

(ख) बंगला देश के शरणार्थियों को बसाने से पूर्व मध्य प्रदेश में बसाये गये विस्थापित व्यक्तियों की सख्या क्या है ;

(ग) उन्हें किन स्थानों पर बसाया गया है ; और

(घ) सरकार द्वारा इन दोनों प्रकार के शरणार्थियों को क्या क्या सुविधाये दी जा रही है ?

अस और पुनर्वास मन्त्री (श्री आर० के० साहिलकर) (क) चू कि जैसे ही बंगला देश के शरणार्थी अपने घरों को सुरक्षित वापस लौटने की रिथति में हो जायेंगे उन्हें वापस भेज दिया जायेगा इसलिए मध्य प्रदेश या भारत के किसी भाग में उन्हें बसाने का प्रश्न उत्पन्न नहीं होता ।

(ख) से (घ) लगभग 6 500 विस्थापित परिवार जो बंगला देश के शरणार्थियों से पूर्व अर्थात् 26-3-1971 से पूर्व आये थे, उनको सरगुजा, पन्ना, बेतुल, रायगढ़, होशंगवाड़ और रायपुर के जिलों में बसा दिया गया है इन प्रवासियों में से, कृषकों को भूमि पर बसा दिया गया है या बसाया जा रहा है और उन्हें कृषि भूमि, पत्तन और आवासीय प्लॉट, बैल कृषि औजार, बीज और उर्वरक प्रदान कर दिये गये हैं । नलकूप खोद करके, खुले कुआँ और निस्तार टैंकों का निर्माण करके पानी की मप्लाई की व्यवस्था कर दी गई है और शिक्षा तथा चिकित्सा सुविधाएँ भी प्रदान कर दी गई हैं । इसी प्रकार गैर-कृषक परिवारों को मकान, आवासीय प्लॉट, रोजगार या व्यापार और कारोबार तथा कारोबार के लिये स्थान आदि के लिये वित्तीय सहायता प्रदान की जाती है ।

Indian Nationals in Pakistan Jails

793. SHRI J. B. PATNAIK : Will the Minister of EXTERNAL AFFAIRS be pleased to state :

(a) the number of Indian Nationals in Pakistan Jails ,

(b) whether some Indian Nationals in Pakistan Jails have expired their terms and are not being released , and

(c) if so, the steps taken by Government in the matter ?

THE DEPUTY MINISTER IN THE MINISTRY OF EXTERNAL AFFAIRS (SHRI SURJENDRA PAI SINGH) (a) and (b) The Government of Pakistan has not furnished any information about Indian citizens in Pakistani Jails

(c) Every possible effort is made to secure the release of Indian nationals whose detention in Pakistan come to the notice of the Government

12 04 hrs

CALLING ATTENTION TO MATTER OF URGENT PUBLIC IMPORTANCE

TRANSPORT PROBLEMS IN DELHI

SHRI VIKRAM MAHAJAN (Kangra) : I call the attention of the Minister of Shipping and Transport to the following subject to urgent public importance and I request that he may make a statement thereon

"The transport problems in Delhi and consequent unrest among students and frequent incidents of hijacking of buses by college students "

THE MINISTER OF STATE IN THE DEPARTMENT OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND IN THE MINISTRY OF SHIPPING AND TRANSPORT (SHRI OM MEHTA) The bus services in Delhi, formerly operated by a private Company were taken over departmentally by the Ministry of Transport in 1948. In 1950, they were handed over to the Delhi Road Transport Authority, a body set up under the Delhi Road Transport Authority, Act, 1950. When the Municipal Corporation was created in 1957, the Transport Undertaking in Delhi became its responsibility. The working of the city transport undertaking had been continuously deteriorating for the past six or seven years and there were constant demands for a change in its administration. The Morarka Commission and the Working Group on Metropolitan

