्माण किया गया है। वहां की भी जनसंख्या बहुत तेजी से बढ़ रही है और अहमदाबाद तथा गांधीनगर एक दूसरे के बहुत करीब आ रहे हैं। यह दोनों ट्वीन सिटी के लिए यातायात का मसला गंभीर है और वहां .ट्रांसपोर्ट की आवश्यकता है।

मैं माननीय स्पीकर मैडम आपके माध्यम से केन्द्र सरकार और शहरी मंत्री को निवेदन करता हूं कि अहमदाबाद-गांधीनगर ट्वीन सिटी को मेट्रो रेल ट्रेन की सुविधा देना समय की मांग है। गुजरात सरकार इस मसले पर गंभीरता से विचार कर रही है और उत्सुक भी है। मैं अहमदाबाद, गांधीनगर ट्वीन सिटी में मेट्रो रेल उपलब्ध करने का प्रस्ताव करता हूं।

*DR. PRASANNA KUMAR PATASANI (BHUBANESWAR): Relating to the Bill on Metro is highly debated. I like to draw your kind attention that the metro work is started in the country at Delhi after Kolkata is highly commendable that the government initiated the work perfectly. Country needs more metros should be worked out immediately in Mumbai and also most of the important cities of the country including capitals of all the States. In abroad the metro work is so successfully implemented by those government, three tires of metros under beneath the earth is so successfully which is working there to avoid the traffic congestion. The Delhi Metro work should be properly guided and inspected to protect the human life as two incidents already occurred in Delhi. The poor labourers are dying. To save their life, the consultation with foreign experts should be consulted and the compensation should be given to poor people those have sacrificed their life and at the same time I solicit your kind help to impose on the Central Government for allocation of grants in the next budget to start the metro works of Bhubaneswar, the capital of Orissa. I have been proposing that it should be immediately metro including Cuttack, Bhubaneswar and khurda to avoid the

---

* Speech was laid on the Table

traffic congestion and the road accidents. Both are the big cities − Cuttack and Bhubaneswar and Khurda the ex-capital of Orissa having high historical heritage and all these metro work should be stared immediately to survey the areas and the project work may please be taken through you Madam to apply your holy order to the concerned departmental minister.

MADAM SPEAKER: Now, hon. Minister.

...(*Interruptions*)

श्री मुलायम सिंह यादव : अध्यक्ष महोदया, हमें दो मिनट दे दें, मुझे एक ज़रूरी बात कहनी है। ...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : अब ऑनरेबल मिनिस्टर को जवाब देने दीजिए।

...(व्यवधान)

SHRI PRABODH PANDA (MIDNAPORE): Madam, please allow me to speak. ...(*Interruptions*)

SHRI NAMA NAGESWARA RAO (KHAMMAM): Madam, I also want to speak. ...(*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Hon. Minister, please start.

...(*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: No, it was to be a very short discussion.

...(*Interruptions*)

अध्यक्ष महोदया : प्लीज़, उनको ध्यान से सुन लीजिए।

...(व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Hon. Minister, please begin.

...(*Interruptions*)

SHRI S. JAIPAL REDDY : Madam, ...(*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Hon. Minister, please start your reply.

...(*Interruptions*)

SHRI S. JAIPAL REDDY : Madam, at the very outset ...(*Interruptions*)

MADAM SPEAKER: Only the hon. Minister's reply will go on record.

*(Interruptions) â€¦ **

SHRI S. JAIPAL REDDY : Madam, at the very outset, I would like to place on record my sense of profound gratitude to all the Parties in the House for lending such unqualified and wholehearted support to this Bill. It is because we are all together to usher in urban metro transport revolution. ...(*Interruptions*) We all recognize that urbanization is growing apace and the need for increasing reliance on public transportation. Even in regard to public transportation, nothing may be considered as good; as modern; as quick; and as comfortable as the Metro rail. Therefore, you find this kind of exemplary unanimity in the House.

Secondly, I would like to refer to this piece of legislation, which facilitates extension of Metro rail facility to all the cities in India if there is a political will, that is, if you have the will to mobilize the funds with a population of just one million and above. Metropolitan areas would mean all cities in India, and not merely the cities that I have referred to in my introduction.

