

MR. SPEAKER The question is  
 "That leave be granted to introduce  
 a Bill further to amend certain taxation  
 laws in the Union territories

*The motion was adopted*

SHRI K. C. PANT I introduce†  
 the Bill

10 12 hrs

STATUTORY RESOLUTION RE DELHI  
 ROAD TRANSPORT LAWS (AMEND-  
 MENT) ORDINANCE AND DELHI  
 ROAD TRANSPORT LAWS (AMEND-  
 MENT) BILL

MR. SPEAKER We have only 1 hour  
 and 45 minutes left for the discussion on  
 the Statutory Resolution and the Delhi  
 Road Transport Laws (Amendment) Bill.  
 We have to take up the Private Members'  
 Business at 11 30 A.M. I propose that this  
 Bill may be finished earlier because it is  
 no use postponing it just for 10 minutes  
 to next week. I hope you will agree.

He has already filed the statement re-  
 garding the expenditure involved. Of  
 course that was quite a controversial matter.  
 It is safe that he has already filed it. Both  
 the Statutory Resolution and the Bill will  
 be discussed together.

Dr. Lakshminarain Pandeya

श्री ० लक्ष्मी नारायण पाण्डेय (सदस्य) अध्यक्ष  
 महाशय, मैं प्रस्ताव करता हूँ —

"यह सभा राष्ट्रपति द्वारा 3 नवम्बर 1971 का  
 प्रस्तावित दिल्ली सड़क परिवहन विधियाँ (समाधान)  
 अध्यादेश, 1971 (1971 का अध्यादेश संख्या  
 21) का निरनुमोचन करती है।

अध्यक्ष महोदय, इस सम्बन्ध में मेरा निवेदन  
 इस प्रकार है कि पिछले दिनों सरकार द्वारा

कई अध्यादेश निकाले गये और उन अध्यादेशों  
 की श्रृंखला में दिल्ली सड़क परिवहन विधियाँ  
 (समाधान) अध्यादेश भी साथ साथ लाया गया।  
 कुछ अध्यादेशों के बारे में तो यह बात समझ  
 में आती थी कि उन की प्रतिनियता थी प्राव-  
 श्यकता थी, लेकिन सड़क परिवहन विधियाँ के  
 सम्बन्ध में अध्यादेश प्रस्तापित करने का कोई  
 हम प्रकार का उपयोग कारण नजर नहीं आता।  
 यद्यपि सरकार द्वारा कुछ इस प्रकार की स्थिति  
 बताने का प्रयत्न किया गया है कि हम अध्यादेश  
 का लाने की आवश्यकता क्या पड़ी, लेकिन सरकार  
 की इनके पीछे जा नीयत है या भावना है  
 उस में कुछ मदभावना दिखाई नही देता।

दिल्ली नगर निगम द्वारा जिन प्रकार स डी०टी०यू०  
 के माध्यम में दिल्ली का यातायात व्यवस्था का  
 व्यवस्थित करने का प्रयत्न किया जा रहा था  
 उस का बदनाम करने का दृष्टि में या  
 उस का साथ ठीक में न चले हम नगर में  
 सरकार न जल्दबाजी में इस प्रकार का अध्यादेश  
 लाने का यत्न किया है। यद्यपि यह बात सरकार  
 द्वारा सीधी न कही जा कर इस पर राष्ट्र गमक  
 इन्स्टीचन तथा मांगरवा समीक्षण की बात कही  
 गई है। ये बातें बहुत पुगनी है। फिर भी  
 सरकार न इस समय जो इन का उपयोग किया है  
 यह समझ में आने वाली बात नहीं है। यह बात  
 सही है कि दिल्ली में प्रति वर्ष लगभग डेढ़ लाख  
 भावादी बढ़ती है उस बढ़ती हुई भावादी की  
 आवश्यकता को पूरा करने के लिये भिन्न प्रकार  
 की व्यवस्था हानी चाहिये थी, वह नहीं थी।  
 बस ठीक नहीं था उन के ठीक न हान के कारण  
 लगभग डेढ़-दो बघ पूब राड निमर्च इन्स्टीचूट के  
 कथनानुसार यहाँ पर कुछ मिनट कम चलाने का  
 प्रयत्न किया गया। 100 मिनट बना में के 70  
 मिनट बसा के परमित सहकारी समितियों का  
 दिये गये और 30 बसों के परमित डी०टी०यू०  
 का दिये गये। बूकि डी०टी०यू० के अध्यक्ष  
 एक कावेन के सज्जन है मैं उन पर कोई दावा-  
 रोपण नहीं करना चाहता, लेकिन यह बात सही  
 है कि जो 30 परमित डी०टी०यू० को दिये गये,  
 वे बसों आज तक नहीं चलाने गईं। जब कि सह-  
 कारी समितियों को जो परमित दिये गये, उन्हीं

\*Introduced with the recommendation of the PRESIDENT.

घरनी बने चलाई, जो दिल्ली और नई दिल्ली रेलवे स्टेशन तथा अन्य ज़ेडो पर चली और उन से बहुत काफी राहत मिली।

यह ठीक है कि हमारे यहां की जा बम व्यवस्था है वह अपनी अच्छी नहीं है जितनी बम्बई या अन्य जगहों में है। बम्बई की बसा की सख्या हमारे यहां की बसा की सख्या से कम है लेकिन वर्किंग धावज की दृष्टि से देखा जाय तो उन की बसे 15 मन्टे प्रति दिन के हिमाब से चलती है जब कि हमारे यहां की बसा की वर्किंग धावज बवल 11 बनती है। यहां की 1400 बसा व मसालाने बम्बई की 1100 बसा वा सञ्चालन हमारे यहां से बड़ी ज्यादा अच्छा है। हमारे यहां 1400 में से केवल 8-4 मी बम ही चली शय बेवार पड़ी गयी। इस व नियु डी०टी०यू० के अध्यक्ष ही पर्याप्त रूप से दाफी है। जब दिल्ली नगर नियम द्वारा उन का मुधारन की बात बही गई जा कि दिल्ली की आवश्यकता के अनुरूप या और यहां की बहती हुई माग के अनुरूप या आवश्यकता की दृष्टि से यहां पर 500 नई बस चलाई जायिये बहुत नये स्टेशन पर चलाई जाय और इस बात का दृष्टि म रखते हुए रोड रिमर्च इन्टीचुट की रिफारिशा के अनुसार जब 65 नई बसा के परमिट डी० टी०यू० का दिय गय ता भी डी०टी०यू० न उनका उपयोग नहीं किया। इनका ही नहीं यहां की बस व्यवस्था का मुधारन के लिये डी०टी०यू० का 368 लाख रुपया दिया गया जिनमे कि नई बसे खरीदी जाये लकिन उस में से उन्का 134 लाख रुपया अन्य कार्यों पर खर्च कर दिया। यदि इस रुपय का पूरा उपयोग डी०टी०यू० करती तो यहां की बस व्यवस्था में बहुत मुधार आ सकता था लेकिन ऐसा नहीं हुआ।

दिल्ली नगर नियम न बह भी प्रस्तावित किया कि यहां पर हरियाणा, राजस्थान और उत्तर प्रदेश से बसे मलाई जायें और उन को विभिन्न ज़ेडों पर चलाई जायें, जिससे कि यहां की जनता को जो कठिनाई घा रही है, थन्डो लाइन में खड़े रहना पडता है, बह कठिनाई दूर हो सके, लेकिन बीसा कि मैंने शारम्भ में कहा, डी०टी०यू० के अध्यक्ष महोदय के प्रस्तावों के कारण, वैरञ्चकवादी

Moved with the recommendation of the President.

के कारण बह भी सम्भव नहीं हो सका और सरकार जल्दबाजी में इन प्रस्तावों को यहां पर ले धाई, लकिन नगर नियम के माध्यम से जनमघ की बहती हुई लाक-प्रियता का कम किया जा सके।

घब यह नियम बन गया है एक स्वतन्त्र नियम है और इसमें सरकार का सीधा इन्फ्लोय नही है लेकिन जैसा सरकार के दूसर नियम में होता है प्रत्यक्ष में ता इन्फ्लोय नही होता है लेकिन धीरे धीरे उन पर सरकारी दबाव बढना जाता है बही सिर्फि यहां भी होने वाली है। मैं सिफ यह बहना चाहता ह कि बह जा कुछ भी किया गया बहुत जल्दबाजी में किया गया, यद्यपि उन व्यवस्था का मुधारन वा प्रयत्न किया गया था और व्यवस्था धीरे धीरे मुधारनी चली जा रही थी। नगर नियम न जा सुझाव रखे थ उन पर ठीक व ध्यान नहीं दिया गया सरकारी समितिया व माध्यम से जा सिनी बस चपान वा प्रयत्न किया गया उन को दार्डि में नहीं गन्ना गया और एक प्रकार में यहां की मुधारनी हुई व्यवस्था का सरकार न ध्यान नाय में लने वा प्रयत्न किया। इस लिये मरा प्रस्ताव है कि जा प्रस्ताव लया गया है वह ठीक नला वा इस लिय यत् सभा उस वा निरनमादन करे।

MR SPEAKER Statutory Resolution moved

"This House disapproves of the Delhi Road Transport Laws (Amendment) Ordinance 1971 (Ordinance No 21 of 1971) promulgated by the President on the 3rd November, 1971."

THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND SHIPPING AND TRANSPORT (SHRI RAJ BAHADUR)  
Sir, I beg to move\*

\*That the Bill provide for the establishment of a Road Transport Corporation for the Union Territory of Delhi, and, for that purpose, further to amend the Road Transport Corporations Act, 1950, and the Delhi Municipal Corporation Act, 1957, and for matters connected

[Shri Raj Bahadur]

therewith or incidental thereto, be taken into consideration

My hon friend, Dr Pandeya, knew that both the Statutory Resolution and this Bill are going to be discussed simultaneously. But, right at the beginning I am sorry to note that he has tried to bring in a little amount of politics and apportionment of blame. I would not do that. I will only try to say what the state of affairs was. Of course, it was well known that the Delhi Municipal Corporation is being run and controlled by a particular Party to which Dr Pandeya belongs and he is trying perhaps to shift the blame on to a committee of the Corporation which was constituted by and under its own majority in the corporation. It should be having its own majority even on the DTU Board of Management. So these facts are known. I will not go further than that. I will only say what the state of affairs was.

