

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 Laxminathan Pandeya

डा० लक्ष्मी नारायण पाण्डेय (सदस्य) अध्यक्ष  
महासभ, में प्रस्ताव करना है —

"यह सभा राष्ट्रपति द्वारा 3 नवम्बर 1971 का  
प्रस्तावित दिल्ली सड़क परिवहन विधिया (समाधान)  
अध्यादेश, 1971 (1971 का अध्यादेश सन्धा  
21) का निरनुमोदन 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 विधिया  
(समाधान) अध्यादेश भी साथ साथ लाया गया।  
कुछ अध्यादेशों के बारे में तो यह बात समझ  
में आती थी कि उन की अनिवायंता थी प्राव-  
श्यता थी, लेकिन सड़क परिवहन विधिया व  
सम्बन्ध में अध्यादेश प्रस्तापित करने का कोई  
इस प्रकार का उपयोग कारण सञ्चर नहीं आता।  
यद्यपि सरकार द्वारा कुछ इस प्रकार की स्थिति  
बताने का प्रयत्न किया गया है कि इस अध्यादेश  
का लाने की आवश्यकता क्या पही, लेकिन सरकार  
की इसके पीछे जा नीयत है जा भावना है  
उस में कुछ महभावना दिखाई नहा 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 जा  
उस का साथ ठीक से न चलें इस दृष्टि 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 गिम्ब  
इन्स्टीचर तथा मागगवा कमीशन की बात कही  
गई है। ये बातें बहुत पुरानी है। फिर भी  
सरकार न इस समय जा 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  
प्रावादी बढ़ती है उस बढ़ती हुई प्रावादी की  
आवश्यकता को पूरा करने के लिये जिन प्रकार  
की व्यवस्था हानी चाहिय थी, वह नहीं थी।  
बस ठीक नहीं था उन क ठीक से हान के कारण  
लगभग डेढ़-बी वर्ष पूर्व रांड गिम्ब इन्स्टीचर के  
कथनानुसार यहा पर कुछ मिनट कम चलाने का  
प्रयत्न किया गया। 100 मिनट बना में के 70  
मिनट बना के परमिट सहकारी समितियों का  
दिये गये और 30 बनों के परमिट डी०टी०यू०  
का दिये गये। चूकि डी०टी०यू० के अध्यक्ष  
एक कांग्रेस के सञ्चर है मैं उन पर कोई दावा-  
रोपण नहीं करना चाहता, लेकिन यह बात नहीं  
है कि जा 30 परमिट डी०टी०यू० को दिये गये,  
न वसें आज तक नहीं चलाई गईं। जब कि सह-  
कारी समितियों को जो परमिट दिये गये, उन्होंने

† Introduced with the recommendation of the PRESIDENT.

घरनी बने बलाई, जो दिल्ली और नई दिल्ली रेलवे स्टेशन तथा अन्य बंदो पर बनी और उन से बहुत काफी राहत मिली ।

यह ठीक है कि हमारे यहां की जा बम व्यवस्था है वह उनकी अच्छी नहीं है जितनी बम्बई या अन्य शहरों में है । बम्बई की बसा की सख्या हमारे यहां की बसा की सख्या से कम है लेकिन वर्कम आवज की दृष्टि में देखा जाय तो उन की बसे 15 घण्टे प्रति दिन के हिमाब से चलती है जब कि हमारे यहां की बसा की बसिंग आवज बसल 11 बनती है । यहां की 1400 बसा व मबाबने बम्बई की 1100 बसा वा सचालन हमारे यहां से बड़ी ज्यादा अच्छा है । हमारे यहां 1400 में से केवल 8-9 मौ बस ही चली गये बेकार पड़ी रही । इस व लिय डी०टी०यू० के अध्यक्ष ही पर्याप्त रूप से दापी है । जब दिल्ली नगर निगम द्वारा उन का सुधारन की बात बड़ी गई जा कि दिल्ली की आवश्यकता व अनुरूप या और यहां की बहती हुई माग के अनुरूप या आवश्यकता की दृष्टि से यहां पर 500 नई बस चलानी चाहिये बरु नये स्टम पर चलाई जाय और इस बात का दृष्टि में रखते हुए रोड रिमर्च इन्स्टीचूट की रिफरिन्सा व अनुसार जब 65 नई बसा के परमिट डी० टी०यू० का दिय गय था भी डी०टी०यू० न उनका उपयोग नहीं किया । इनका ही नहीं यहां की बस व्यवस्था का सुधारन के लिये डी०टी०यू० का 368 लाख रुपया दिया गया जिसमें कि नई बसे खरीदी जाये लकिन उस में से उल्हान 134 लाख रुपया अन्य कार्यों पर खर्च कर दिया । यदि इन रुपय का पूरा उपयोग डी०टी०यू० करती तो यहां की बस व्यवस्था में बहुत सुधार आ सकता था लेकिन ऐसा नहीं हुआ ।

दिल्ली नगर निगम में बस की प्रस्तावित किया कि यहां पर हरियाणा, राजस्थान और उत्तर प्रदेश से बने बसाई जायें और उन को विभिन्न बन्दु पर चलाया जाये, जिससे कि यहां की जनता को जो कठिनाई आ रही है, बन्दो लाइन में बसे रहना पड़ता है, वह कठिनाई दूर हो सके, लेकिन बीसा कि मैंने प्रारम्भ में कहा, डी०टी०यू० के अध्यक्ष महोदय के प्रसहयोग के कारण, सरकारवादी

के कारण वह भी सम्भव नहीं हो सका और सरकार जल्दबाजी में इस प्रस्ताव को यहां पर ले आई, लकिन नगर निगम के माध्यम से जनमघ की बहती हुई लोक-प्रियता का काम किया जा सके ।