Transport Services brought the following defects in its functioning to light :—

- (a) The finances of the Delhi Transport Undertaking had reached the rock-bottom and the Undertaking was faced with increasing losses every year. The gap between the revenue and expenditure had been continuously increasing since 1963-64. The Central Government were advancing loans to them for the purchase of buses and other capital expenditure. Upto 31-3-71, loans aggregating Rs. 16.58 crores had been advanced to the Undertaking. But because of its operational losses the Corporation was not able to repay the loan money or contribute to the statutory funds. The outstanding loans as on the 31st March, 1971 amounted to Rs. 14.18 crores. The Undertaking had been unable to repay due instalments of loan amounting to Rs. 5.5 crores and interest amounting to Rs. 3.71 crores as on the 31st March, 1971 ;
- (b) The loans reserved for purchasing new buses were converted by the D. T. U. into ways and means resources. This led to acute shortage of buses ;
- (c) The overage fleet has been one of the most serious problems of the Delhi Transport Undertaking. There were nearly 37% buses over eight years old and about 24% buses over 10 years old as on the 31st March, 1971 ;
- (d) The Undertaking has only one Central Workshop at Kingsway Camp to cater to the needs of the entire fleet for major repairs and overhaul. To cope with the increased work-load of maintenance and heavy repairs of the vehicles, there was need to decentralise workshop facilities.

The Delhi Transport Corporation owns 1391 buses, out of which only 934 were on road on the day the D.T.U. was taken over by the Government. In addition, 230 buses of private operators were also commissioned to cater to the needs of the public in the city.

The total number of scheduled trips per day was 15,992, out of which

only 12,526 trips were operating on the relevant date. It has been estimated by the Delhi Transport Corporation that they require 270 buses more, over and above the strength of 1391 buses already owned by them, to meet the requirements of the city to a reasonable extent.

Out of the vehicles which are in the Central Workshop and the depot workshops, 180 are due for scrapping and these cannot be taken into account for purposes of computing the available number of vehicles. However there are about 200 vehicles, which can be repaired for service and put on the road.

2. Because of these problems and difficulties Transport Undertaking was not able to cater to the travel requirements of Delhi adequately and there were complaints about the irregular services, missing of trips etc. The situation further deteriorated during the months of July, August and September, 1971, when there were clashes between the workers of the Delhi Transport Undertaking and students on grounds of inadequacy and irregularity of bus services for the students. As many as 91 incidents took place during this period, in some of which the students stopped and stoned the Delhi Transport Undertaking buses or set them on fire or hijacked them. This resulted in a law and order problem. In order to meet the situation and with a view to improving the working of the Undertaking and the efficiency of its services, the Central Government had to intervene and transfer the management of the Delhi Transport Undertaking from the Delhi Municipal Corporation to a statutory Corporation set up under the Road Transport Corporation Act, 1950.

3. There has been some improvement in the functioning of the city transport undertaking since the establishment of the Corporation. The traffic income has shown an increase of about Rs. 21,000/- per day in the second week of November as compared to the income in the second week of October, 1971. The kilometers per bus daily has also increased from 177 to 187 and the bus operational ration from about 71% to about 77%.

4. The Corporation proposes to place orders for 270 buses during 1971-72 at a cost of Rs. 2.8 crores and to purchase spare parts so as to put about 100 additional

[Shri Om Mehta]

buses by repairing those lying idle in the workshops. The Corporation has been negotiating with the neighbouring States such as Haryana and U. P. to obtain buses on loan to improve the services. Haryana has not been able to spare any bus because of various reasons but Uttar Pradesh have promised to give some help. The Government of India will consider grant of necessary financial assistance to the Corporation for the purpose. The Corporation is making the maximum efforts to ensure that the difficulties of the public are eliminated. However, as the present bus services fall short of the requirements to a considerable extent, it will not be possible for the Corporation to meet the entire demand fully in the near future. It will take some time for the Corporation to consolidate its position and to provide regular and adequate services.

5. So far as the transport requirements of the students are concerned, the position is that in August 1971, on the basis of the recommendations made by a Committee, which was appointed on the suggestion of Government, the Delhi Transport Undertaking Authorities introduced additional services of 21 agreed routes for the students and also ensured increased frequency of trips for catering to the needs of the students residing in difficult areas. It was also decided that Joint Committee should be set up in each college consisting of representatives of students, Delhi Transport Undertaking workers, Delhi Transport Undertaking management and College Authorities. It was also decided that the seven Zonal Committees should continue and that one Apex Committee consisting of representatives of the University, Delhi Transport Undertaking management and drivers and conductors should also be set up to maintain liaison with the College Committees and the Central Government. There have been some meetings of these College Zonal and Apex Committees.