The Delhi Transport Undertaking was created under the Delhi Municipal Corporation Act as far back as 1957. Even at that time there was a demand that it should be run by a statutory corporation. Even so under the arrangement that was brought about through the Delhi Municipal Corporation Act, this was given over to the Municipal Corporation and it functioned from 1957 for a few years when the demand grew louder for the creation of an autonomous corporation. In 1966, in fact a Bill was introduced to replace the Delhi Transport Undertaking by a corporation as a separate statutory body. But the Bill lapsed with the dissolution of the Parliament.

The Administrative Reforms Commission and the Working Group on the Metropolitan Transport Services also recommended the constitution of a statutory corporation. The services of the Delhi Transport Undertaking were loudly complained of by the people and the users.

The finances of the Corporation touched the rock bottom level with increasing losses

from year to year. The gap between the earnings of the undertaking and the expenditure continued to widen. Up to 31st March 1971, the loans advanced by the Government to the DTU totalled up to Rs 16.58 crores. A very small amount out of that was paid and the outstanding as on 31st March, 1971 was of the order of Rs 14.5 crores. The loan instalments also remained unpaid. The amount of instalments that remained unpaid aggregated to Rs 5.5 crores. The amount of interest thereon which also was unpaid was of the order of Rs 3.71 crores as on 31-3-71. This totalled up to Rs 8.21 crores. The loans advanced for purchase of vehicles were converted into ways and means resources. I am sure the Party in power in the Corporation could and should have controlled all that. This led to an over-aging of the fleet and acute shortage of buses to the extent that now 37% buses are over 8 years old and 24% of them are as much as over 10 years old on 31st March.

There was only one Central Workshop and little care was given if I may say so to the provision of necessary and adequate machinery and equipment and workshop for maintenance needs.

The DTU owned 1391 buses of which only 934 buses were on the road in the beginning of November, 1971 when the Delhi Transport Undertaking was taken over. 230 private buses were introduced in the service but not to any appreciable effect. 80 buses out of the fleet clearly deserve scrapping.

The scheduled trips per day, although they were advertised to be as many as 15992, in the beginning of 1971 only 12526 were operated, meaning thereby that as many as 3466 trips were not at all operated. It is estimated that 270 more buses are needed just to meet the moderate demands of the people. And a further number of 200 buses could be repaired. If 270 buses could be provided and these 200 buses

could be properly repaired, a good bit of inadequacy perhaps could have been overcome

This state of affairs accounts for the unsatisfactory nature of the services leading to public discontent and considerable law and order problems which are well-known to the House, I need not go into them. The take-over became an unavoidable necessity and we could not escape it. The result was that although the Parliament was not in session and we could not call a special session of the Parliament for this purpose we had to issue an ordinance in view of the law and order problem and in view of the growing and loud complaints. We could not but respond to the demands of the people to redress their grievances. Naturally, an ordinance was promulgated and there was ample justification for that. The Bill only seeks to replace the Ordinance

I may also in a few words make a mention of what has since been done. But I would also like to say a few words on the point Dr Pandeya has specifically dwelt. He has asked what aid was given to the Corporation. Since 1967-68 which I think is the crucial period that he has got in mind the Government had advanced an amount of Rs. 660 lakhs to the erstwhile undertaking of which Rs. 152 lakhs was for ways and means loans and for meeting the working expenses. That means a substantial amount was allocated also for ways and means position. Sec. 288 of the Delhi Municipal Corporation Act 1957 enjoined upon the Delhi Transport Committee to take steps, from time to time for providing, securing and promoting an efficient, adequate and economical and properly co-ordinated system of road transport. This was clearly the responsibility of the Corporation and can hardly be shifted to its subsidiary body that was constituted under 11.

Since this undertaking has been taken over, a good number of improvements have been made and satisfactory results

have been achieved. The average number of buses now on roads was 1175 in November as against 1118 in October 1971. The number of trips which were scheduled daily have been increased by 519. They are now 16139 as compared to 15625 in October. Trips operated daily also have increased by 1157. The percentage of trips operated is now 77.26%, as against 72.68%. The daily trips this year have thus increased by 981. The average traffic income per day also has increased in the month of November by Rs. 33,834 and the income per bus per day has also increased from 192 to 211. Similarly, the income per kilometre has increased from 108.05 to 110.01. The expenditure per kilometre has gone down from 164.02 NP in November 1970 to 130.37 NP in 1971. The monthly average working loss which used to be of the order of Rs. 13 lakhs between April and September 1971 has been reduced to Rs. 7 lakhs. This, I think is a significant achievement and it has to be taken into account.

However since the Emergency was declared the daily revenues have come down because the DTC had to give up a number of services on account of the black-out. I would like to say that an appreciable progress has been achieved but we should certainly be cautious. We cannot hold out any great hopes for results to be achieved in any short span of time. We are trying to do whatever is possible. For this a number of buses have to be added and we have taken some steps to this end. UP has agreed to loan us 40 buses, of which 35 have already been received.

We have tried to improve the services generally. Many of the major demands of the students have been agreed to. Proposals to link the colonies and other demands of the people have also been met, to a large extent.

Incentive scheme have been introduced to ensure better performance on the part of drivers and other staff. We have fixed safety first as our first target. If driver

[Shri Raj Bahadur]

is able to perform his duties in a way that avoids accident or loss of life or limb while doing his duty satisfactorily, he will be given some prescribed incentive. On the maintenance side also, if the maintenance and repairs ensures smokeless buses, we shall reward the concerned staff and workman with suitable incentives.

Orders have been placed for an additional 264 chassis and 30 mini buses. We hope that by March 1972 these orders will be complied with. A good number of these chassis will by that time also be provided with bodies so as to augment the services.

The LIC group insurance scheme for workers is also under consideration. 267 daily-rated workers have recently been brought on monthly rates of pay. Further action is being processed for more such daily rated workers. We have tried to do whatever is possible within this limited time that we had. It was no pleasure to us to take the DTU over and assume all the responsibility for running it satisfactorily. We did so because of the exigencies of the situation, the public demand, in the face of mounting grievances, leading even to a law and order situation.

With these words, I move

MR SPEAKER Motion moved

"That the Bill to provide for the establishment of a Road Transport Corporation for the Union Territory of Delhi, and, for that purpose, further to amend the Road Transport Corporations Act, 1950, and the Delhi Municipal Corporation Act, 1957, and for matters connected therewith or incidental thereto, be taken into consideration."

Both the Statutory Resolution and the Bill are before the House."

SHRI R. V. BADE (Khargone)  
On a point of order Yesterday, Shri Jyotirmoy Bosu had raised an objection concerning the financial memorandum and

I had supported him. When the Bill was introduced, there was some financial memorandum to which we raised objection on the ground that it did not conform to the requirements of the rules. Today he has not formally introduced the revised memorandum. When I came here I found this paper lying on my seat. It should have been formally introduced, for it is part and parcel of the Bill.

MR SPEAKER I have carefully seen it and allowed it.

SHRI R. V. BADE Yesterday the Deputy-Speaker had said that he would give a ruling on this.

MR SPEAKER The hon. Minister has complied with the requirement.

SHRI RAJ BAHADUR With all respect I still maintain in regard to that matter in which a ruling was reserved yesterday that it was not necessary for me to do so. But in order to overcome the objection raised I have done this.

SHRI JYOTIRMOY BOSU (Diamond Harbour) I still maintain that he is required to do it.

MR SPEAKER When I am here, why should the Minister interject with this observation.

SHRI RAJ BAHADUR I submit that that no such ruling may be passed which may embarrass us in future.

✓ ५

श्री मोहनलाल इलाहाबाद (बेगपुर) दिल्ली परिवहन नियम बनने जा रहा है। उनके विचारों में मैं वा तीन बातें बखर कहना चाहता हूँ। पहली बात तो यह है कि हम लोगों का तर्जुमा यह है कि विभिन्न जगहों पर जो भी कारपोरेशन बने हैं वहाँ हर तरफ़ से बल रहे हैं कि उनमें मासेज हो रहे हैं और पैसजरो को सुविधायें मिलने की बजाय सफ़ाई हो रही है। यही बातें दिल्ली में भी मातृ होती हैं। जब यह कारपोरेशन बनने जा रहा है तब सबकुछ पहले कहीं पर जो कर्यक्रम चल रहा है, जो दुर्भावित चल

रही है, उस पर ध्यान रखना होगा। हम न देखा है कि पश्चिम बंगाल में जो कलकत्ता ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन है उस को करोड़ों रुपये सेंट्रल गवर्नमेंट की तरफ से देने पड़ते हैं, लेकिन प्रामदनी नहीं बढ़ती। वह हर साल गिरती ही जाती है। हर साल उस कारपोरेशन को 2 करोड़ रुपये सेंट्रल को देने होते हैं। वहाँ के मन्त्रियों के बारे में भी ऐसी हालत कर के रखी गई है कि जिन में उन का कोई मतला हम नहीं हो पाता है।

जहाँ तक वैसेजनों की सुविधाओं का मतलब है, प्राप न देखा होगा कि कलकत्ते में उन की कितनी तकलीफें होती हैं कारपोरेशन की बसों में। बसों की हालत ऐसी है कि पार्सेल गायब रहते हैं, टायर्स गायब रहते हैं, पुराने टायर लगाये जाते हैं। एक ट्रिप लगाने के बाद वह गाड़ियां बन्द हो जाती हैं और उस के बाद उन के वैसेजर्स दूसरी गाड़ियों में लटक-लटक कर चलते हैं। इसमें बावजूद भी मुकसान होगा है। प्राचिर डम का कारण क्या है? यह सारी चीजें कलकत्ते में हो रही हैं, लेकिन उन में से कोई चीज हल नहीं हो पाई है। कई बार कमेटियां बना कर एन्वयरीज की गई लेकिन कोई हल नहीं निकल पाया है।