यह यह निगम बन गया है एक स्वतन्त्र निगम है और इसमें सरकार का सीधा हस्तक्षेप नहीं है लेकिन बीसा सरकार के दूसरे निगम में हाना है प्रत्यक्ष में ता हस्तक्षेप नहीं हाना है लेकिन छोटे छोटे उन पर सरकारी दबाव बढना जाता है वही स्थिति यहां भी होने वाली है । मैं सिर्फ यह कहना चाहता ह कि वह जा कुछ भी किया गया बहुत जल्दबाजी में किया गया, यद्यपि उन व्यवस्था का सुधारन का प्रयत्न किया गया था और व्यवस्था छोटे छोटे सुधारनी चली जा रही थी । नगर निगम न जा सुधार रखे य उन पर ठोक व ध्यान नहीं दिया गया सरकारी समितिया व माध्यम से जा मिली बस बनान का प्रयत्न किया गया उन को दार्जित में नहीं रखा गया और एक प्रकार से यहां की सुधारनी हुई व्यवस्था व सरगार न घपन हाथ में लेने का प्रयत्न किया । इस लिये मरा प्रस्ताव है कि जा प्रस्तावना लाया गया है वह ठीक नहीं था इस लिये यह सभा उस पर निरन्तरादन 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 BHADUR)  
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

Moved with the recommendation of the President.

(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 DIU 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 on October 1971. The number of trips which were scheduled daily have been increased by 519. They are now 16159 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 Boshu 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 a part and parcel of the Bill.

MR SPEAKER I have carefully seen it and allowed it.

SHRI 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.

यह  
श्री ओहण्डर इन्वाइज (बेङ्गलूर) दिल्ली परिवहन नियम बनने जा रहा है। उनके विषय में मैं दो तीन बातें बताना चाहता हूँ। पहली बात तो यह है कि इन लोगों का तजुर्बा यह है कि विभिन्न जगहों पर जो भी कारपोरेशन बने हैं, वह इस तरीके से चल रहे हैं कि उनमें लासेज हो रहे हैं और पैसेजरी को सुविधायें मिलने की बजाय सफ़रिय हो रही हैं। यही बातें दिल्ली में भी लागू होनी हैं। जब यह कारपोरेशन बनने जा रहा है तब तक पहले वहाँ पर जो कल्याण चल रहा है, जो दुर्गाति चल

रही है, उस घर ध्यान रखना होगा। हम ने देखा है कि बंकिम बहाल में जो कलकत्ता ट्रान्सपोर्ट कारपोरेशन है उस को करोड़ों रुपये सेंट्रल गवर्नमेंट की तरफ से देने पड़ते हैं, लेकिन धामरानी नहीं बढ़ती। वह हर साल गिरती ही जाती है। हर साल उस कारपोरेशन को 2 करोड़ रुपये सेंट्रल को देने होते हैं। वहां के मूनाजिमां के बारे में भी ऐसी हालत कर के रखी गई है कि जिन में उन का कोई मसला हल नहीं हो पाता है।

जहां तक पैसंजरा की सुविधाओं का सवाल है, प्राप ने देखा होगा कि कलकत्ते में उन को कितनी तकलीफें होती हैं कारपोरेशन की बसों में। बसों की हालत ऐसी है कि पार्स गायब रहते हैं, टायर्स गायब रहते हैं, पुगने टायर लगाये जाते हैं। एक टिपू लगाने के बाद वह गाड़ियां बन्द हो जाती हैं और उस के बाद उस के पैसंजर्स दूसरी गाड़ियों में लटक-लटक कर चलते हैं। इनके बावजूद भी नुकसान होगा है। भाखिर इन का कारण क्या है? यह सारी चीजें कलकत्ते में ही 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 मसले आयेंगे। अभी तक तो स्थिति यह है कि यहां पर लोग बस लगाकर गाड़ियों में बैठते हैं, लेकिन कारपोरेशन बनने के बाद पैसंजरां को जो सफरियां होती हैं, भाक्सों से निकलने के बाद थंटों उन को लाइन में खड़ा रहना पड़ता है और उन को पता नहीं होता कि कब नम्बर आवेगा, उस की तरफ भी ध्यान देना होगा।

यहां पर कारपोरेशन बनने के बाद कम से कम इस चीज का खाल तौर से ख्याल रखना होगा कि बसों की संख्या को बढ़ाया जाये और जल्दी से जल्दी बसों में पीड के मसले को हल किया जाये ताकि इस तरीके के मतलम में लोगों को थंटों लाइन में लग कर खड़ा न रहना पड़े। एक तो बसें मिलती नहीं हैं, फिर उन का टाइम भी ठीक नहीं है, लोगों को यह पता नहीं होता किसी किसी बट पर कि बस कब आवेगी। प्राप को इस की और भी ध्यान देना होगा।

इस कारपोरेशन का एक बिजिनेस सेल होनी चाहिये। उस का काम यह होगा कि जो टायरों की चीरियां होती

हैं, स्पेयर पार्ट्स की चीरियां होती हैं और पैसंजरां की तकलीफें होती हैं उन तमाम चीजों को वह देखे। धार यह नहीं किया जाता तो जिन तरह से बंगाल में हो रहा है कि वहां के ट्रान्सपोर्ट कारपोरेशन को सेंट्रल से सहा देना पड़ता है उसी तरह से यहां भी होने लग सकता है। लोग यह सोचने लगेंगे कि सैमां भये कोतवाल घब डर कात्रे का। जब स्टेट कारपोरेशन हो गया है तब प्रचारिटीज जो चाहेंगे उस के लोग बढ़ी करेंगे और धांटोनामस बाडी जो भी रिपॉर्ट दे देगी उस को प्राप मान लेंगे। गाड़ियों के स्पेयर पार्ट्स बाहर के लोगों को दे दिये जाते हैं और बसों का काम रुक जाता है। इस सेल को उस की तरफ भी ध्यान देना होगा। दिल्ली को कम से कम कलकत्ते से सबक सीखना चाहिये। यहां 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 जब भी मूनाफा होता है, लेकिन जो कारपोरेशन की गाड़ियां चलती हैं उन में एक प्रायमी चलता है फिर भी नुकसान होता है। इस को क्या बजह है? हम को इस तरह भी ध्यान देना होगा।