Shri Lalu Prasad has been a special friend of mine for decades. He has lot of affection for me, and I reciprocate the affection. ...(*Interruptions*)

श्री मुलायम सिंह यादव : अब लालू जी सरकार में पैदल दोस्त हैं।

*(Interruptions) â€¦ **

अध्यक्ष महोदया : कृपया चेयर को एड्रेस कीजिए।

â€¦(व्यवधान)

** Not recorded*

अध्यक्ष महोदया : यह स्टेटमेंट रिकार्ड में नहीं जाएगा।

...(व्यवधान)

MADAM SPEAKER: Hon. Minister, please address the Chair.

...(*Interruptions*)

SHRI S. JAIPAL REDDY: But, Madam, I would like to tell Shri Lalu Prasad that he has gone back to his original slogan that all Metro transport should be handled by the Railway Ministry. I would like to tell him and all the friends in all humility that we need Metro rail whether it is done by the Railway Ministry, by the Urban Development Ministry or through cooperation with the State Governments. It is a matter of detail. But as regards this issue, this was discussed for many years -- when Shri Lalu was the Railway Minister -- and a decision was taken in the Cabinet that the Metro rail facility should be done through Special Purpose Vehicles, and this particular activity was entrusted to the Urban Development Ministry. I do not like to say more, but the important thing is that we are all trying to expedite the process of extension of Metro rail.

Shri Jai Prakash Agarwal had said that we should not commercialize the land available near Metro stations. I would not be able to agree with him for the simple reason that Metro rail is not an affordable mode of transport. It is a capital intensive

project. Governments not only need to subsidize heavily, the operations need to be subsidized through sources of non-metro revenue. However, I would like to assure him that parking facilities, such other facilities, will never be sacrificed for the same of commercialization. Whether it is airport or metro, non-core revenue is a very important source for such gigantic projects, therefore, let us not labour under outdated notions.

He also referred to the problem of peak hours. This is the problem with the public transport. During peak hours, we always witness overcrowding. During lean hours, there is a problem of lack of enough number of commuters. This is a phenomenon experienced all over the world; it is not only confined to Delhi or any city in India. However, we will address this problem to the extent possible.

Both Shri Jai Prakash Agarwal and Shri Mahabal Mishra sought more extensions. We will have to look at the viability aspects of these extension proposals. Rakesh Singhji wanted metro rail facility to be extended to many major cities in Madhya Pradesh, like Bhopal, Jabalpur and other cities. I would like to state here that the initiative has to be taken by the State Governments. I would like to tell Mulayam Singh Yadavji that we can go in for a metro rail transport in Lucknow also. We are prepared to mobilize our part of the fund. The Government of India is prepared to organize 50 per cent equity provided the State Governments come forward to organize the remaining part of equity. Wherever it is possible, some State Governments are choosing to go in for PPP model, as in Mumbai, and as in Hyderabad. Therefore, I request the State Government concerned to take initiative in the matter, and Government of India will never be found lacking in response in this regard.

Shri Sudip Bandyopadhyay has raised the question of East-West Corridor. Well, I have received representations from Members of their Party. We are looking into that. He has raised the questions in regard to large-scale displacement. We are in correspondence with the Government of West Bengal. I can only tell you today that we will not allow more displacement than is absolutely warranted. I think the fears of large-scale displacement need to be checked. I will look into that. I do not like to contradict or confirm. We are talking to the Government of West Bengal as to whether the facts mentioned by you are correct. When I get an authentic report, I will be able to respond to that.