दिल्ली में जो कारपोरेशन बनने जा रही है उस में भी यही मतलब आयेंगे। अभी तक तो विचारित यह है कि यहाँ पर लोग क्यू लगाकर गाड़ियों में बैठते हैं, लेकिन कारपोरेशन बनने के बाद वैसेजनों को जो सुफार्म होती है, प्राफिटों से निकलने के बाद घंटों उन को लाइन में खड़ा रहना पड़ता है और उन को पता नहीं होता कि कब नम्बर प्रायेगा, उस की तरफ भी ध्यान देना होगा।

यहाँ पर कारपोरेशन बनने के बाद कम से कम इस चीज का खास तौर से ध्यान रखना होगा कि बसों को नम्बरा को बढ़ाया जाये और जल्दी से जल्दी बसों में पीड के मल्ले को हल किया जाये ताकि इस तरह के मौसम में लोगों को घंटों लाइन में लग कर खड़ा रहना पड़े। एक तो बसें मिलती नहीं हैं, फिर उन का टाइम भी ठीक नहीं है, लोगों को यह पता नहीं होता किसी किसी स्ट पर कि इस कब प्रायेगी। प्राप को इस की और भी ध्यान देना होगा।

इस कारपोरेशन में एक बिजिनेस सेल हीनी चाहिये। उस का काम यह होगा कि जो टायरों की चोरियां होती

हैं, स्पेयर पार्ट्स की चोरियां होती हैं और वैसेजनों को तकलीफ होती हैं उन तमाम चीजों को वह देकर। प्राप यह नहीं किया जाता तो जिस तरह बंगाल में हो रहा है कि वहाँ के ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन को सेंट्रल से राया देना पड़ता है उसी तरह से यहाँ भी होने लग सकता है। लोग यह सोचने लगेंगे कि सैमां भये कोतवाल सब डर कात्रे का। जब स्टेट कारपोरेशन हो गया है तब प्रचारिटीज जो चाहेंगे उन के लोग बही करेगे और प्राटोनीमस बाडी जो भी रिपोर्ट दे देगी उस को प्राप मान लये। गाड़ियों के स्पेयर पार्ट्स बाहर के लोगों को दे दिये जाते हैं और बसों का काम रुक जाता है। इस सेल को उन की तरफ भी ध्यान देना होगा। दिल्ली को कम से कम कलकत्ते से सबक सीखना चाहिये। यहाँ पर जो पब्लिक की बसें चलती हैं, यानी जो प्राइवेट प्रापरेटर्स की गाड़ियां चलती हैं उन में एक गाड़ी में तीन तीन प्रायमी चलते हैं तब भी मुनफा होता है, लेकिन जो कारपोरेशन की गाड़ियां चलती हैं उन में एक प्रायमी चलता है फिर भी मुकसान होता है। इस को क्या बजह है? हप को इस तरफ भी ध्यान देना होगा।

उस मिलमिले में मैं एक दो बातें और भी बतलाना चाहता हूँ जहाँ तक इमजेंती का मतलब है वह तो है ही, फिर भी एक बात जरूर ध्यान देने लायक है। यहाँ पर सिगल ट्रक प्रापरेटर्स भी हैं और बड़े बड़े ट्रक प्रापरेटर्स भी हैं जिन के पास कई-कई ट्रकें होती हैं। प्राज देबने में यह प्राया है कि जो छोटे-छोटे प्रापरेटर्स हैं, जिस एक गाड़ी में तीन तीन मालिक हैं, उन की गाड़ियां हेरेममेंट करने के लिए पुलिस वालों के जरिए ले ली गई हैं लेकिन बड़े बड़े प्रापरेटर्स की गाड़ियों को नहीं लिया गया है। नतीजा यह होता है कि छोटे छोटे प्रापरेटर्स की फीमिलीज प्राज स्टार्व कर रही हैं। मैं चाहता हूँ कि मंत्री महोदय इस बात की एन्वयरी करें। अभी हाल में इस तरह के कई केस पकड़े गये हैं। मैं उन के बारे में प्राप को बतलाना चाहता हूँ। एक सिगल ट्रक प्रापरेटर है जिस की गाड़ी का नम्बर 9222 की एस एस है, उस की गाड़ी को ले लिया गया है लेकिन दूसरी तरफ एक प्रायमी सिगल रात्र प्राज है, जिस के पास पांच गाड़ियां हैं, लेकिन उस की एक गाड़ी को भी नहीं लिया गया है। पहले एक गाड़ी ली गई थी, लेकिन बाद में उस को प्रापिस कर दिया गया। दिल्ली एग्जिमिन्टेशन की इस चीज की तरफ प्राप को सबजह देनी होगी। प्राज मुजह मेरे पास एक साहू

[ श्री मोहम्मद इस्माइल ]

घाय और रोने हुए कहने लगे कि हमारा पैसा नहीं मिल रहा है और हमारे बच्चे भूखा मर रहे हैं। बंकि प्राज मुझ को जीका मिल गया इस लिये मे ने इस चीज को प्राप के सामने रख दिया। मैं समझता हूँ कि मजरी महोदय इस चीज का ख्याल रखेंगे।

श्री अमर माध सावला (दिल्ली सहर) मैं भारत सरकार और ट्रांसपोर्ट मिनस्ट्री का मुखारिफ़ाद देना हूँ कि उन्होंने दिल्ली की ट्रांसपोर्ट बसिंस को अपने हाथ में लिया और उसके लिए एक प्रलग मे कारपोरेशन की स्थापना की। दिल्ली की जनता कई सालों से बड़ी तकलीफ़ में थी। दिक्कत में थी। प्राप तो जानते ही हैं कि दिल्ली के बस स्टैंडों के ऊपर सीकड़ों की ताघार में क्या लगी रहती थी लेकिन लोगों को बसे नहीं मिलनी थी और इनकार करने रहने में उनके कई घंटे जाया हो जाया करने में। मैं सरकार का और भी ज्यादा मुखारिफ़ाद देना चाहता हूँ प्रगर यह कबसे हमने उठा लिया गया होना और दिल्ली की जनता का रहत पट्टा भी गई होती।

भेरा यहा की ट्रांसपोर्ट में कुछ सम्बन्ध रहा है। इसके अन्दर तीन चीजों की आवश्यकता ज्यादा होती है। पहली तो यह है कि दिल्ली की जनता के लिए पर्याप्त मात्रा में बसिंस प्रवेनेबल हो। अमर गेमा नहीं होता है ता नहीं तरीके में सुविधा नहीं पट्टाबाई जा सकती है। उधमें भी ज्यादा उमरी यह है कि बसिंस की मेटेनेस नहीं हो। बर्कशाप में उनका नहीं तरीके में स्टैंड किया जाए। गेमा अमर किया जाना है ता जो टाटल नम्बर प्राफ़ बसिंस प्रवेनेबल है उन में से ज्यादा में ज्यादा का सहको पर लाया जा सकता है। एक बात यह भी है कि फिकने कई सालों में यहाँ की बर्कशाप की हालत बहुत बुरी रही है। इस वजह से सहको पर जो बसे निकलती थी उन में इनता ज्यादा धुआ निकलना था कि जनता की हेल्थ पर भी उनका बुरा असर पडता था। यह सब भी होना है। यहा की बर्कशाप की हालत अच्छी नहीं रही है। उसके अन्दर कई चीजें शामिल हैं। स्पेअर पार्ट्स प्रांत हैं। बर्कशाप प्राती है, मैनेजमेंट प्राता है। प्राप अमर स्ट्राफ़ को देखें तो प्राप को पता चलेगा कि लाखों की ताघार में प्राक्वलेटीटी पार्ट्स बहा पड़े हुए हैं जो इन्मेमान में धाने बाने नहीं हैं। रेवेन्यू का सीकेज भी नहीं, इसकी तरफ़ भी ध्यान जाना चाहिये। एक अदस्य में कहा है कि रेवेन्यू का सीकेज

यहा पर हाता रहा है, कुम्पन होती रही है। इसको बन्द करने के लिए यह बात सही है कि कोई विविनेस लेव हो या गेसी स्कीम हो जिसके अन्तर्गत इसको प्राफ़ किया जाये बड़ी क्लोज़नी गार्कि सीकेज न हो। इन तीनों कामों का अमर प्राप कर पायेगे तो जनता को ज्यादा सुविधा मिल सकेगी।

एक माननीय सदस्य ने कहा है कि बम्बई की बस बसिंस बहुत अच्छी है। लेकिन जहा तक उनका नास्लक है वहा भी अलपटा असहदा अमर की हालत अलग अलग है। बम्बई में तो नयी बसे में फ़ीनी हुई है। जा बसे जिधर भी जाती है या प्राती है वे मैनेजमें में अगरी रहती है। दाना तरफ़ बसे प्राती और जाती हैं तो किगया बसूव होना रहता है बसे खामो एक तरफ़ नहीं चलती है। दिल्ली चारों तरफ़ फैल रहा है। अमर भर कर बसे चलती का प्राती है तो जब वे बसिंस जाती है ता उनका खामो बर्गिंग प्राता पडता है। डय टासल बम्बई से दिल्ली का महाबला नहीं हो सकता है। 8

एक चीज मैं कहना चाहता हूँ। दिल्ली अमर का अमर प्राप नहीं तरीके में गिटी ट्रांसपोर्ट देना चाहत है ता बसिंस के अलावा भी कुछ और मोड प्राफ़ ट्रांसपोर्ट यहा प्रापका प्रोवाइड करना होगा, उनक लिए प्रावनिग करना प्रागा। यहा की प्राबादी नयानगर बढ़ती चली जा रही है। 77 साल डेढ़ लाख मकया यहा की प्राबादी बढ़ जाती है। मेरा प्रावाजा यह है कि इस वकत दिल्ली की प्राबादी 40-45 लाख के करीब है। प्राबादी की इस बढ़ती हुई रफ़्तार का दखने हूँ यह जरूरी है कि यहा पर अदरघाउड रखे ब वामने प्रावनिग किया जाये, उनका यहा बनाया जाए। गेमा नहीं किया गया ता एक वकत गेमा प्रागमा कि दिल्ली में जब बसों की ताघार बढ़ेगी ता न सिर्फ़ फिर भी वे दिल्ली की प्राबादी के लिए नाकाफी होगी बल्कि माध माध रांडड भी स्पकि प्रभा बरेगी। इसल रैकज में ममला कुछ हद तक हल हो सकता है। निगल बसिंस के अमर इसल डैकर बनाया जायेगा तो रोड पर कम प्रैअर प्रागमा, स्पेस कम इन्मेमान होगा। लेकिन फिर भी एक वकत प्रागमा जब रोड स्पेस नहीं रहेगी। इसका सीधे तौर में प्रायद प्रापका वास्ता न हो। लेकिन मैं दरखास्त करता हूँ कि प्राप इसको देखें विनिस्ट्री के साथ टेक-अप करे और इसको करवाने की कोशिश करे। बंकि ट्रांसपोर्ट प्रापके पास है इस वामने प्रापको इसके बारे