उस मिलियने में मैं एक दो बातें और भी बतलाना चाहता हूँ जहां तक इमर्जेंसी का सवाल है वह तो है ही, फिर भी एक बात उकर ध्यान देने लायक है। यहां पर सिंगल ट्रक प्रापरेटर्स भी हैं और बड़े बड़े ट्रक प्रापरेटर्स भी हैं जिन के पास कई-कई ट्रक होती हैं। प्राप देखने में यह आया है कि जो छोटे-छोटे प्रापरेटर्स हैं, जिस एक गाड़ी में तीन तीन मालिक हैं, उन की गाड़ियां हेरममेंट 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 प्राप स्टार्ब 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 सिंगल ट्रक प्रापरेटर है जिस की गाड़ी का नम्बर 9222 की एल एल है, उस की गाड़ी को वे लिया गया है लेकिन दूसरी तरफ एक प्रायमी मिनक रात्र भुज्रा 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 वापिस कर दिया गया। दिल्ली एग्जिमिन्टेशन की इस चीज की तरफ प्राप को सबजह देनी होगी। प्राप मुझ से ये बात एक साहब

[ श्री मोहम्मद इस्माइल ]

घायें और रोते हुए कहते लगे कि हमारा पैसा नहीं मिल रहा है और हमारे बच्चे भूखी मर रहे हैं। यदि आज भुख को सौका मिल गया इन लिये मे ने इन चीज को घाय के सामने रख दिया। मैं समझता हू कि मंत्री महोदय इन चीज का क्याल रखेंगे।

श्री अमर नाथ बाबला (दिल्ली सदर) मैं भारती सरकार और ट्रांसपोर्ट मिनस्ट्री का मुखारिकबाद देना हू कि उन्होंने दिल्ली की ट्रांसपोर्ट सविस को घपने हाथ से लिया और उनके लिए एक घलय मे कारपोरेशन की स्थापना की। दिल्ली की जनता कई मामो से बड़ी तकलीफ मे थी। दिक्कत मे थी। घाय नो जानती है कि दिल्ली के बस स्टेशों के ऊपर सैकड़ों की तायाद मे क्या लगी रहती थी लेकिन लोगों को बसें नहीं मिलनी थी और इनकार करने रहने मे उनके कई घटे जाया हो जाया करने थे। मैं सरकार का और भी ज्यादा मुखारिकबाद देता। अगर यह कदम हमने पहले उठा लिया गया होता और दिल्ली की जनता का गहन पटुका दो गई होती।

मेरा यहा की ट्रांसपोर्ट मे 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 मे बसिज प्रवेनेबल हो। अगर गेमा नहीं होता है तो मही तरंगे मे मुबिधा नहीं पटुबाई जा सकती है। उबने भी ज्यादा जरूरी यह है कि बसिज की मेटेनेन नहीं हो। बर्कजाप मे उनका मही तरंगे मे स्टैंड किया जाए। गेमा अगर किया जाना है तो ओं टाटल नम्बर घाय बसिज प्रवेनेबल है उन मे से ज्यादा मे ज्यादा का मडको पर लाया जा सकता है। एक बात यह भी है कि पिछले कई सालो मे यहा की बर्कजाप की हालत बहुत बुरी रही है। इस वजह से मडको पर जो बसे निकलती थी उन से इनना ज्यादा धुआ निकलना था कि जनता की हेल्थ पर भी उनका बुरा असर पडता था। यह सब भी होता है। यहा की बर्कजाप की हालत अच्छी नहीं रही है। उसके अन्दर कई चीजें घाती है। स्वेडर पाटन घाते है। बर्कमैनाशिप घाती है, मीनेजमेन्ट घाता है। घाय घनर स्ट्राक को देखें तो घाय को पता चनिया कि माडको की तायाद मे प्राक्लेमीट पाटुई बहा बूके हुए हैं ओं इन्मेयल मे घाते घाने नहीं है। रेवेन्यूज का सीकेज भी नहीं, इसकी तरफ भी ध्यान जाना चाहिये। एक सदस्य ने कहा है कि रेवेन्यूज का सीकेज

यहा पर हाता रहा है, कुम्जन होती रही है। इसके बन्द करने के लिए यह बात सही है कि कोई विजिनेस मेन हो या गेसी म्कीम हो जिसके अन्दर इनको बाध किया जाये बड़ी क्लोजनी ताकि सीकेज न हो। इन तीनों कामों का घनर घाय कर पायेमे तो जनता को ज्यादा मुबिधा मिल सकेगी।

एक माननीय सदस्य ने कहा है कि बम्बई की बस सुविज बहुत अच्छी है। लेकिन जहा तक उनका मालुक है वहा भी अलफदा घसहदा अलफ की हालत घनय घनय है। बम्बई मीटो नो रबो मे फेनी हुई है। जा अमे जिधर भी जाती है या घानी है वे पैनेजम मे भरी रहती है। दाना तरफ बसे घानी और जाती है तो किगया बसुम होना रहती है बसे खानो एक तरफ नहीं चलती है। दिल्ली चारों तरफ फैल रहा है। घनर भर कर बसे वपनरा का घानी है तो जब से बापिम जाती है तो उनका खानो बापिम जाता पडता है। उन तास्त बम्बई से दिल्ली वा सबाबला नहीं हो सकता है।