Mulayam Singhji said that we are going in for foreign equipment; we should rely on indigenous equipment. I would agree with him in principle. But metro rail is a new area where new technologies globally are emerging. We need to tap the state-of-art technology. However, while utilizing the state-of-art technology from various parts of the world, we are not relaxing in regard to the need to indigenize. We are roping in Bharat Earth Movers to indigenize every possible thing in India. Now that we are thinking of metro extensions in various parts of the country, indigenization is a must; I agree with him. I assure him that we will focus on indigenisation. I must thank Shri Sharad Yadavji for the support he lent to this Bill. About whether it should be a standard gauge or a broad gauge is a question that has been settled. I do not think we should be re-opening such issues all the time. Fundamental issues should not be re-opened. The need of the hour is action, development and progress. There could be an unending argument on this question. I am sure Shri Lalu Prasad ji and all others would be able to produce a number of arguments in favour of broad gauge, but the question has been closed. In Delhi, for example, in extensions, we are going in for standard gauge. Will that mean any difference? The question whether you have a same broad gauge or a standard gauge, you will have to change the train. What is important is not the gauge. The train interchange is something which is unavoidable.

SHRI BASU DEB ACHARIA : It is not possible in Delhi. But what about other cities?

SHRI S. JAIPAL REDDY: Everywhere you have to keep changing the train. It is not going to bother commuters whether a particular train is in broad gauge or whether the next train is in standard gauge. That is a case all over the world. I would like to say another thing. Standard gauge is being adopted in most parts of the world. Therefore, when we need enough parts on emergency occasions, we need to be aligned to the international practices. That does not mean we should keep importing, we should keep indigenizing. But we cannot also be divorced from the emerging global pattern.

Shri Sharad Yadavji has referred to the need to take the recommendations of the Standing Committee seriously. I can assure him and all the Members of the House including the Members of my own Party that the recommendations of the Standing Committee are given due weight. We will come back to the House with the Action Taken Report on Standing Committee's recommendations.

श्री शरद यादव : अध्यक्ष महोदया, यह बहुत बड़ी बीमारी हो गई है। हमने स्टैंडिंग कमेटीज को इसलिए बनाया था कि वह एक मिनी पार्लियामेंट की तरह काम करेंगी, लेकिन कहीं भी, किसी जगह भी, कोई सुझाव नहीं माना जाता है। यदि स्टैंडिंग कमेटीज के 20 परसेंट या 30 परसेंट सुझाव भी सरकार द्वारा माने जाएं, तो वह भी नहीं हो पाता है। आप तो पार्लियामेंटेरियन हैं। आप तो एक जिम्मेदार मिनिस्टर हैं। आप तो इस बात को जानते हैं कि स्टैंडिंग कमेटीज का जो सवाल है, वह गम्भीर सवाल है। ऐसे विषयों पर सदन में बहस नहीं हो पाती है। बहस तो वहीं होती है और कितना धन, सम्पत्ति और समय, सब कुछ खर्च होता है।

MADAM SPEAKER: Please address the Chair. I think, hon. Members should address the Chair. Personal dialogue should not

go on in the House.

SHRI S. JAIPAL REDDY: I agree with him in regard to the importance of the Standing Committee.

Hon. Member Satpathyji talked about the possibility of terrorist attacks. Such possibilities, thanks to the volatile global situation, are inherent situations. But I would like to assure him that safety precautions, security precautions of the highest standards have been taken. There are all possible security precautions in place. But incidents happen, that is a different matter. We are not going to lower our guard. He referred to the recent accident. I would like to tell him with some degree of pardonable plight that in respect of accidents that take place at the construction stage, we are not doing badly. There is a global benchmark. And going by the global benchmark, I can tell you that we are way ahead of Singapore and slightly behind London.

In the last seven years when the Delhi Phase-I operated happily, I should say. not even one accident has taken place. There is a need to distinguish between unfortunate accidents that take place during the construction phase and operation stage. So far we have been able to avoid accidents. Let me tell you Delhi Metro Rail has been functioning with admirable regularity. It has been noted by everybody including international experts.

I thank Baluji for his wholehearted support. Basu Deb Achariaji has referred to East-West Metro. I am talking to all the Members of Parliament belonging to all parties; I am talking to the Government of West Bengal, and all the stakeholders. This is a matter to be ironed out through a process of talks.