में इन्फिण्टिब लेना चाहिए और कौशल करणी चाहिए कि अडरसाइड रेलमें यहा प्रोवाइड हो।

दुनिया की कोई सिटी ट्रासपोर्ट सैफ्ट मफिगोट नहीं है। हिन्दुस्तान और हिन्दुस्तान के बाहर की फिगस को प्राप मगा कर देख सकते हैं और प्रापको पता चल जाएगा कि कहीं भी सिटी ट्रासपोर्ट सैफ्ट सफिगोट नहीं है। हमेशा उसे सबसिडी मिलती है, उसको सबसिडाइज करना पड़ता है। यहा की रोड ट्रासपोर्ट को भी हमें सबसिडाइज करना पड़ेगा या फिर हमें इंटर स्टेट्स रूट्स चलाने पडेगे। हिन्दुस्तान के दूसरे शहरों में जहा सिटी ट्रासपोर्ट है वहा बें लोण इंटर स्टेट्स रूट्स भी चलाने हैं और उन से उनको प्रामदनी हाती है और जो साथ उनको सिटी ट्रासपोर्ट में होगा है, उन प्रामदनी से बें उसको मोट करते हैं। बम्बई के अन्दर इलेक्ट्रिसिटी अडरटेकिंग से ट्रासपोर्ट अडरटेकिंग को काफी मात्रा में सबसिडी मिलती है जिसने वह धपना बजट बैलेंस करनी है।

अन्त में मैं एक बार फिर मवी महोदय को म्बारिक-बाध देता हू कारपोरेशन बनाने के लिए और प्रस्ताव करता हू कि इसके मीनेजमेंट को वह इस तरीके का बनायेगे कि इन तीनों बातों का ध्यान रखा जा सकेगा और जो नोण रखे जायेंगे वे ऐसे होंगे जो इसका ख्याल रखे कि बमिस एडिक्वेट हो, मेटेनेन प्रापर हो और लीकेज और कुरपान बन्द हो।

श्री एल० एम० बमर्जी (कानपुर) - अध्यक्ष महोदय, मैं मवी महोदय को बधाई देना चाहता हू इस बिधेयक को यहा लाए जाने के लिए। जब प्राइनेस जारी हुआ था तब भी हमें तब दूसरे लोगों को बड़ी खुशी हुई थी। दिल्ली की डी० टी० यू० से जिनका वास्ता पड़ा है उन पर जो बैरसी का प्रारम्भ तारी रहता था उससे वे परेशान हो जाने थे। उनको खुशी इनसे सब से ज्यादा हुई और उन्होंने मोबा कि यह जो मिस-मैनेज करारते हैं, अब इसकी कोई नई रूप रेखा हो जाएगी। पावे भी इस बात को नहीं मानते हैं कि यहा पर कुरपान था, मिसमैनेजमेंट था। कुरपान तो हर जगह घोडा घोडा होता ही है लेकिन डी० टी० यू० में इसके अलावा कि कुरपान ही और भी बहुत ही तकलीफें थी। अध्यक्ष महोदय, प्रापको तो प्रायश डी० टी० यू० में सफर करने का मौका नहीं मिला लेकिन अगर प्राप में सफर किया होता तो प्रापको पता चल जाता कि किस

तरह से लोगो के साथ बड़ा व्यवहार होता है, किस तरह से मोनों के साथ ऐसा प्रस्ताव जाता है। बहुत बुरा व्यवहार उनके साथ होता था। हमारी बहनें हो या भाईं हो सब को ऐसा मारून होता था कि टिकट खरीदने के बाद जैसे प्राप उनकी जागीरदारी में कबम रख रहे हैं। इसना ही नहीं कि करार व्यवहार होता था बल्कि अगर एक सैकिड के लिए प्रापने किसी बस को मिस कर दिया तो फिर प्राप चाहे प्राप ही प्राप, नामता कर प्राप और उसके बाद भी अगर बस आ जाती तो गमीनल समझा जाता था। 45 मिनट के बाद बस प्राती थी। इसलिए प्राम तीर पर दिल्ली के लोग डी० टी० यू० के बारे में कहना करते थे, कि इसके माने यह है कि बोट ट्रस्ट प्रास, हम पर विश्वास मत करो, प्रा भी सकते हैं, नहीं भी प्रा सकते हैं। मैं समझता हू कि निगम बन जाने के बाद इन सब कमियों को हम दूर कर सकेंगे।

अध्यक्ष महोदय, मैं समझता हू कि अगर किसी राजनीतिक मकन्द से इनको लिया गया है तो भी यह सही राजनीति है और इसका अपने हाथ में ले लेना चाहिये था। इस बात का उनका हक देना कि जिस तरह से चाहू चलाये और उसके तमाम फायनेस को तहस नहस कर, ठीक नहीं होता। यह जनसभ के हित में भी नहीं था। यह चीज अब उनके हाथ से निकल गई है यह अचछा ही हुआ। अगर ऐसा न होता तो हो सकता है कि प्रागे चल कर वह दिल्ली में और सीटे हारते।

230 बनें प्राइवेट प्राप्रेटर्स से भी गई हैं। मैं प्रस्ताव करता हू कि यह चीज भी बन्द होगी। बसो की तयाद भी बढनी चाहिये। अभी मेरे मित्र श्री चावला ने कहा कि बनो में नुकसान होता है, पीक प्रावर्ष में काफी मर्यादिया एक तर्प से जाती हैं लेकिन बागिम बसें जब प्राती हैं तो प्रायश कम प्राती हैं। लेकिन मैं समझता हू कि प्राज बम्बई, कलकत्ता, मद्रास प्रादि में भी तकरीबन ऐसा ही होता है। प्रा बकन गेमा होता है जब प्राधिक लोग यात्रा करते हैं। लेकिन ऐसा भी बल होता है जैसे बोहरा का बल जिस बल कम लोग बसो में आते हैं। उस बल में दो बार बंटे के लिए अगर ऐसा टिकट जारी किया जाए जिसमें छोटे बच्चे जा सकें, देख सकें, घूम सकें सिवाय इतवार के दिन के तो काफी फायदा हो सकता है। इसके लिए प्राप स्पेशल टिकट जारी कर सकते हैं। तीन बार बंटे के लिए। इससे काफी लोगों को तबारी करने का मौका मिल सकता है।



[श्री एस० एम० बनर्जी]

रिपेअर का सवाल भी प्राता है। बर्कसाप को आपने डिस्ट्रीटाइज किया है। यह सही फैसला है। एक बर्कसाप में तमाम चीजें रिपेअर नहीं हो सकती हैं। जिस तरह से धाबादी बड़ रही है और इस वक्त शायद 36 लाख के करीब धाबादी है उसको देखते हुए बम सविस का भी विस्तार होना चाहिये (बम्बखान) कोई धाबेकी पांच बम्बो से कम साथ लेकर सफर नहीं करता जबकि बस के पीछे लिखा रहता है कि दो या तीन बम्बे। वे समझते हैं कि शायद उनके लिए डी०टी०यू० की बसों पर बढना मना है। बसों पर इस तरह के एडवर्टाइजमेंट लगाने से डी०टी०यू० को फायदा नहीं हुआ है। इसलिए बसों पर ये एडवर्टाइजमेंट न लगाये जायें, ताकि पांच बम्बो वाले लोग भी उन पर चढ़ सकें।

भाज दिल्ली चारों तरफ बड़ रही है। ऐसा मालूम होता है कि रोहतक और फरीदाबाद वगैरह सब इनाके मिल कर एक शहर बन जायेगा। जिस तरह बम्बई में कनजेटन को एवायड करने के लिए और बसों, टैक्सियों और कारों को डाइवर्ट करने के लिए फनाई-शोबर बनाये गये हैं। इसी तरह दिल्ली में भी फनाई शोबर बनाये जायें, ताकि यहाँ की सड़कों पर कनजेटन कम हो सके।

इस नई कार्पोरेशन में मजदूरों के साथ अच्छा व्यवहार किया जाना चाहिए। उनके चुने हुए नुमायदों को मीनेजमेंट में लिया जाना चाहिए, चाहे वे नुमायदों आई०एन०टी०यू०सी० से ताल्लुक रखते हों और चाहे ए०आई०टी०यू०सी० या एच०एम०एस० से। जब सरकार ने बैंको और इन्शुरेंस के मीनेजमेंट में वर्क-चारियों के नुमायदों लिये हैं और सब पब्लिक अडमिनिस्ट्रेशन में पार्टिसिपेशन प्राफ लेबर इन मीनेजमेंट की पालिसी का ऐलान किया है, तो फिर इस कार्पोरेशन को भी अच्छी तरह से बनाने के लिए मजदूरों का सहयोग प्राप्त किया जायें। अगर सरकार मजदूरों के नुमायदों का सहयोग लेगी, तो वे अपनी जिम्मेदारी को अच्छी तरह महसूस करेंगे। जब इन्फा के तराजू के एक पलके में उन के फायदा होने और दूसरे में उनके हुकक, तो दोनों पलके बराबर हो जायेंगे। दुर्गापुर से मजदूरों के नुमायदों को जैवरल मैनजर बनाया गया है और वे उसका स्वागत करता हूँ। वही व्यवस्था इस कार्पोरेशन में होनी चाहिए।

मजदूर एक बहुत एक्सप्लायटिड सैक्शन है। उन की सविस कम्बीनन्स में सुधार किया जाना चाहिए।