एक चीज मैं कहना चाहता हू। दिल्ली महर का घनर घाय नहीं तरंगे मे गिटी ट्रांसपोर्ट देना चाहत है ना बसिज के अलावा भी कुछ और मोड घाय ट्रांसपोर्ट यहा घायको प्रोवाइड करना होगा, उनक लिए प्लानिय करना होगा। यहा की घाबादी/गयातार बसती बनी जा रही है। हर माय डेड लाक मक्या यहा की घाबादी बड जाती है। मेरा सदाजा यह है कि इम वकन दिल्ली की घाबादी 40-45 लाख के तरंग है। घाबादी की इम बढती हुई रपतार का दामने हूण यह जरूरी है कि यहा पर अदरघाउठ रखे व बान्ने प्लानिय किया जाये, उनका यहा बनाया जाए। गेमा नहीं किया गया तो एक वकन गेमा घायगा कि दिल्ली मे जब बसों की तायाद बसेगी तो न सिर्फे घाय भी वे दिल्ली की घाबादी के लिए नाकाफी हांगी बल्कि माथ माथ रोडज भी ब्लिज इध्रा बरेगी। इबल सीकेज मे ममला कुछ हद तक हल हो सकता है। नियल बसिज के ऊपर इबल डेकर बनाया जायेगा तो रोड पर कम प्रेशर घायगा, स्पेस कम इन्मेयल होगी। लेकिन फिर भी एक वकन घायगा जब रोड स्पेस नहीं रहेगी। इसका तीछे तीर मे जायद घायका वाला न हो। लेकिन मैं सरकारास्त करना हू कि घाय इनको रेपवे मिनिस्ट्री के साथ टेक-घय करे और इनको करवाने की कोशिस करे। किंकि ट्रांसपोर्ट घायके पास है इन बान्ने घायको इनके बारे

में इन्फिनिटिव वेना चाहिए और कोजिस करनी चाहिए कि अदरसाइड रेजने यहा प्रोवाइड हो।

दुनिया की कोई सिटी ट्रांसपोर्ट सैलफ सफिशियट नहीं है। हिन्दुस्तान और हिन्दुस्तान के बाहर की सिगर्स को प्राप मगा कर देख सकते हैं और प्रापको पता चल जाएगा कि कहीं भी सिटी ट्रांसपोर्ट सैलफ सफिशियट नहीं है। हमेशा उसे सबसिडी मिलती है, उसको सबसिडाइड करना पड़ता है। यहा की रोड ट्रांसपोर्ट को भी हमें सबसिडाइड करना पड़ेगा या फिर हमें इंटर स्टेट्स रूट्स चलाने पड़ेगे। हिन्दुस्तान के दूसरे शहरों में जहा सिटी ट्रांसपोर्ट है वहा बें लीग इंटर स्टेट्स रूट्स भी चलाने है और उन से उनको ग्रामदनी हाती है और जो लाघ उनको सिटी ट्रांसपोर्ट में होना है, उन ग्रामदनी से बे उसको मोट करते हैं। बम्बई के अन्दर इलेक्ट्रिसिटी अडप्टेकिंग से ट्रांसपोर्ट अडप्टेकिंग को काफी मात्रा में सबसिडी मिलती है जिसने वह प्रपना बजट बीसेस करती है।

अन्त में मैं एग बार फिर मंत्री महोदय को नुबारिक-बाध देता हू कारपोरेशन बनाने के लिए और प्राप्ता करता हू कि इसके मीनेजमेंट को वह इस तरीके का बनाये कि इन सीनो बातों का ध्यान रखा जा सकेगा और जो लोग रखे जायेंगे वे ठेके होंगे जो इसका ध्यान रखे कि बजिस एडिक्टमेंट हो, मेटेनेम प्रापर हो और लीकेज और कुरप्शन बन्द हो।

श्री एच० एच० कलर्नी (कानपुर) - अध्यक्ष महोदय, मैं मंत्री महोदय को बधाई देना चाहता हू इस विधेयक को यहा लागू जाने के लिए। जब प्राङ्गिनेस आरी हुआ था तब भी हमें तथा दूसरे लोगों को बड़ी खुशी हुई थी। विल्ली की डी० टी० यू० से जिनका वारता पड़ा है उन पर जो बेबन्दी का ध्यान तारी रहता था उनसे बे परेक्षण हो जाने थे। उनको खुशी इनसे सब से ज्यादा हुई और उन्होंने सोचा कि यह जो मिस-डीनेज करारते हैं, अब इसकी कोई नई रूप रेखा भी प्राएगी। यावे भी इस बात को मही मानते है कि यहा पर कुरप्शन था, मिसमैनेजमेंट था। कुरप्शन तो हर जगह थोडा थोडा होता ही है लेकिन डी० टी० यू० में इसके अलावा कि कुरप्शन ही और भी बहुत ही तकलीफे थी। अध्यक्ष महोदय, प्रापको तो प्रायव डी० टी० यू० में सफर करने का बीका नहीं मिला लेकिन अगर प्राप में सफर किया होता तो प्रापको पता चल जाता कि किस

तरह से लोगों के साथ बड़ा व्यवहार होता है, किस तरह से लोगों के साथ पेश आया जाता है। बहुत बुरा व्यवहार उनके साथ होता था। हमारी बहने हो या भाई हो सब को ऐसा मामूम होता था कि टिकट खरीबने के बाद जैसे प्राप उनकी जागरीदारी में कवम रख रहे हैं। इतना ही नहीं कि अराब व्यवहार होता था बल्कि अगर एक सैकिड के लिए प्रापने किसी बस को मिस कर दिया तो फिर प्राप चाहे चाय पी प्राए, नाश्ता कर प्राए और उसके बाद भी अगर बन आ जाती तो गभीरत समझा जाता था। 45 मिनट के बाद बस प्राती थी। इसलिए प्राम तीर पर विल्ली के लोग डी० टी० यू० के बारे में कड़ा करने थे, कि इसके माने यह है कि बोट ट्रस्ट घस, हथ पर बिब्रवाम 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 मकदद से इनको मिया गया है तो भी यह सही राजनीति है और इसको अपने हाथ में ले लेना चाहिये था। इस बात का उनका हक देना कि जिस तरह से चाई चलाये और उसके तमाम फाइनेंस को तहस नहम कर, ठीक नहीं होता। यह जनसध के हित में भी नहीं था। यह बीज अब उनके हाथ से निकल गई है यह अच्छा ही हुआ। अगर ऐसा न होता तो हो सकता है कि प्रागे चल कर वह विल्ली में और सीटे हारते।