6. Recently, the University Authorities carried out a survey of the travelling requirements of the student community and, on the basis of this survey, some further recommendations were made for adjustment in the existing services and introduction of additional services. The main recommendation relating to the introduction of a new bus service from R. K. Puram to Arya Samaj Road via the Ridge at a frequency

of 30 minutes throughout the day has already been implemented. As many as 774 additional trips have also been provided through adjustment of schedules and commissioning of new and renovated buses. The additional service and trips have provided substantial relief to the student community. Twenty-eight other recommendations made by the University Authorities have also been fully implemented. Twenty-three of them have been purely met and the remaining 45 are under consideration by the Delhi Transport Corporation.

7. I would appeal to the students particularly not to resort to hijacking and similar steps. I would ask them to use the medium of the College Committee already constituted for voicing their grievances. I would ask the Corporation to pay prompt attention to all such grievances. I have no doubt that the Corporation and the Lt. Governor will always be ready to listen to the grievances of the students and devise measures to meet them.

I would like to say in addition that the President of the Delhi University Students' Union, Shri Bhagwan Singh has expressed his satisfaction over the transport facilities available to the students. He has issued a statement, which has been published in the press, that there is considerable improvement in the bus services.

SHRI VIKRAM MAHAJAN : The bus travelling public of Delhi have to wait for hours to get a bus. Even when a bus comes, more often than not they are left stranded. If one is lucky to get into a bus, he is packed like in a herd of cattle. Subsequently, he would not be sure whether he would reach the destination or not because either the bus can be hijacked or it may meet with an accident. The main object of establishing the Delhi Transport Service was to provide cheap, safe and quick transport to the weaker sections of the society. In Delhi it is neither cheap, nor quick nor safe. Passengers have to hang on the foot-board or bumpers. Many of them fall down and meet with serious accidents. Not only the passengers but even the students were great sufferers. We found that they would reach their colleges and homes late and they could not do fair justice to their studies. Thus, we had an army of students who had either failed or had secured the third division.

These irritations led to pitched battles between the students and the workers or the staff of the Delhi Transport Undertaking. It led to hijacking of many buses. The Minister himself has admitted that before the Central Government took it over, 91 incidents of hijacking and burning of buses took place. A poor country like ours can ill afford the luxury of burning buses.

No attempts were made previously to associate either the students or the passengers with the management or the working of the Delhi Transport Undertaking and that led to further deterioration of relations.

As to the way the finances of the Delhi Transport Undertaking were being managed, one can see from the report which has been placed before the House that the undertaking was running at a loss of Rs 14 crores and that out of a fleet of 1,300 buses practically only 900 were running; the rest were either standard or were under repair or something.

Thus, it was in a sorry mess. One got the feeling that a deliberate attempt was being made to sabotage the nationalised sector and thus bring socialism into disrepute.

Apart from that there was another factor which I may mention. Mini buses which have been put on the road charge a much higher fare than the ordinary buses.

MR. SPEAKER : I am waiting for your question. I have made certain exceptions on these calling-attention motions but do not convert it into a debating time.

SHRI VIKRAM MAHAJAN : I was only giving the background.

The Central Government has done a laudable act by taking over the management. I am glad to find that the earnings have increased by Rs. 21,000 and 270 new buses have been sanctioned. Attempt has also been made to associate students with the management of the undertaking. But the other passengers have been left out.

Therefore, my questions are : firstly, would you also associate, apart from students, passengers who hold monthly passes with the management of buses so that their difficulties are also solved ; secondly, will fares of all the buses, that is,

mini buses and ordinary buses, be equalised and the present fares of buses, will not be raised ; thirdly, will the Ministry be willing to appoint a committee to investigate into the grievances of passengers and students and also to find out which class of students have been responsible for hijacking them in view of the fact that not a single private bus has so far been hijacked ?

MR. SPEAKER : Are you instigating them against private buses also ?