Deepender Hoodaji has pleaded for further extensions - he referred to a number of towns - which again goes to prove the immense popularity of Metro Rail. He has also stressed the need for multi-modal integration in a seamless fashion. That is what we are aiming at. Metro Rail cannot function successfully in a vacuum. It has to be integrated with bus rapid transport system, with railway system, with all other modes of transport. That is what we are working for and aiming at.

Mahabal Mishraji also sought extensions. I would like to tell Mishraji that all extensions mean money. Therefore, one of the important criteria for approving of extensions is the viability. I am not saying absolute viability. We are getting very cheap loan from JAICO; we are pledging our money from the Budget; State Governments are raising money from their Budgets. Even so, Metro Rail operations are expensive. If they are found viable, they will be taken up.

श्री जय प्रकाश अग्रवाल : आप उसे गुड़गांव ले जा रहे हैं, फरीदाबाद ले जा रहे हैं, तो क्या आप दिल्ली में नहीं ले जाएंगे? क्या यहां के लोग पैसा नहीं दे रहे हैं?...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : कृपया उत्तर देने दीजिए।

श्री जय प्रकाश अग्रवाल : उत्तर तो दें, लेकिन जो जवाब ये दे रहे हैं, वह जवाब सही नहीं है। आप क्या कह रहे हैं कि यहां लोग टिकट के पैसे नहीं देते?...(व्यवधान)

श्री महाबल मिश्रा : आप कहीं भी ले जाइये, लेकिन 70 परसेंट दिल्ली के लोग मैट्रो से वंचित हैं और आप दूसरी जगह ले जाने की बात कर रहे हैं। ...(व्यवधान)

श्री जय प्रकाश अग्रवाल : आप यह कहिये कि हां, हम वहां भी ले जाएंगे।...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप उत्तर देने दीजिए। कृपया स्थान ग्रहण करिये। आप भी बैठिये।

श्री महाबल मिश्रा : आज दिल्ली देहात के लोग हर जगह जाने में असमर्थ हैं...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप उत्तर देने दीजिए। आप स्थान ग्रहण करिये।

श्री महाबल मिश्रा : आप यहां से मैट्रो ले जाने की बात कर रहे हैं, जबकि 70 परसेंट दिल्ली देहात के लोग मैट्रो से वंचित हैं। वहां गरीब लोग हैं, लेबर क्लास के लोग हैं, वे मैट्रो से जाना चाहते हैं। आज वहां पूर्वांचल के लोग हैं...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : आप उन्हें उत्तर पूरा करने दीजिए।

SHRI S. JAIPAL REDDY: Mahabal Mishraji, please note that when we are going in for extensions to Gurgaon or Noida the respective State Governments are also chipping in to make the extensions viable. If your extensions are found to be viable ...(*Interruptions*)

श्री महाबल मिश्रा : आप जो गुड़गांव तक ले गये, हमने उसका स्वागत किया है। लेकिन दिल्ली में नजफगढ़ एक ऐसी जगह है, जहां

सड़क पर 8-8 घंटे जाम रहता है।...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : उनको बात पूरी करने दीजिए।

श्री महाबल मिश्रा : ककरौला मोड़ से लेकर नजफगढ़ तक आप कह रहे हैं कि वायबिलिटी नहीं है तो आप सर्वे कराइये, वायबिलिटी है।...(व्यवधान)

अध्यक्ष महोदया : उनको बात पूरी करने दीजिए।

श्री महाबल मिश्रा : आपका यह कहना गलत है कि देहात के लोग पैसा नहीं देते हैं।

MADAM SPEAKER: What the Minister's says only will go on record.

श्री एस.जयपाल रेड्डी: मैंने यह नहीं कहा कि वायबिलिटी नहीं है। मैंने यह कहा कि अगर वायबिलिटी है तो एक्सटेंशंस कंसीडर किए जाएंगे। Therefore, without getting into details I cannot on the floor of the House give an assurance.

14.00 hrs.

This House is powerful; I am accountable to it. Therefore, I can give an assurance only when I get into the details. All the proposals referred to in regard to Delhi will be looked into. With this, I request that the Bill be passed.

MADAM SPEAKER: The question is:

"That the Bill be passed."

The motion was adopted.