230 बसें प्राइवेट प्राप्रेटर्स से भी गई हैं। मैं प्राप्ता करता हू कि यह बीज भी बन्द होगी। बसों की तायाव भी बढनी चाहिये। अश्री मेरे मिस भी प्रापना मे कड़ा कि बसों में नुकसान होता है, पीक प्रावर्ज में काफी मरगिया एक तप से जाती हैं लेकिन प्रािम बसें जब प्राती है तो प्रायव कम प्राती हैं। लेकिन मैं समझता हू कि प्राज बम्बई, कलकत्ता, मद्रास प्रािम में भी तकरीबन ऐसा ही होना है। एन बकन देना होगा है जब प्रातिक लोग यात्रा करते हैं। लेकिन ऐसा भी बक्त होता है जैसे दोपहर का बक्त जिस बक्त कम लोग बसों में चढते हैं। उस बक्त में दो बार बंटे के लिए अगर ऐसा टिकट जारी किया जाए जिसमें छोटे बच्चे जा सकें, देख सकें, बूय उनके सिबाय इसवार के दिन के लों काफी फायदा हो सकता है। इसके लिए प्राप स्पेशल टिकट जारी कर सकते हैं। सीन बार बंटे के लिए। इससे काफी लोगों को सवारी करने का मौका मिल सकता है।



[श्री एस० एम० बनर्जी]

रिपेअर का सवाल भी आता है। बर्कसाप को आपने डिस्ट्रीब्यूटिव किया है। यह सही फैसला है। एक बर्कसाप में तमाम चीजें रिपेअर नहीं हो सकती हैं। जिस तरह से धाबादी बंद रही है और इस वक्त शायद 36 लाख के करीब धाबादी हैं उसको देखते हुए बम सर्जिस का भी विस्तार होना चाहिये (ब्यबधान) कोई धाबेवादी पांच बच्चों से कम साथ लेकर सफर नहीं करता जबकि बस के पीछे लिखा रहता है कि दो या तीन बच्चे। वे समझते हैं कि शायद उनके लिए डी० टी० यू० की बसों पर बढना मना है। बसों पर इस तरह के एडवर्टाइजमेंट लगाने से डी० टी० यू० की फायदा नहीं हुआ है। इसलिए बसों पर ये एडवर्टाइजमेंट न लगाने चाहिये, ताकि पांच बच्चों वाले लोग भी उन पर चढ़ सकें।

आज दिल्ली कारो तरफ बढ़ रही है। ऐसा मालूम होता है कि रोहतक और फरीदाबाद वगैरह सब इलाके मिल कर एक शहर बन जायेंगे। जिस तरह बम्बई में कन्वेंशन को एवायड करने के लिए और बसों, टैक्सियों और कारों को डाइवर्ट करने के लिए फ्लाई-ओवर बनाये गये हैं। इन्हीं तरह दिल्ली में भी फ्लाई-ओवर बनाये जायें, ताकि यहाँ की सड़कों पर कन्वेंशन कम हो सके।

इस नई कांफ्रिजेशन में मजदूरों के साथ अच्छा व्यवहार किया जाना चाहिए। उनके चुने हुए नुमायदों को मीनेजमेंट में लिया जाना चाहिए, चाहे वे नुमायदे आई०एन०टी०यू०सी० से ताल्लुक रखते हों और चाहे ए०आई०टी०यू०सी० या एच०एम०एस० से। जब सरकार ने बैंको और इनशुरेंस के मीनेजमेंट में बर्कसापियों के नुमायदे लिये हैं और सब पब्लिक अउर-टेकिन्ग से पार्टिसिपेशन आफ सेक्टर इन मीनेजमेंट की पालिसी का ऐलान किया है, तो फिर इस कांफ्रिजेशन को भी अच्छी तरह से चलायें 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 इन्फ्रा के तराजू के एक पलड़े में उन के फरायड होने और दूसरे में उनके हुकक, तो दोनों पलड़े बराबर हो जायेंगे। दुर्भाग्य से मजदूरों के नुमायदों को अंतराल मीनेजर बनाया गया है और वे उनका स्वागत करता है। यही व्यवस्था इस कांफ्रिजेशन में होनी चाहिए।

मजदूर एक बहुत एक्सप्लायटिव रोलन है। उन की सर्जिस कम्प्लैन्ड में सुधार किया जाना चाहिए।

मैं यह नहीं कहता कि उन की हालत में औरन ही सुधार कर दिया जायें। लेकिन इस बात का ध्यान रखना चाहिए कि जो कांफ्रिजेशन बनाई गई है, उस से वे लोग यह महसूस करें कि उनकी हालत सुधरने जा रही है। मैं इन बिल का स्वागत करता हूँ और मंत्री महोदय को यह विश्वास दिनाता हूँ कि बर्कअप एसोसियेशन्स और धाल-इंडिया ट्रेड यूनियन काफ़ेम हर तरह से सरकार को प्रपना सहयोग देंगे।

यह भी सतोष की बात है कि विचारियों और डी० टी० यू० के बीच में जो सघर्ष चल रहा था, वह भी बन्द हुआ है।

श्री राम सह्याय पांडे (राजनदगाव) ऐसा सहयोग न दें, जैसा श्री जाज फरनेन्डीज ने बम्बई में दिया था।

श्री एस० एम० बनर्जी श्री जाज 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 देंगे। वह मजदूरों के हकक की रक्षा करने के लिए मजदूर प्राने फरायड का निभायेंगे।