SHRI VIKRAM MAHAJAN : There is a feeling among us that a certain party is making a deliberate attempt to bring discredit to the nationalised sector and thus bring socialism into disrepute. Therefore, will the Government appoint a committee to find out why not a single private bus has been hijacked and which party is responsible ? Fourthly and lastly, will the management of the transport undertaking and some of the ministers also travel in buses during office hours to find out the difficulties of passengers ?

SHRI OM MEHTA : As I have already mentioned in my statement, due to these inadequacies we took over the management of the DTU bus service. We know that they were not keeping to schedule ; at peak hours they were not stopping at stops and conductors and drivers were also very rude to the public. I assure my hon. friend that we will do whatever is possible to improve the bus service in this metropolitan city.

Then, my, hon. friend has told me that in the committees which we have appointed there were no representative of students.

SHRI VIKRAM MAHAJAN : And passengers.

SHRI OM MEHTA : Students are passengers. We will associate the other passengers also. We are thinking of having an advisory committee. In that we will try to have the representatives of the passengers and the public, particularly those who are employed in offices. We will hold an inquiry into that also and find out what is the position at present and whatever wrong has been done we will try to set it right.

SHRI VIKRAM MAHAJAN : What about the management travelling in buses ?

SHRI OM MEHTA : I will certainly travel in buses. Earlier also I was travelling in buses. We will try to go around the city and find out what are the difficulties of the travelling public.

SHRI VIKRAM MAHAJAN : What about the inquiry as to which class of students had been hijacking buses ?

SHRI OM MEHTA : Mostly the students of Hansraj College were hijacking buses.

श्री सतपाल कपूर (पटियाला) : इस बात में कोई शको-शुबहा नहीं है कि दिल्ली ट्रांसपोर्ट बहुत गलत ढंग से चल रही थी और उसकी सर्विस बहुत निकम्मी थी। इसको हम्पल करने के लिए कुछ कदम उठाये गये हैं। मैं उनका स्वागत करता हूँ। सोलह साल पुरानी ऐसी बसों से काम लिया जा रहा है, जिन को जंग में फेंक देना चाहिए। जो कोई इन बसों में बैठ जाये, उसको नावलजीन की दो गोलियों की जरूरत पड़ती है। जिस-जिस एरिया से बम निकलती है, उसमें वह धुआं छोड़ जाती है, जिसकी वजह से दुकानदारों और बाजार में शापिग के लिए गये हुए लोगों को एस्पीरीन या नावलजीन की जरूरत पड़ती है। मैं समझता हूँ कि इस मामले में बहुत ज्यादा ढील देने की जरूरत नहीं है। इसको बहुत संजीदगी के साथ हाथ में लेना चाहिए।

मुझे खुशी है कि श्री ओम मेहता बहुत जोश और जज्बा दिखा रहे हैं। मुझे उम्मीद है कि इसकी कुछ रूप-रेखा अमली तौर पर नजर आयेगी।

श्री ओम मेहता : छः महीने के बाद।

श्री सतपाल कपूर : छः महीने में करे या तीन महीने में करे।

एक बड़ी ग्रहण प्रबलम की तरफ ध्यान देने की जरूरत है। पिछले दिनों दिल्ली ट्रांसपोर्ट यहां की दिल्ली कार्पोरेशन के अन्डर थी और प्राप्त जानते हैं कि कार्पोरेशन पर किन

लोगों का कब्जा है। दिल्ली में ट्रांसपोर्ट के परमिट्स के मामले में एक बहुत बड़ा स्कैंडल हुआ है। एक व्यापार बना हुआ था कि कोई पैसा देकर परमिट ले सकता है। मैं चाहूंगा कि मिनिस्टर साहब इस हाउस को यकीन दिलायें कि किन मिनरी बापज के परमिट को-आप-रेटिव सेक्टर को दिए जाने थे, लेकिन उसके बजाये प्राइवेट पार्टीज को दिये गये और जो दूसरी बसिज के परमिट प्राइवेट पार्टीज को दिये गये, उन तमाम परमिट्स के बारे में एनक्वायरी की जायेगी और जो गलत आदमियों को परमिट दिये गये, जनसभ के बर्करो को दिये गये और व्यापारियों को पैसा लेकर दिये गये, उनको कैन्सल कर दिया जायेगा।
(ध्यवधान)