मैं यह नहीं कहता कि उन की हालत में प्रौरन ही सुधार कर दिया जाये। लेकिन इस बात का ध्यान रखना चाहिए कि जो कार्पोरेशन बनाई गई है, उस से वे लोग यह महसूस करें कि उनकी हालत सुधरने जा रही है। मैं इस बिल का स्वागत करता हूँ और मंत्री महोदय को यह विश्वास दिनाता हूँ कि बर्कज एंजोसियेन्स और धाल-इंडिया ट्रेड यूनियन का प्रेम हर तरह से मरकर को प्रपना महयोग देगे।

यह भी सतोष की बात है कि विद्यार्थियों और डी०टी०यू० के बीच में जो सचमें चल रहा था, वह भी बन्द हुआ है।

श्री राम सह्याय बांडे (राजनदागव) ऐसा सहयोग न दें, जैसा श्री जार्ज फरनेन्डीज ने बम्बई में दिया था।

श्री एस० एम० बनर्जी श्री जार्ज फरनेन्डीज न बम्बई में क्या किया, यह मुझे मालूम नहीं है। मैं तो दिल्ली की बात कर रहा हूँ।

मैं मंत्री महोदय को यह विश्वास दिनाता हूँ कि हम पूरा सहयोग देगे। वह मजदूरों के हुकक की डिफाइन करे और मजदूर अपने फायदा का विभायेंगे।

श्री एस० के० एल० अगत (पूर्व दिल्ली) अध्यक्ष महोदय, मैं दिल्ली की जनता की धार से इस बिल का हार्दिन्स स्वागत करता हूँ और इस बिल को मानने के लिए मंत्री महोदय, श्री राज बहादुर, श्री मुबारकबाद बताता हूँ।

दिल्ली ट्रांसपोर्ट अडमिनिस्ट्रेशन की हालत यह हो चुकी थी कि उस की तमाम बसों में वे बस से बम साठ परसेंट बनें आठ दस साल की पुरानी हैं। ट्रांसपोर्ट का काम ऐसा है, जिसको लेने के लिए अक्सर लोग भाग-दौड़ करते हैं, क्योंकि उसमें बहुत फायदा होता है। दिल्ली के प्राइवेट प्राप्रेटर इनी काम को बहुत मुनाफे/ले कर रहे थे, जबकि दिल्ली ट्रांसपोर्ट अडमिनिस्ट्रेशन बहुत घाटे में चल रहा था। जैसाकि मैंने कहा है, उसकी साठ परसेंट बमिज बहुत पुरानी हो चुकी है। उसके लगभग 1500 बैसी टिप होते हैं, लेकिन हमारी बसें रोजाना लगभग दो तीन सौ टिप/मिस करती थीं। अगर एक टिप की सामदनी 150 या 200 रुपये हों, तो दिल्ली ट्रांसपोर्ट अडमिनिस्ट्रेशन को करीब पांच छ लाख रुपये रोजाना का घाटा हो रहा था।

श्री चव्हाण और सेंट्रल गवर्नमेंट की तरफ से मुतवा-  
निर चार पांच साल से उसको रुपया दिया जा रहा था।  
वह रुपया बसों के लिए दिया जाता था, लेकिन उसको  
वेज एंड मीन्ज में कनवर्ट करके दूसरे कामों में इस्तेमाल  
किया जाता था और ज्यादातर रुपया बसों के लिए  
इस्तेमाल नहीं किया गया। नतीजा यह हुआ कि बसों  
के फ्लोट में आगमंटेसन या इम्प्रूवमेंट की जो आशा  
थी, वह पूरी नहीं हुई। श्री बनर्जी ने ठीक कहा है कि  
लोग डी०टी०यू० "डोन्ट ट्रस्ट अस" के नाम से पुकारते  
थे, क्योंकि उनको यह भरोसा नहीं था कि उस की  
बस कब आयेगी और कहां ले जायेगी।

हालत यह हो गई थी कि 31 मार्च तक शायद 16  
करोड़ रुपये का कर्जा सेंट्रल गवर्नमेंट का दिल्ली ट्रांसपोर्ट  
ग्रंडरटेकिंग के जिम्मे था, जिसमें से 14 करोड़  
रुपया डेट का और साढ़े पांच करोड़ रुपया इन्व्हेस्ट का  
उन ने नहीं दिया। प्राइवेट आपरेटर फिनांशल कम्पनीज  
से बड़े भारी इन्व्हेस्ट पर, रिकारिंग इन्व्हेस्ट पर, कर्जा  
ले कर, साल दो साल में कितने अदा कर के लाखों रुपयों  
का प्राफिट कमा लेते हैं, जबकि सेंट्रल गवर्नमेंट से ईजी  
टर्मज पर रुपया लेने पर भी दिल्ली ट्रांसपोर्ट ग्रंडरटेकिंग  
का कर्जा ही बढ़ता रहा है।

इसका कारण यह था कि दिल्ली के ट्रांसपोर्ट और  
ट्रैफिक के मसलों के बारे में कोई पालिसी दिल्ली एड-  
मिनिस्ट्रेशन और डी०टी०यू० ने मिल कर फ्रेम नहीं  
की। इस का नतीजा यह है कि दिल्ली ट्रांसपोर्ट ग्रंडर-  
टेकिंग कम्पलीट मेस की हालत में हो गई थी। इस  
लिए जब सेंट्रल गवर्नमेंट ने एक आर्डिनंस के द्वारा इस  
ग्रंडरटेकिंग को लिया, तो दिल्ली की जनता ने उस का  
बहुत स्वागत किया। अभी श्री राज बहादुर ने बताया  
है कि इस थोड़े समय में ही दिल्ली ट्रांसपोर्ट ग्रंडरटेकिंग  
में कुछ डायरेक्शन में इम्प्रूवमेंट हुआ है। इस  
में कोई शक नहीं है कि इन दिनों में कुछ हद  
तक मार्कड इम्प्रूवमेंट हुआ है।

लेकिन मैं मंत्री महोदय से कहना चाहता हूँ  
कि दिल्ली के ट्रांसपोर्ट के मसले को हल करने के लिए  
सिर्फ बसों की तादाद को बढ़ाना ही काफी नहीं है।  
मैं यह महसूस करता हूँ कि 1500 बसों से, जिस का  
एसेसमेंट दिल्ली ट्रांसपोर्ट ग्रंडरटेकिंग ने किया है, कुछ  
इम्प्रूवमेंट होगा। लेकिन उस से दिल्ली का काम नहीं

चलने वाला है। दिल्ली को उस से ज्यादा बसों की  
जरूरत है। दिल्ली में यह बीमारी खानी बसों की  
तादाद में कमी की वजह से नहीं है। इस के लिए एक  
ट्रांसपोर्ट पालिसी बनानी पड़ेगी। ट्रांसपोर्ट जोन बनाने  
पड़ेंगे और स्ट्रुक्चर को नेशनलाइज करना होगा।  
यह देखना होगा कि कितनी बसिज-आज की बसिज  
और नई आने वाली बसिज-उस गरिया को केंटर कर  
सकेंगी। दूसरे मोडर्न आफ ट्रांसपोर्ट को जुटा कर  
एक को-ऑर्डिनेटेड सिस्टम आफ ट्रांसपोर्ट बनाना  
पड़ेगा।

आज दिल्ली की हालत यह है कि दिल्ली की सड़कों  
पर डी०टी०यू० की बसें भी चल रही हैं, प्राइवेट बसें भी  
चल रही हैं, स्कूटर भी चल रहे हैं और ठेले तथा साईकल  
रिक्शा भी चल रहे हैं। ऐसा लगता है कि दिल्ली की  
कोई ट्रांसपोर्ट पालिसी है ही नहीं और यह एक बहुत  
बड़ी फ्लैग्योर है दिल्ली एडमिनिस्ट्रेशन और दिल्ली  
ट्रांसपोर्ट अथॉरिटी की। जो लोग पिछले चार पांच साल  
से दिल्ली के शायन कां चला रहे हैं, उन्होंने दिल्ली की  
ट्रांसपोर्ट समस्या का बहुत बुरा हाल किया है, जनता  
को बहुत परेशान किया है। जब दिल्ली ट्रांसपोर्ट ग्रंडर-  
टेकिंग को लिया गया, तो कुछ दोस्तों ने कहा कि यह  
एक पोलिटिकल डिजिजन लिया गया है। यह पाली-  
टिकल डिजिजन नहीं है, बल्कि एक ऐसा डिजिजन है,  
जो बरसों पहले लिया जाना चाहिए था।

आप देखें कि दिल्ली की ट्रांसपोर्ट ग्रंडरटेकिंग का  
जो हाल है वही हाल पानी की ग्रंडरटेकिंग का है, वही  
हाल बिजली की ग्रंडरटेकिंग का है, वही हाल कारपोरेशन  
के जनरल विंग का है। हमारी गवर्नमेंट ने जिस ग्रंडर-  
टेकिंग को लिया, जिस समय लिया उस समय उस का  
चेयरमैन कांग्रेस का चुना हुआ आदमी था। लेकिन  
दिल्ली की जनता ने उसका बेलकम किया, दिल्ली  
के कर्मचारियों ने बेलकम किया। तो मैं राजबहादुर  
जी से कहना चाहता हूँ कि दिल्ली के बारे में ट्रांसपोर्ट  
और ट्रैफिक की एक डेफिनिट पालिसी बनाएं और  
दिल्ली को जोन्स में डिवाइड कर के डिफरेंट मोड्स  
आफ ट्रांसपोर्ट जो हैं, जितने सोमोज ट्रांसपोर्ट के हैं उनको  
मोबिलाइज कर के ट्रांसपोर्ट की सर्विस को इम्प्रूव करें।  
मैं उन से आशा करता हूँ कि वह इस के लिए पूरी  
कोशिश करेंगे। दिल्ली में बहुत इम्प्रूवमेंट हो सकता  
है लेकिन वह एक पालिसी बना कर उस को बोलडो

[श्री एच० के० एल० भगत]

ले कर चलने से होगा। उस में कुछ लोग अपने वेस्टेड इन्टेरेस्ट के परेशान भी होंगे। लेकिन दिल्ली की यह ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन मुझे पूरा यकीन है, उनकी रहनुमाई में दिल्ली के लोगों का काफी भला कर सकेगी।