57

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

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

श्री चव्हाण और सेंट्रल गवर्नमेंट की तरफ से मृतवा-  
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 फ्लीट में आगमंटेसन या इम्प्रूवमेंट की जो आशा थी, वह पूरी नहीं हुई। श्री बनर्जी ने ठीक कहा है कि लोग डी०टी०यू० "डोन्ट ट्रस्ट ग्रस" के नाम से पुकारते थे, क्योंकि उनको यह भरोसा नहीं था कि उस की बस कब आयेगी और कहाँ ले जायेगी।

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

इसका कारण यह था कि दिल्ली के ट्रांसपोर्ट और ट्रेफिक के मसलों के बारे में कोई पालिसी दिल्ली एडमिनिस्ट्रेशन और डी०टी०यू० ने मिल कर फ्रेम नहीं की। इस का नतीजा यह है कि दिल्ली ट्रांसपोर्ट अंडरटेकिंग कम्पलीट मेन की हानत में हो गई थी। इस लिए अब सेंट्रल गवर्नमेंट ने एक आर्डिनंस के द्वारा इस अंडरटेकिंग 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 अंडरटेकिंग में कुछ डायरेक्शनज 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 अंडरटेकिंग 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 स्ट्रुम को नैशनलाइज करना होगा। यह देखना होगा कि कितनी बसिज-आज की बसिज और नई आने वाली बसिज-उस गुरिया को केंटर कर सकेंगी। दूसरे मोडर्न आफ ट्रांसपोर्ट को जुटा कर एक को-आर्डिनेटेड 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 ट्रेले तथा साईकल रिक्शा भी चल रहे हैं। ऐसा लगता है कि दिल्ली की कोई ट्रांसपोर्ट पालिसी है ही नहीं और यह एक बहुत बड़ी प्रॉब्लम है दिल्ली एडमिनिस्ट्रेशन और दिल्ली ट्रांसपोर्ट अथॉरिटी की। जो लोग पिछले चार पांच साल से दिल्ली के शासन का चला रहे हैं, उन्होंने दिल्ली की ट्रांसपोर्ट समस्या का बहुत बुरा हाल किया है, जनता को बहुत परेशान किया है। जब दिल्ली ट्रांसपोर्ट अंडरटेकिंग को लिया गया, तो कुछ दोस्तों ने कहा कि यह एक पोलिटिकल डिजिजन लिया गया है। यह पोलिटिकल डिजिजन नहीं है, बल्कि एक ऐसा डिजिजन है, जो बरसों पहले लिया जाना चाहिए था।

आप देखें कि दिल्ली की ट्रांसपोर्ट अंडरटेकिंग का जो हाल है वही हाल पानो की अंडरटेकिंग का है, वही हाल बिजली की अंडरटेकिंग का है, वही हाल कारपोरेशन के जनरल विंग का है। हमारी गवर्नमेंट ने जिस अंडरटेकिंग को लिया, जिस समय लिया उस समय उस का चैयरमैन कांग्रेस का चुनाव हुआ आदमी था। लेकिन दिल्ली की जनता ने उसका वेलकम किया, दिल्ली के कर्मचारियों ने वेलकम किया। तो मैं राजबहादुर जी से कहना चाहता हूँ कि दिल्ली के बारे में ट्रांसपोर्ट और ट्रेफिक की एक डेफिनिट पालिसी बनाएं और दिल्ली को जोन्स में डिवाइड कर के डिफरेंट मोडस आफ ट्रांसपोर्ट जो है, जितने सोमज ट्रांसपोर्ट के हैं उनको मौविलाइज 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 बोलडली

[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, जहाँ लाखों लोग बसते हैं, उन की ट्रांसपोर्ट सर्विस इनएडीकैट और बिल्कुल होपलेस है, तो जब आप बसेज या सर्विसेज बढ़ाएं तो इस बात को देखें कि जिन इलाकों में एनएडी-कैट सर्विस है वहाँ पहले सर्विस बढ़ाएं। मान लीजिए कुछ शोर ज्यादा मच जाता है कुछ फैशनबल लोक-ल्टीज में, उन इलाकों में जहाँ 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 इनएडीकैट हैं और वह लोग बहुत परेशान हैं। उन एरियाज की तरफ खास तौर पर तवज्जह दी जानी चाहिए।

इस के साथ सर्विसेज या बसेज की तादाद बढ़ाने के साथ-साथ जो ट्रैफिक की वाटिलनेक्स हैं, रोड्स की प्राबलम्स हैं, ब्रिजज की प्राबलम्स हैं, ओवर ब्रिजज की प्राबलम्स 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 वहाँ 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 कंजेस्चन दूर होगा।

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

अध्यक्ष महोदय : यहाँ 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 डिस्ट्रिक्टिनिट 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।

मैं आखीरी बात कह कर समाप्त करता हूँ। दिल्ली के सवालाल तेजी से फैल रहे हैं। दिल्ली के लिए चाहे ट्रांसपोर्ट का सवाल हो, या दूसरे सवाल हों, सब के लिए एक परमानेंट 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 यहां की प्रावलम को वाज वक्त सालव करते हैं तो वह सालव तो होती है लेकिन एक अच्छे ढंग से उन का साल्यूशन नहीं निकलता।

इन शब्दों के साथ मैं फिर राजबहादुर जी को मुबारकवाद 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 प्राविजन को सस्पेंड करने की या परमिट्स को सस्पेंड, कैसिल या रिफ्यूज 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 कोर्ट्स में यह मामला जाय तो कोई दिक्कत पड़ जाय और कोर्ट्स यह कह दें कि आक्टिटी पावर्स सेंट्रल गवर्नमेंट ने ले ली है। इस में अपाचुनिटी फार हीअरिंग भी नहीं प्रोवाइड की गई है।