श्री आर० बी० बड़े (खरगोन) : कांग्रेसियों को भी दिये गये। (ध्यवधान)

श्री सतपाल कपूर : बताया गया है कि हाईजैकिंग के 91 केसेज हुए। मिनिस्टर साहब को इसका बैकग्राउंड देखना पड़ेगा। यह ठीक है कि सर्विस खराब है, वक्त पर बसे नहीं आती हैं, पुरानी बसे हैं, जिसमें लोगों को इर्रिटेशन होती है। उस इर्रिटेशन और रिजेन्टमेंट को मैं समझ सकता हूँ। लेकिन इसकी क्या वजह है कि एक भी प्राइवेट बस हाईजैक न हो। क्या प्राइवेट बसों की सर्विस में कोई नुक्स नहीं है? शायद उनकी सर्विस में ज्यादा नुक्स हों। मिनिस्टर साहब बतायें कि इसके पीछे किस का हाथ है। साफ नजर आता है कि एक तो हाथ प्राइवेट मालिकों का हो सकता है, जिनको ऐसा करने के लिए एनकरेज किया गया और दूसरे, इसमें उन लोगों से हमदर्दी रखने वाली पार्टी का हाथ हो सकता है, जिसने परमिट दिये। मिनिस्टर साहब बतायें कि वह इस सारे मामले की एनक्वायरी कराके उसकी रिपोर्ट कब तक हाउस के सामने पेश करेंगे और कब तक दिल्ली की ट्रांसपोर्ट भी हम्पल करने लगे।

ससदीय कार्य तथा नौबहन और परिवहन मंत्री (श्री राज बहादुर) : माननीय सदस्य ने बहुत ही महत्वपूर्ण मुद्दे पर हम सदन का ध्यान आकर्षित किया है। मैं उनको विश्वास दिलाना चाहता हूँ कि जहाँ तक सम्भव होगा, केन्द्रीय सरकार इस सेवा को अधिक से अधिक उपयोगी, सुव्यक्त और सुविवाजनक बनाने का प्रयास करेगी। माननीय सदस्य ने मिनी बसिज के परमिट्स की बात कही है। मैं इतना ही कहना चाहता हूँ कि मिनी बसिज की आवश्यकता सिर्फ वहाँ होती है, जहाँ तग गनिया है और जहाँ बड़ी बसे नहीं आ सकती हैं। हमने इस बारे में विचार-विमर्श किया है और विचार यह है कि मिनी बसिज भी दिल्ली ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन की एक्वायर्स के और उन्टे प्राईवेट आदमियों द्वारा चलाये जाने के बजाये खुद कारपोरेशन ही चलाये।

जहाँ तक प्राईवेट बसिज का सम्बन्ध है, हम लोग इस एग्जैम्पल स विटकुल मैटिमफाइड नहीं है कि प्राईवेट बसिज को लगाया जाय। लेकिन शायद वे मजबूरी में लगे गये हैं। हमारी कांशिश होगी कि जिनकी भी जल्दी हो सकता है, कारपोरेशन के अपनी फ्लीट में पर्याप्त वृद्धि करे और अगर कारपोरेशन का अपना फ्लीट पूरा हो जायेगा, तो प्राईवेट बसा की आवश्यकता नहीं होगी। हम सिर्फ उतनी ही, जरूरी हद तक, प्राईवेट बसे रखेंगे, जिनके बिना हमारा काम नहीं चल सकेगा। इसमें किसी का रोजगार छोनने की बात नहीं है। असली बात यह है कि यहाँ पर एक ऐसी अच्छी और दक्ष परिवहन सेवा होनी चाहिए, जो राजधानी दिल्ली के अनुरूप और अनुबल हो और जो उसकी आवश्यकताओं के अनुसार चल सके।

श्री हुकम चन्द कछवाय (सुरेता) : परमिट के पैसे के बारे में भी बता दीजिये।

श्री राज बहादुर : अगर परमिट के पैसे लिये होंगे, तो वह श्री कछवाय और उनकी पार्टी को ही मालूम होगा।