एक बात और मैं उन की नोटिस में लाना चाहता हूँ कि यह जो दिल्ली में आप सर्विसेज बढ़ा रहे हैं या ट्रिप्स बढ़ा रहे हैं उन को बढ़ाते समय इस बात का खास तौर पर ध्यान रखें कि जो नेग्लेक्टेड एरियाज हैं, गरीब लोगों की कालोनीज हैं, झुग्गी झोपड़ियों के इलाके हैं, और दिल्ली में सैकड़ों बस्तियां ऐसी हैं जिन को अन-एथोराइज्ड कालोनीज का नाम दिया जाता है, जहां लाखों लोग बसते हैं, उन की ट्रांसपोर्ट सर्विस इनएडीकेट और बिल्कुल होपलेस है, तो जब आप बसेज या सर्विसेज बढ़ाएं तो इस बात को देखें कि जिन इलाकों में एनएडी-केट सर्विस है वहां पहले सर्विस बढ़ाएं। मान लीजिए कुछ शोर ज्यादा मच जाता है कुछ फैशनबल लोक-ल्टीज में, उन इलाकों में जहां ज्यादा पढ़े लिखे लोग हैं, अखबार भी ज्यादा जोर से उन के बारे में लिखने लग जाते हैं तो ज्यादा ध्यान उन की तरफ चला जाता है। और ये एरियाज नेग्लेक्टेड रह जाते हैं। तो उनका विशेष रूप से ध्यान रखें। एक बात मैं उन की नोटिस में यह लाना चाहता हूँ कि जमुना के पार सात आठ लाख लोग बसते हैं। उन स्लम एरियाज के लिए, उन झुग्गी झोपड़ी वालों के लिए सर्विसेज बहुत इनएडीकेट हैं और वह लोग बहुत परेशान हैं। उन एरियाज की तरफ खास तौर पर तबज्जह दी जानी चाहिए।

इस के साथ सर्विसेज या बसेज की तादाद बढ़ाने के साथ-साथ जो ट्रैफिक की वाटिलनेक्स हैं, रोड्स की प्रावलम्स हैं, ब्रिजज की प्रावलम्स हैं, ओवर ब्रिजज की प्रावलम्स हैं उन को अगर साल्व नहीं करेंगे तो बड़ी दुश्वायियां होंगी। पुराना तवारीखी जमुना का ब्रिज जो है उस पर आप जा कर देखें, मुबह के टाइम आप देखेंगे दो दो घंटे, तीन तीन घंटे, हजारों लोग वहां रुके रहते हैं। यू० पी० से ट्रैफिक बहुत ज्यादा है। जमुना के पार की आबादी बहुत बढ़ गई है और उस पुराने पुल पर घंटों लोग रुके रहते हैं, परेशान होते हैं। जमुना पर एक और पुल नया बना तो वह वर्षों इस वजह से रुका रहा कि कोई दस बीस घर वाले रास्ते में आते थे, हाईकोर्ट से स्टे आर्डर हो गया। अब मैंने सुना है कि स्टे आर्डर वैकेट हो गया है। तो एक तो उसके दूसरे पुल को चालू करने का इंतजाम होना चाहिए लेकिन

उस पुल से भी समस्या हल नहीं होगी। जब तक पुरानी दिल्ली में जमुना पर एक या दो पक्के पुल न बन जायें तब तक यह समस्या हल नहीं होगी। अगर उन के बनने में देर लगेगी। तो जब तक वह नहीं बनते तब तक किश्तियों के दो और आरजी पुल बनाए जायें जैसे कि एक पुल आज चल रहा है। तब जा कर जमुना के पुल पर ट्रैफिक कंजेशन दूर होगा।

मेरे लायक दोस्त श्री अमर नाथ चावला ने....

अध्यक्ष महोदय : यहां सभी लायक ही हैं।

श्री एच० के० एल० भगत : मैं सभी के लिए लायक शब्द ही इस्तेमाल करता हूँ और आप सब से ज्यादा लायक हैं अध्यक्ष होने के नाते।

अध्यक्ष महोदय : यह अदालत का शब्द है।

श्री एच० के० एल० भगत : अमर नाथ चावला जी ने कहा कि दिल्ली के लिए रिंग रेलवे बनाई जाय। दिल्ली के लिए रिंग रेलवे की बात 20 साल से चल रही है। 20 साल से चर्चा होती है और बात खत्म हो जाती है। मैं इस समय दिल्ली के बारे में मोटे तौर पर एक और बात कहना चाहता हूँ। दिल्ली के लिए सेंट्रल गवर्नमेंट बहुत करती है और बहुत किया सेंट्रल गवर्नमेंट ने, बहुत मदद की। यह कहना कि सेंट्रल गवर्नमेंट पैसा नहीं देती, दिल्ली के साथ डिस्ट्रिब्यूट करती है, मैं अब से कहना चाहता हूँ यह बिल्कुल गलत बात है। अगर पिछले पांच साल के आंकड़े लिए जायें जो रुपया पिछले पांच सालों में दिल्ली कारपोरेशन को या दिल्ली ऐडमिनिस्ट्रेशन को हमारी सेंट्रल गवर्नमेंट ने दिया है वह कहीं ज्यादा है उस रुपये से जो उस से चार पांच साल पहले दिया था। तो यह कहना कि दिल्ली को रुपया सेंट्रल गवर्नमेंट कम देती है यह बिल्कुल गलत बात है। कुछ हमारे दोस्तों की यह आदत हो गई है कि सेंट्रल गवर्नमेंट से कहें कि रुपये दो और जितना ज्यादा रुपया सेंट्रल गवर्नमेंट दे उतने ही जोर से उसे गालियां दें और उस की निन्दा करें। मैं सेंट्रल गवर्नमेंट से एक बात कहना चाहता हूँ। सेंट्रल गवर्नमेंट एक काम्प्लेक्स से सफ़र करती रही है कि यह वाजपेयी जी की पार्टी है, अमोजीशन पार्टी है, इसलिए इस को ज्यादा खुश करो। जितना ज्यादा उन को खुश करने की कोशिश इन्होंने की उतने ही यह खुश नहीं हुए।

में आखीरी बात कह कर समाप्त करता हूँ। दिल्ली के सवाल तो तेजी से फैल रहे हैं। दिल्ली के लिए चाहे ट्रांसपोर्ट का सवाल हो, या दूसरे सवाल हों, सब के लिए एक परामर्श वाच डाग की जरूरत दिल्ली में है जो सेंट्रल गवर्नमेंट की प्लानिंग मिनिस्ट्री में दिल्ली की तमाम प्लानिंग के ऊपर नज़र रखे और उसके इम्प्लीमेंटेशन को देखे। पीसमील तरीके से यहाँ की प्राबलम को वाज़ बक्त साल्व करते हैं तो वह साल्व तो होती है लेकिन एक अच्छे ढंग से उन का साल्यूशन नहीं निकलता।

इन शब्दों के साथ मैं फिर राजबहादुर जी को मुबारकबाद देता हूँ कि वह यह बिल ले आए हैं। इस में दो तीन कानूनी बातें हैं जिन को वह देख लें। एक तो यह कि उन्होंने पावर ली है मोटर वेहिकल्स ऐक्ट के प्राविजनस को सस्पेंड करने की या परमिट्स को सस्पेंड, कैसिल या रिफ्यूज़ करने की, उस में यह देख ल कि आया उन को यह बात उस में डालनी चाहिए या नहीं कि जिस का परमिट कैसिल किया जाय उस को अपाचुनिटी हीअरिंग की दी जाय। इस को न लिखने से यह हो सकता है कि कल कोर्टस में यह मामला जाय तो कोई दिक्कत पड़ जाय और कोर्टस यह कह दें कि आक्टिरी पावर्स सेंट्रल गवर्नमेंट ने ले ली है। इस में अपाचुनिटी फार हीअरिंग भी नहीं प्रोवाइड की गई है।

एक प्राबलम यह भी है कि दिल्ली की ट्रांसपोर्ट एथारिटी जिस पर दिल्ली ऐडमिनिस्ट्रेशन का असर है वह पोलिटिकल रीजन्म से यह चाहती है कि दिल्ली रोड ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन के रास्ते में स्कावर्टें पैदा करे। आज एक अजीब हीले से, बहाने से इल्लीगली, कानून के खिलाफ टैम्पोरेरी परमिट्स ईश्यू करने की कोशिश की जा रही है, किसी नीयत से की जा रही है, कुछ पार्टी का फायदा करने के लिए की जा रही है, तो ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन को पावर होनी चाहिए जिस तरह से पंजाब और यू.पी. में ट्रांसपोर्ट कमिश्नर के नीचे वहाँ की ट्रांसपोर्ट अंडरटेकिंग भी है और वहाँ की ट्रांसपोर्ट एथारिटीज भी हैं, इस तरह से दिल्ली में भी व्यवस्था की जाय जिससे ट्रांसपोर्ट एथारिटी और रोड ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन के दरमियान कम्पलीट कोऑर्डिनेशन से दिल्ली के लिए पालिसी बना कर उस को एग्जीक्यूट किया जा सके।

अध्यक्ष महोदय : भगत जी, यहाँ कोर्ट्स से थोड़ा माफ़ कर रखकर बोलते हैं। यहाँ आनरेबल मੈम्बर या मदरस

महोदय कहते हैं। लायक दोस्त तो हाईकोर्ट में कहा करते हैं।

There is a difference between the courts and this House. Hon Members should be careful.

SHRI H. K. L. BHAGAT: I thank you very much for the guidance.

I shall correct myself accordingly. Thank you very much; I am most grateful, Sir.

MR. SPEAKER: I am reminded myself of that atmosphere which I do not like to prevail here also.

श्री अटल बिहारी वाजपेयी : (स्वालयर) : इस का मतलब यह तो नहीं है कि यहाँ सब लायक नहीं है ? ऐसा ख्याल तो नहीं है ?

अध्यक्ष महोदय : लियाकत का तो मुझे नहीं पता, आनरेबल सभी हैं।

\*SHRI E. R. KRISHNAN (Salem): Hon. Mr. Speaker, Sir, I am thankful to you for giving me an opportunity to say a few words about the Delhi Transport Laws (Amendment) Bill moved by the hon. Minister of Transport. I welcome the setting up of a Delhi Transport Corporation in the Public sector.