एक प्रावलम यह भी है कि दिल्ली की ट्रांसपोर्ट एथारिटी जिस पर दिल्ली ऐडमिनिस्ट्रेशन का असर है वह पोलिटिकल रोजन्म से यह चाहती है कि दिल्ली रोड ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन के रास्ते में स्कावटें पैदा करे। आज एक अजीब हीले से, बहाने से इल्लीगली, कानून के खिलाफ टैम्पैरेरी 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 यू०पी० में ट्रांसपोर्ट कमिशनर के नीचे वहां की ट्रांसपोर्ट अंडरटेकिंग भी है और वहां की ट्रांसपोर्ट एथारिटीज भी है, इस तरह से दिल्ली में भी व्यवस्था की जाय जिससे ट्रांसपोर्ट एथारिटी और रोड ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन के दरमियान कम्प्लीट कोअर्डिनेशन से दिल्ली के लिए पालिसी बना कर उस को एक्जीक्यूट किया जा सके।

**अध्यक्ष महोदय :** भगत जी, यहां कोर्ट्स से थोड़ा माफ़क रखकर बोलते हैं। यहां आनरेबल मॅम्बर या सदस्य

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 यहां सब लायक नहीं हैं ? ऐसा स्थाल 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 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, मैं इन राउट ट्रांसपोर्ट बिल का, जिसे श्री राजबहादुर जी ने दिल्ली के लिये पेश किया है, समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूँ। मैंने मेरे पहले मैं भारतीय मंत्री जी को बधाई देता हूँ जिन्होंने दिल्ली की बसा की सुसुविधाओं से दिल्ली की जनता का धुलाने के लिये डी० नो० यू० को एक कारपोरेशन में तब्दील करने का फैसला किया।

अध्यक्ष महादय, दिल्ली के लोग पिछले पाच-छ मासों से इन परेशान थे, जिस का कार्ड हिलाव नहीं था। आप ने भी अध्यक्ष महादय, कभी कभी मडका पर जाते हुए देखा होगा कि दिल्ली के बस-स्टॉपों पर पाच-छ मी की लाइन में लोग खड़े रहते हैं और यह बात देखते रहते हैं कि कब बस आये और कितनी जल्दी टम उस में चढ़े और जब बस आती थी तो इनकी अधिक धक्का-मुक्की होती थी कि औरतो और लडकियों का तो चढना ही मुश्किल हो जाता था। लेकिन जब मैं यह कारपोरेशन बनी और इन को टेक-ओवर किया गया, मैं मसखता हूँ कि इस के अन्दर काफी सुधार हुआ है।

अध्यक्ष महादय दिल्ली की जनता हर साल बेट-टा लाब के करीब बढ़ जाती है। जैसा आनरेबिल मिनिस्टर ने अपने स्टेटमेंट में कहा है इस वक्त कुल 1,49,1 बसें हैं, जिन में से 974 राउट पर हैं और बाकी बकसाप या खड़ी है। आप घ-टाजा लगाइये कि जहाँ 467 बसें बर्कसाप में खड़ी हा बहा पर क्या हालत होगी। एक बास और बना दू—इन बर्कसापों की प्राज क्या हालत है। जो भी बस बर्कसाप में जाती है, वहा अल्टे बुजों की निकाल लिया जाता है, उन के अन्दर पुराने और निकम्मे किस्म के बुजों लगा दिये जाते हैं। इस लिये मैं मंत्री महादय को कहना चाहता हूँ कि सब से पहले तो जहा जहा डीपोर हैं, उन के माथ सब बर्कसापों को डीसी-टुलाइव कीजिये इन डीपोरों के साथ एक-एक बर्कसाप खोला जाय और वहाँ

पर पूरे तीर से निगरानी रखी जाय।

आम तीर पर यह देखने में आया है कि जो भी बस बोर्डे से डिफिक्ट के लिये बर्कसाप जाती है, वह कई दिनों तक वापस नसे आती, इस से यात्रियों को बहुत परेशानी होती है, इस लिये उन की मरम्मत की तरफ खास तवज्जह दी जाय और जल्द से जल्द उनको मरम्मत कर के मडक पर लाया जाय।

यहा पर इन स्टेटमेंट में लिखा गया है कि हर रोज 15942 ट्रिप इन बसा के लयने चाहिये, जब कि 12526 ट्रिप इन बसा के सगत हैं, 3466 ट्रिपों की फिज भी कमी रह जाती है। आहिर बात है कि अग्रर इनन ट्रिप नहीं लयेगे तो उन से परेशानी बढेगी ही। इस लिये हम इस बात की कागिष करनी चाहिये इन 1391 बसों में से जितनी ज्यादा से ज्यादा ठीक हो सक्ती हैं, उन को ठीक कर के मडक पर लाया चाहिये, 1391 बसें तो हर हालत में चलनी ही चाहिये।

घाटे का एग वागण यह बताया जाता है कि हमारे यहा बीकग का बहुत कमी है। इस के लिये मैं यह दर-क्यास्त करना चाहता हूँ कि हमारा जा बिजनेस डिपार्टमेंट है, उन को मजबूत करना चाहिये और उन के अन्दर अल्टे किस्म में आफिसर, जा ईमानदार हो भले हो, उन का रखा जाय ताकि वे मजबूती के साथ बिजिन करे और राजाना टिकटा में जो गडबड हानी है उन का रोक जा सके।