श्री हुकम चन्द कछवाय : इसकी जांच कराइये।

श्री राज बहादुर : अगर श्री कछवाय एनक्वायरी पर ज्यादा जोर दें, तो अच्छा है। अगर सदन की यह मशा है कि इस बारे में एनक्वायरी हो, तो बाकायदा प्रस्ताव आने पर उस पर विचार किया जा सकता है।

हार्डजैकिंग क्यों होता है और कैसे होता है, इसकी पूरी जांच करने की आवश्यकता है। यह भी बड़े अचम्भे की बात है कि हार्डजैकिंग की शिकार खाली दिल्ली ट्रांसपोर्ट कारपोरेशन की बसिज होती है, प्राईवेट बसिज नहीं।

श्री शशि भूषण : **

श्री हुकम चन्द कछवाय : **

MR SPEAKER : All this will not go on record.

मेरा खयाल है कि आप लोग यहाँ आने से पहले भगड़े का घन्टा किसी और कमरे में रख लिया करें।

श्री शशि भूषण : मैंने यह इतना कहा...

अध्यक्ष महोदय : आप क्यों इस तरह के रिमाक्स करते हैं जो एन्नाइज हो ?

श्री शशि भूषण : जब आर० एस० एस० ऐसा करते हैं तो हम कैसे न करें ? (व्यवधान)

श्री रामावतार शास्त्री (पटना) : जब आर० एस० एस० की बात आती है तो यह धबडाते क्यों हैं ? बहस हो जाय, वह भी बहस करे, हम भी करे। (व्यवधान)

श्री राज बहादुर : मैं कह रहा था कि जहाँ तक केन्द्रीय सरकार का सम्बन्ध है जो भी सभव था, हम लोगों ने 16 करोड़ रुपये से अधिक धनराशि डी० टी० यू० को दी थी इसलिए कि नई प्लोट आए, प्लोट बड़े, अच्छी सेवा हो, लेकिन बड़े खेद की बात है कि इतनी बड़ी रकम देने के बाद भी सेवा वा जो हाल था...

श्री हुकम चन्द कछवाय : आपका चेयरमैन था, उसने घाबली की है। वह चेयरमैन बसे खरीदना नहीं चाहता था।...

श्री राज बहादुर : केन्द्रीय सरकार ने अपने उत्तरदायित्व को निभाया, जितनी धनराशि की आवश्यकता थी, जो मांगी गई वह दी गई...

श्री हुकम चन्द कछवाय : कांग्रेस पार्टी का चेयरमैन था, उसने यह सच किया।

अध्यक्ष महोदय : आप सोचिये, यह क्या कर रहे हैं आप? किसी को बोलने नहीं देना यह क्या है? आप को जो कुछ कहना है आप का मेम्बर बोलेंगा तो वह लेना। यह बीमारी बढ़ी जा रही है। कोई जो बात बिल्कुल गलती नहीं, वह कह देना, जैसे किसी बाजार में खड़े होकर भागड़ रहे हों, इस तरह से यहाँ करते हैं... (व्यंग्यपूर्ण)... पता नहीं आपको तो अच्छा नहीं लगता होगा ता आप बाहर जाकर बैठ जाते हों, यह आपको आप्शन है, पर मेरे लिए तो मुश्किल है, मैं यहाँ से उबर नहीं जा सकता। मुझे सुनना ही पड़ता है। मुझे तो सजा मिली हुई है। यहाँ इस तरह के लोगों के साथ एक सिरदर्द हो जाता है, क्या कहे? उनको तो बस के धुपें से होता है, मुझे इन से होता है।

श्री राज बहादुर : मैं शायद इस बात को न कहता लेकिन केन्द्रीय सरकार पर यह आरोप लगाया गया है और जिम्मेदार लोगों ने यह आरोप लगाया है कि केन्द्रीय सरकार ने पैसा

नहीं दिया। इसलिए मैंने वह बात कही कि केन्द्रीय सरकार ने पूरा पैसा दिया और यह भी कहा कि सर्विस अच्छी नहीं है, उसका खेद है तो मैं सर्विस के लिए तो मुबारकबाद भी नहीं दे सकता। अगर सर्विस ठीक होती तो मुबारकबाद जरूर देता।