I need not stress the vital role of local transport especially in the capital city of the country. As the hon. Members who preceded me pointed out, the population of Delhi is 50 lakhs and it is increasing very rapidly. It is also known that the floating population coming from neighbouring States to attend to their work in the capital is about 25,000 to 30,000 a day. You are also aware that tourists from all over the world make it a point to visit Delhi, as it has historical significance for them. The Government should realise what impression they will carry back home if they happen to see the local people standing in long queues for getting a town bus either

Shri E. R. Krishnan] for coming to their places of work or or going to their residences. It should be appreciated that the rich people as also the moderately well-to-do people have their own conveyances, but for the labourers, working class and the poor people, the city transport is the only means of conveyance for attending to their work. The school going children and the college-going youngsters have also to depend upon the local transport. But, even after 25 years of independence, the Government have not been able to provide adequate transport facilities to the people of Delhi.

You are aware, Sir, that the Centre has been experimenting with different kinds of administrative set-up in the capital. Originally Delhi was a Part-C State with a legislative assembly. Then, Delhi became a Union Territory. The Delhi Municipal Corporation was set up to manage the civic affairs of the capital. For New Delhi area, where the Central Government offices are located, there is the New Delhi Municipal Committee. Some years before the Metropolitan Council was constituted to look after some aspects of the local administration. I have to point out that in the process of carrying out these experiments, the daily needs of the people of Delhi have so far been neglected. I would like to say that at last the Government have come forward with the proposal to set up a Corporation to manage the transport needs of the people of Delhi.

Some hon. Members who spoke before me referred to the loss suffered by the transport undertaking of Delhi. I would narrate here my personal experience. I happened to go to Karol Bagh on some business and I got into a town bus. After paying the fare, I thought that the conductor would give me the ticket. But till I reached my destination, I did not get the ticket and the fare was pocketed by the conductor. I came to know later that this was not a solitary instance, but such a practice had become the order of the day in the transport

undertaking. As I did not know Hindi, I could not argue with the conductor for the ticket. If this kind of practice is allowed to continue, how can the Government expect the transport undertaking to run profitably? I hope that the new Corporation will take effective steps to arrest the growth of such unfair practices. I have also come across instances where the conductors behaved rudely with women and old people. They do not seem to give any respect to the travelling public of the capital. They are interested only in making money.

I would inform the House that in the capital of Tamil Nadu, Madras, we have such an efficient system of local transport that the people have no difficulty at all in moving about the city. The administrative loss is also minimised to the extent possible by the honesty of conductors. I would suggest that the Delhi Transport Corporation now being set up could as well send some of their Officers to Madras to get training there. Similarly, some batches of conductors from Delhi should be sent to Madras so that they can see for themselves how the conductors of Madras discharge their onerous duties and how they behave with the travelling public.

I would also state that no State Transport Undertaking can expect to make profit because it is a public utility undertaking. But the losses which occur on account of the instance I referred to earlier should be avoided by the Delhi Transport Corporation. The administrative machinery of the Corporation should be tightened and the culprits should be punished without mercy. I would also suggest that political parties should not interfere in the administration of public utility establishments. The travelling public should not be held to ransom by interested parties. The Delhi Transport Corporation should also ensure timely running of buses and no trip should be allowed to be missed on some pretty excuse or the other. I am sure that the Corporation will keep service as its first priority and not profits alone. I would

also suggest that the conductors and drivers in Delhi Transport Corporation should be given intensive training in their approach to the travelling public. I am sure that this new experiment will become a success if some of these aspects are given serious consideration by the Government.

श्री बल्लोप सिंह (बाह्य दिल्ली) अध्यक्ष महादय, म इस राठ ड्रामपोटें बिन का, जिमे श्री राजबहादुर जी ने दिल्ली के लिये पेश किया है, समर्थन करने के लिये खडा हुआ है। सब से पहले मैं माननीय मंत्री जी को बधाई देता हूँ जिन्होंने दिल्ली की बसा की मुसीबतों से दिल्ली की जनता को छुड़ाने के लिये 500000 यूनो को एक वायपारेगन में तब्दील करने का फैसला किया।

अध्यक्ष महादय, दिल्ली के नाग पिछले पाच-छ माला से इनन परगान में, जिन का कोई हिसाब नहीं था। प्रायः ने भी अध्यक्ष महादय, कभी कभी मसका पर जाते हुए देखा होगा कि दिल्ली के बस-स्टापो पर पाच-छ मी की तादाद में नाग खड़े रहते हैं और यह बात देखने रहते हैं कि जब बस प्राये और कितनी जल्दी टम उस में चडे और जब बस प्राती थी तो इतनी अधिक धक्का-मुक्की होती थी कि औरतो और लडकियो का तो चडना ही मुमकिल हो जाता था। लेकिन जब से यह कारपोरेशन बनी और इस को टेक-ओवर किया गया, मैं समझता हूँ कि इस के अन्दर काफी सुधार हुआ है।

अध्यक्ष महादय दिल्ली की जनता हर समय डेह-दा लाब के करीब बड़ जाती है। जैसा प्रानरेबिल मिनिस्टर ने प्रापने स्टेटमेंट में कहा है इस वक्त कुल 1491 बसे हैं, जिन में से 914 राठ पर हैं और बाकी बर्कजाप में खड़ी है। प्रायः प्र-दाआ लगाइये कि जहाँ 467 बसे बर्कजाप में खड़ी हा वहा पर क्या हालत होगी। एक बाम और बना दु—इन बर्कजापो की प्राज क्या हालत है। जो भी बस बर्कजाप में जाती है, वहा अछटे पुर्जे की निकाल दिया जाना है, उन के अन्दर पुराने और निकम्मे किस्म के पुर्जे भगा दिये जाते हैं। इस लिये मैं मंत्री महादय को कहना चाहता हूँ कि सब से पहले तो जहा जहा डीपोड हैं, उन के नाच इन बर्कजापो को डीसैन्सिटाइज कीजिये हर डीपो के साथ एक-एक बर्कजाप खोला जाय और वहाँ

पर पूरे तौर से निगरानी रखी जाय।

प्राम तौर पर यह देखने में प्राया है कि जो भी बस बोर्डे से डिफैक्ट के लिये बर्कजाप जाती है, वह कई दिनों तक वापस नबो प्राती, इस से यात्रियो को बहुत परेशानी होती है, इस लिये उन की भरम्मत की तरफ खास तवज्जह दी जाय और जल्द से जल्द उनको भरम्मत कर के मसक पर लाया जाय।

यहा पर इस स्टेटमेंट में लिखा गया है कि हर रोज 15942 ट्रिप इन बसा के लगेने चाहिये, जब कि 12526 ट्रिप इन बसा के लगत हैं, 3466 ट्रिपो की फिर भी कमी रह जाती है। जाहिर बान है कि अग्रर इनन ट्रिप नहीं लगेये तो उन से परेशानी बढेगी ही। इस लिये हम इस बात की कागिण करनी चाहिये इन 1391 बसों में से जितनी ज्यादा से ज्यादा ठीक हो सक्ती हैं, उन को ठीक कर के सडक पर लाना चाहिये, 1391 बसे तो हर हालत में चलनी ही चाहिये।

घाटे का एक वायप यह बताया जाता है कि हमारे यहा चौबरा का बटून कमी है। इस के लिये मैं यह दर-न्दास्त करना चाहता हूँ कि हमारा जा र्वाबलेन डिपार्टमेंट है, उन को मजबूत करना चाहिये और उन के अन्दर अछट किस्म के प्राफिसर, जा ईमानदार हो भले हों, उन को रखा जाय ताकि ये मजबूती के साथ बेचिय करे और राजाना टिकटा म जो गबबड हानी है उस का रोक जा सके।

अभी कई प्रानरेबिल माथियो ने कहा कि दिल्ली की बसों में जा कबडस हैं, जो ड्राइवर्स हैं, उन के बिहचियर में बहुत कमी है यह ठीक बात है। हम लोग जब बसों में चढत हैं तो येने देखा है कि अग्रर कोई बहन बच्चे का गाद म नकर बम में चड जाये तो उसी वकत फन्टी मांग दी जाती है, जिसका नतीजा यत्र होता है कि या तो बच्चा मिर जाता है या बच्चे के साथ बह बहन मिर जाती है। ऐसे एक्सीडेंट्स अग्रर दिल्ली की बसा में होते रहते हैं। अग्रर बम में बैठे हुए लोग कुछ कहते हैं तो औरन कबडर कहना है कि तुम को बालने की जरूरत नहीं है। इस के बारे में मैं मिनिस्टर साहब से कहना कि अघी जैसा हमारे एक मडाम को साथी ने कहा कि उनके लिये एक किस्म की ट्रेनिंग क्लास लगाई जाय। उन को बता दिया जाय कि दिल्ली के अन्दर सारी दुनिया के लोग रहते हैं, यह एक इन्टरनेशनल सिटी है, हिन्दुस्तान के हर प्रांत के लोग रहते हैं, बिबेस-मिग रहते हैं, नबर्मेंट सर्बेन्स

[श्री दलीप सिंह]

रखते हैं जो बसों में सफर करते हैं, उन के साथ बोलने का कौता तरीका हो, यह बात हम को उन्हें सिखानी चाहिये। लोग एक दफा बसों की बसों को बदरामत कर सकते हैं, लेकिन अगर उन का बिहेवियर ठीक नहीं होगा, तो वे इस को बदरामत नहीं कर सकेंगे। हम लिये हम का कुछ इन्तजाम कीजिये।

अध्यक्ष महोदय, मेरी काट्टीबूगन्सी आउटर-दिल्ली है वह काफी लम्बी है, जिन में बहुत से गांव आते हैं, जे० जे० कालोनीज हैं अन्धप्रयोगद्वज्ज कालोनीज हैं। दिल्ली के अन्दर प्राज दुर्भाव से जनसभ का एडमिनिस्ट्रेशन है और उन्होंने यह तय किया हुआ है कि नदीब आदमी कहीं भी रहता हो, चाहे जे० जे० कालोनी हो या गांव में रहता हो या अन्धप्रयोगद्वज्ज कालोनी में रहता हो उन के यहा बस नहीं भंजेगे। जे० जे० कालोनी के लागो का दिल्ली से 15-15 मील के फासले पर ले जाकर डाल दिया गया है उन को रोजगार के लिये शरर धाना पडता है। मैं मर्जी महोदय से कहूंगा कि उन के लिये खाम तीर से कोई इन्तजाम किया जाय ताकि उन लोगो का आगामी हो सके।