अभी कई प्रानरेबिल माथियों ने कहा कि दिल्ली की बसों में जा कबकटर्स हैं, जो ड्राइवर्स हैं, उन के बिइवियर में बहुत कमी है यह ठीक बात है। हम लोग जब बसों में चढते हैं तो मैंने देखा है कि अग्रर कोई बड़न बच्चे को गाब म नकर बस में चढ जाये तो उसी वकन घन्टी मार दी जाती है, जिसका नतीजा यह होता है कि या तो बच्चा गिर जाता है या बच्चे के माथ बह बहन गिर जाती है। ऐसे एक्सीडेंट्स अग्रर दिल्ली की बसा में होते रहते हैं। अग्रर हम में बैठे हुए लोग कुछ कहते हैं तो फौरन कबकटर कहता है कि तुम को बानने की जरूरत नहीं है। इस के बारे में मैं मिनिस्टर साहब से कहना कि अभी जैसा हमारे एक मड्राम को माथी ने कहा कि उनके लिये एक किस्म की ट्रेनिंग क्यास लगाई जाय। उन को बता दिया जाय कि दिल्ली के अग्रर सारी दुनिया के लोग रहते हैं, यह एक इन्टरनेशनल सिटी है, हिन्दुस्तान के हर प्रान्त के लोग रहते हैं, बिजनेस-मैन रहते हैं, नवमैन्ट वर्कर्स

[श्री बलीप सिंह]

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

अध्यक्ष महोदय, मेरी कास्टीचुगन्सी प्राउटर-विल्ली है वह काफी लम्बी है, जिन में बहुत से गांव आते हैं, जे० जे० कालोनीज हैं अन्प्रयोगइउड कालोनीज हैं। विल्ली के अन्दर प्राज दुर्भाव से जनसभ का एडमिनिस्ट्रेशन है और उन्होने यह तय किया हुआ है कि गरीब आदमी कहीं भी रहता हो, चाहे जे० जे० कालोनी हो या गांव में रहना हो या अन्प्रयोराइज्ड कालोनी में रहता हो उन के यहा बस नहीं भेजेगे। जे० जे० कालोनी के लागू का विल्ली से 15-15 मील के फासले पर ले जाकर डाल दिया गया है उन को रोजगार के लिये शहर आना पड़ता है। मैं मंत्री महोदय से कहूंगा कि उन के लिये खाम तौर से कोई इन्तजाम किया जाय ताकि उन लोगों का आगामी हो सके।

एक बात यह कहना चाहता हूँ और इस के लिये ध्यान रखना होगा कि एक बस 90 हजार रुपये की आती है। एक आदमी अगर कोई अपनी बस चलाता है तो कितने ही सालों उसका चलाना है लेकिन हमारी बसेज जो हैं वह एक साल के बाद ही बल्वि 6 महीने के बाद ही घुमा छोड़ने लगती हैं और खराब हो जाती हैं। इसके लिए मैं एक तबदील रखना चाहता हूँ कि जो ब्राइबर अपनी ड्यूटी खत्म करे और ड्यूटी खत्म करके बस बिगो में छोड़ने जाये उस बस दूबरे ब्राइबर को बाकायदा उसका चार्ज दे और तब बीज ठीक है इसको लिक्कर दे ताकि बसेज की कम्डीसन ठीक रह सके।

इसका ही कहकर आपको धन्यवाद देते हुए अपनी भाषण समाप्त करता हूँ।

श्री-सचिव/अध्यक्ष महोदय, इस चर्चा के दौरान दो तीन बातें आईं जोकि मेरे मत के सम्बन्ध में यहां पर प्रस्तुत की गईं। निम्न बनाये गए चर्चा लक्ष्य हैं उनके बारे में जो सकारण प्रकट की गईं हैं वह सही हैं क्योंकि अन्य जगहों में जो इस

प्रकार के नियम बनाए गए वहां पर घाटे की स्थिति देखी गई। जैसा मैंने पहले विवेचन किया निम्न बंधानों के बाद यद्यपि सरकार सहामता अर्ज देती है परन्तु घाटा कभी पूरा नहीं होता वह बढ़ता ही चला जाता है। इसके प्रतिरिक्त नियम बनाने के बाद वह उत्तर, वायिब्य भी नहीं रह पाता है जिनकी प्रपेक्षा की जाती है जैसा कि विभिन्न सड़क परिवहन नियमों की व्यवस्था में देखा गया है। बंगाल का यह पर जिन किया गया। मध्य प्रदेश में भी ठीक इसी प्रकार की व्यवस्था है। वहां जब तक नियम नहीं बना या घाटा कम था लेकिन नियम बनने के बाद घाटा 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 अवस्था यहां पर भी पैदा हो जाये।

इसके साथ ही यहां उन दो तीन महीने की स्थिति में हमने देखा कि सरकार द्वारा अपने हाथ में लेने के बाद ऐसा नहीं मानूँगा हावा कि इसकी व्यवस्था में कोई सुधार आया है। आज भी बसेज में वही भीड़ भाड़ है, वही परताली है, समय पर बसेज नहीं मिलती हैं। इन सब बातों का देखने हुए ऐसा नहीं दिखाने देता कि नियम बनाने के बाद कोई नया काम किया गया है। करोड़ों रुपये के अनुदान दिए गए हैं लेकिन बसेज की व्यवस्था में कोई सुधार नहीं हुआ है। जन-सभ व्यवस्था का सुधारना चाहती थी, इस सब में उसने कुछ कदम भी उठाए थे, कुछ काम भी किया था कुछ व्यावहारिक सुझाव भी दिए थे घाटे को बन्द करने के बारे में, कुछ भूजपूव सैनिकों की कोषा-पेटिव सोमायटीज को पर्सिमिड देकर सुधार लाने का प्रयत्न किया था और इस प्रकार कुछ सुधार हुआ था तथा निरन्तर अपने सुधार होता चला जा रहा था। नियम बनने के बाद जो दुर्घटनाएँ आती हैं उनके बारे में जो ध्यान भ्राननायें और शिकायतें हैं वह सही हैं। इन सबों के साथ मैं फिर दोहराना चाहूंगा कि इस प्रकार का अध्यादेश 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 Mohammad 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 undiserable 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 thelars 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 thelars 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 इतर सवाल है। इनके बारे में नोटिस मिले तो जवाब दिया जा सकता है।

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

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

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