श्री हुकम चन्द कछवाय : हम पर चर्चा हो जाय, सारी बातें माफ हो जाएगी।

श्री राज बहादुर : मैं एक बात और कहना चाहता हूँ। दिल्ली को राजधानी के अग्रणी जो भी सेवा हमें देनी है उसकी हम पूरी-पूरी व्यवस्था करेंगे। लेकिन वर्षों की थगड़ी बात है, उसमें समय लगेगा। इसलिए जितनी सेवा का उपयोग करने वाले हैं, जिनका हमारे साथी हैं नागरिक हैं, हमारे विद्यार्थी हैं, उन में मैं अपनी वरगा कि वह भी गहयोग दे और थोड़ा सतोप में काम ले क्योंकि एक साथ सारी प्लोट नहीं बढ़ाई जा सकती, एक साथ सबकी सब जो मरम्मत वाली वगैरे है उनकी मरम्मत नहीं की जा सकती, एक साथ सारी धनराशि नहीं आ सकती। बाड़ी विलिडिंग के लिए, नई हम 300 बड़ी गाड़िया डबल डेकर लाना चाहते हैं, लेकिन उनको लाते-लाते समय लगेगा। इस बीच में जो हमारे पास सलाह मजबूत की मगीनगी है, जो जोनल कमेटी है उनके द्वारा हम बराबर सम्पर्क जारी रखेंगे और मैं यह आशा करता हूँ, चाहे वह सेवा का उपयोग करने वाले हैं, चाहे सेवा देने वाले हैं, सब मिलकर ऐसा एक वातावरण बनायेंगे जिसमें कटुता नहीं होगी, कड़वाहट नहीं होगी बल्कि ईमानदारी के साथ यह कोशिश होगी कि जो भी धन हम टैक्सपेयर का देते हैं सेवा के लिए उसका पूरा-पूरा उपयोग हो। मैंने सिर्फ इसलिए यह कहा था। किसी का दिल दुगाने के लिये नहीं कहा था कि जितना केन्द्रीय सरकार पैसा दे सकती थी उतना दिया है और मुझे वित्त मंत्री जी ने यह आश्वासन दिया है कि सेवा को ठीक करने के लिये जो भी प्राव-

क्षयकता होगी, वह यथासंभव देने की कोशिश करेंगे।

श्री सतपाल कपूर : यह हार्डजैकिंग के जो 91 केसेज है उनकी एन्वयायरी कराने के बारे में क्या कहना है ?

श्री राज बहादुर : पुरानी बातों की एन्वयायरी कर के वक्त खराब करने में क्या फायदा ? पब्लिक अपने आप देखेगी कि क्या किमन किया ? अगर टमागी सेवा ठीक नहीं होगी तो पब्लिक अपने आप हमें भी कामेगी। इसलिये साफ बात है कि हमें सेवा ठीक करनी है पहले।... (व्यवधान) ..

अध्यक्ष महोदय : अगर हममें ज्यादा होना है तो मैं तो बतूंगा कि या तो मैं चला जाता हूँ छुट्टी ले कर या इस आदमी का इलाज करे। यह क्या बात है ?

श्री हुकम चन्द कछवाय : मैं ही चला जाता हूँ।

अध्यक्ष महोदय : आप चले जाइये पिछले दिनों चले गये थे तो दग पन्द्रह दिन बड़ा अमन रहा था यहाँ।

श्री एच० के० एल० भगत (पूर्व दिल्ली) : अध्यक्ष महोदय, मैं एक दरन्वास्त करना चाहता हूँ। यह रोजाना ही ऐसा हो रहा है। आपके बार-बार कहने पर भी आपका कहना नहीं माना जा रहा है और चन्द आदमी हाउस को रेंसम कर देते हैं। हाउस आपके साथ है। आप पूरी ताकत में जो आपकी पावर है उसका इस्तेमाल कीजिये।...