एक बात यह कहना चाहता हूँ और इस के लिये ध्यान रखना होगा कि एक बस 90 हजार रुपये की धाती है। एक आदमी अगर कोई अपनी बस चलाता है तो कितने ही सालो उमरा चलाता है लेकिन हमारी बसेज जो हैं वह एक माल के बाद ही बल्कि 6 महीने के बाद ही धुवां छोडने लगती है और खराब हो जाती है। इसके लिये मैं एक तरकीब रखना चाहता हूँ कि जो ड्राइवर अपनी ड्यूटी खत्म करे और ड्यूटी खत्म करके बस बिपों में छोडने जाये उन वस्तु दूसरे ड्राइवर को बाकायदा उसका चार्ज दे और सब चीज ठीक है इसको लिखकर दे ताकि बसेज को कांटीमान ठीक रह सके।

इतना ही कहकर आपकी अध्यक्षता देते हुए अपना भाषण समाप्त करना हूँ।

श्री० लक्ष्मीनारायण लक्ष्मण • अध्यक्ष महोदय, इस चर्चा के दौरान दो तीन बातें आईं जोकि बेरे मत के सम्बन्ध में यहाँ पर प्रस्तुत की गईं। निगम बनाने का कोई लक्ष्य सामल है उसके बारे में जो क्वेश्चन प्रकट की गईं हैं वह सही हैं क्योंकि आम बच्चों के जो इस

प्रकार के निगम बनाए गए वहा पर चाटे की स्थिति देखी गई। जैसा मैंने पहले निवेदन किया निगम बनाने के बाद यद्यपि सरकार सहायता जरूर देती है परन्तु चाटा कभी पूरा नहीं होता वह बढ़ता ही चला जाता है। इसके प्रतिरिक्त निगम बनाने के बाद वह उत्तर, दायित्व भी नहीं रह पाता है जिनकी अपेक्षा की जाती है जैसा कि विभिन्न सड़क परिवहन निगमों की व्यवस्था में देखा गया है। बंगाल का यहाँ पर जिन किया गया। मध्य प्रदेश में भी ठीक इसी प्रकार की व्यवस्था है। वहा जब तक निगम नहीं बना या चाटा बस या लेकिन निगम बनने के बाद चाटा निरन्तर बढ़ता चला गया है। बसेज की दशा इतनी खराब हो गई कि लोग उन पर चढ़ना भी पसन्द नहीं करते। हम नहीं चाहते कि इस प्रकार की व्यवस्था यहा पर भी पैदा हो जाये।

इसके साथ ही यहा उन दा तीन महीने की स्थिति में हमने देखा कि सरकार द्वारा अग्रमं हाथ में लेने के बाद ऐसा नहीं मान्य हाता कि इसकी व्यवस्था में कोई सुधार आया है। प्राज भी बसेज में बड़ी भीड़ भाड़ है, बड़ी परमाणी है, समय पर बसेज नहीं मिलती है। इन सब बातों का देखते हुए ऐसा नहीं दिखाई देता कि निगम बनाने के बाद कोई नया काम किया गया है। करोडों रुपये के अनुदान दिए गए हैं लेकिन बसेज की व्यवस्था में कोई सुधार नहीं हुआ है। जन-सभ व्यवस्था का सुधारना चाहनी थी, इस सब में उसने कुछ कदम भी उठाए थे, कुछ काम भी किया था कुछ व्यावहारिक सुझाव भी दिए थे चाटे को बन्द करने के बारे में, कुछ भूतपूर्व सैनिकों की कोष-पेटिब सोसायटीज को पमिटम देकर सुधार लाने का प्रयत्न किया था और इस प्रकार कुछ सुधार हुआ था तथा निरन्तर आये सुधार होता चला जा रहा था। निगम बनने के बाद जो दुर्ब्यवस्थाएँ धाली हैं उनके बारे में जा धाम धाबनायें और शिकायतें हैं वह सही हैं। इन सब के साथ मैं फिर दोहराना चाहूंगा कि इस प्रकार का अध्यावेश और उसके बाद विधेयक को लाने की कोई आवश्यकता नहीं है।

SHRI RAJ BAHADUR Sir, I am grateful to the hon Members who have welcomed this measure I would be very brief, for want of time

A point has been made by Mr Mohamad Ismail about corruption We are already aware of some malpractices and

irregularities, etc., and we are tightening up discipline. In fact, disciplinary action has been taken even in this short period against quite a few. More than 100 employees have been suspected of some irregular or undesirable practices, and they have been put under suspension. This vigilance has given a good toning up to the administration. The income has also increased on account of that. A Traffic Superintendent, Vigilance, is already there to attend to intensive checking. A Public Relations Officer has been appointed to see that misbehaviour is minimised or eliminated altogether. There are some suggestions which Members have made and which I shall bear in mind to the extent possible.

Mr. Banerjee has said that a representative of labour should be put on the management. We shall certainly consider that suggestion and try to implement it as much as possible.

Mr. Bhagat has spoken about the creation of transport zones and the rationalisation of routes and services. I completely agree with him. This is something which has really to be done and his suggestion is one which should be seriously considered by the management of Delhi Transport Corporation. He has also spoken about the traffic that runs pell-mell in the country's capital, consisting of all types of vehicles, the trucks and thelas and other vehicles just going together. It is a very large question, but at any rate, this being the country's capital and the pride of the nation, it deserves our urgent attention. Consistent with our financial resources, we will try to attend to this problem as best as we can. It requires vast amounts of investment to have fly-overs and expressways to clear up the traffic smoothly. We should try to substitute thelas with other mechanically propelled vehicles and rickshaws with taxis. All these things require investment. He spoke about the construction of some bridges across the Jamuna. I take particular notice of the suggestion he has made about neglected areas, about augmentation of

services, etc. He spoke about the juggi-jhompri areas, poorer sections of the people living across the Jamuna. We have taken notice of it and to the extent possible and within the resources and fleet available to us, we shall try to meet the requirements. Mr. Pandey has said that no improvement was there. I have not claimed; we do not pretend to have a magic wand with us. We have tried to effect some improvement but what has been destroyed or, spoilt over a number of years will take at least some months, if not years to improve.

SHRI ATAL BIHARI VAJPAYEE:  
24 years.

SHRI RAJ BAHADUR: We know that slogan. But I have to finish in time and I do not want to indulge in repartees. If you take a one-sided view, nothing has been done in 24 years. If you take the resounding victory of our Armed forces for this country in the recent 14-day War it is in itself a testimony to what we have achieved in 24 years. Mr. Bhagat also invited our attention to the Third Schedule or the part which empowers the Central Government to suspend or cancel any permit granted. Since this power has been given not to the Corporation but to the Central Government, it could be expected and I can assure him that these powers will be exercised after due compliance with the principles of natural justice. With these words I commend the motion.

श्री एच० के० एल बगल जमुना पर ब्रिज बनाने के बारे में क्या सोच रहे हैं ?

श्री राज बहादुर : यह दूसरा सवाल है। इनके बारे में नोटिस मिले तो जबाब दिया जा सकता है।

श्री मोहम्मद इस्माइल . विजिलेन्स के सवाल के बारे में नहीं बताया ?

श्री राज बहादुर : मैंने बताया है। हमने एक ट्रैफिक सुप्रिन्टेन्डेंट, विजिलेन्स बनाया है।

MR. SPEAKER: The question is:

"This House disapproves of the Delhi Road Transport Laws (Amendment)



[Mr. Speaker]

Ordinance, 1971 (Ordinance No. 21 of 1971) promulgated by the President on the 3rd November, 1971."

*The motion was negatived.*

MR. SPEAKER: The question is:

"That the Bill to provide for the establishment of a Road Transport Corporation for the Union territory of Delhi, and, for that purpose, further to amend the Road Transport Corporations Act, 1950, and the Delhi Municipal Corporation Act, 1957, and for matters connected therewith or incidental thereto, be taken into consideration."

*The motion was adopted.*

MR. SPEAKER: The question is:

"That clauses 2 to 8, First Schedule, Second Schedule, Third Schedule, Clause 1, the Enacting Formula and the Title stand part of the Bill."

*The motion was adopted.*

*Clauses 2 to 8, First Schedule, Second Schedule, Third Schedule, Clause 1, the Enacting Formula and the Title were added to the Bill.*

SHRI RAJ BAHADUR: Sir, I beg to move:

"That the Bill be passed."

MR. SPEAKER: The question is:

"That the Bill be passed."

*The motion was adopted.*

MR. SPEAKER: We will now take up the Private Members' business.

11-30 hrs.

#### UNION TERRITORIES SECONDARY EDUCATION BILL\*

SHRI SAMAR GUHA (Contai): I beg to move for leave to introduce a Bill to provide for better organisation and development of secondary education in the Union territories specified in the First Schedule to the Constitution.

MR. SPEAKER: The question is:

"That leave be granted to introduce a Bill to provide for better organisation and development of secondary education in the Union territories specified in the First Schedule to the Constitution."

*The motion was adopted.*

SHRI SAMAR GUHA: I introduce the Bill.

#### CONSTITUTION (AMENDMENT) BILL\*

*(Amendment of article 74 and insertion of new articles 74A, 74B, etc.)*

SHRI FATESINGHRAO GAEKWAD (Baroda): I beg to move for leave to introduce a Bill further to amend the Constitution of India.

MR. SPEAKER: The question is:

"That leave be granted to introduce a Bill further to amend the Constitution of India."

*The motion was adopted.*

SHRI FATESINGHRAO GAEKWAD: I introduce the Bill.

11-31 hrs.

#### RE. CODE OF CRIMINAL PROCEDURE (AMENDMENT) BILL

*(Insertion of new sections 250A, 250B, etc.)*

MR. SPEAKER: Shri Amar Nath Chawla.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI RAM NIWAS MIRDHA): The Code of Criminal Procedure is under the consideration of the Joint Committee of the two Houses, and I request the Hon. Member not to introduce this. The Joint Committee would consider his suggestion. I have

\* Issued in Gazette of India Extraordinary part II, section 2, dated 17-12-71.