अध्यक्ष महोदय : आपको पता होना चाहिए कि ऐसे मौकों पर उसका प्रोसीजर होता है। वह प्रोसीजर जो आप चलाएंगे मैं उसको फालो करूंगा। आपकी पार्टी बड़ी है। वह प्रोसीजर चलायेंगे तो मैं उसको फालो करूंगा। लेकिन

कोई हद होती है, एक मेम्बर का यह हाल हो कि बार बार वह सारे हाउस को रेंसम करे। मैं तो इसको और ज्यादा अब बर्दाश्त नहीं करूंगा यह मैं कहे देता हूँ। पिछली लोक सभा में तो कर गया था, अब नहीं करूंगा। अच्छी तरह से सुन लीजिए।

श्री अमर नाथ चावला (दिग्गी सदर) : अध्यक्ष जी मन्त्री महोदय ने अग्ने स्टेटमेंट में यह तो बताया कि पिछले पाँच छ सानों में लगातार दिल्ली ट्रांसपोर्ट अन्डरटेकिंग की हालत बदतर होनी गई और फैंक्टम ऐड फिगर्स यह साबित करते हैं कि 921 लाख रुपये कर्ज और इन्टेरेस्ट के जो डी० टी० यू० को भारत सरकार को देने थे वह नहीं दे पाये। इसके साथ-साथ आप जानते हैं कि सर्विस का क्या हाल रहा ? लोग कतारों में खड़े रहने थे, उनको बसों में जगह नहीं मिलनी थी। घुंए का यहाँ पर जिक्र हुआ था। लेकिन सबसे ज्यादा जो बान है वह यह कि 1391 बसों में से केवल 934 रोड पर आती हैं और उसमें आठ साल से ज्यादा पुरानी 300 बसे हैं। जब ऐसी पुरानी बसें रहेगी तो क्या हाल होगा। पिछले पाँच साल के अन्दर यह हालत है। इसके साथ-साथ मैं यह भी जानना चाहना हूँ कि क्या डमकी बोर्ड प्लानिंग पिछले पांच सालों में हुई ? दिल्ली की छावादी बढ़ती चली जा रही है। दिन पर दिन सड़कों के ऊपर ज्यादा ट्रैफिक हो रहा है। बसों की तादाद बढ़ती जायगी। सड़कों की चौड़ाई भी बढ़ेगी। लेकिन एक बक्त वह आएगा कि जब सड़के भी बसों की तादाद एक हद् तक ही बर्दाश्त कर पायेगी। तो क्या कोई प्लानिंग पिछले पाँच सालों में दिल्ली की जनता को ट्रांसपोर्ट की मुविधा देने के लिये बनाई गई या भविष्य में क्या करना है, अगले पांच दस साल में क्या होना है, कितनी आबादी है, कितनी हमें ट्रांसपोर्ट फैसिलिटीज चाहिये, इसके बारे में पिछले पाँच सालों में कुछ सोचा गया ? अगर नहीं सोचा गया तो उसके भी कारण हो सकते हैं। जैसा मेरे कुछ दोस्तों ने यहाँ पर कहा कि इस

[श्री अमर नाथ चावला]

बात पर पिछले पांच वर्षों में जोर नहीं रहा कि दिल्ली की जनता को किस तरह से राहत पहुंचाई जाय बल्कि शायद ब्याल डम तरफ रहा कि अडर-टैकिंग की बसे ज्यादा तादाद में न बढे, बल्कि प्राइवेट बसों की तरफ ज्यादा तबज्जह रही, इस बात की कोशिश रही कि प्राइवेट इदारे आगे आये। उनका यह मत रहा कि प्राइवेट इदारे ही शायद ट्रासपोर्ट की कठिनाई को दूर कर सकते हैं। क्या यह वजह थी जो पिछले पांच सालों में कोई प्लानिंग नहीं की गई? या अमर की गई तो बतायें। अभी मिनिस्टर साहब ने बताया कि दिल्ली यूनिवर्सिटी ने स्टूडेंट्स के लिये पिछले दिनों कुछ सर्वे किया। क्या डी० टी० यू० ने और म्युनिसिपल कारपोरेशन आफ दिल्ली ने पिछले पांच वर्षों में जनता को कितनी ट्रांसपोर्ट चाहिए, कितनी उसे असुविधायें हैं, उसकी कोई सर्वे की अगर कोई सर्वे नहीं हुआ तो साफ जाहिर है कि बड़ी कोताही की गई बस सर्विस को यहां पर ठीक से चलाने के मामले में।

अब मैं भविष्य के लिये मिनिस्टर साहब से यह जानना चाहता हूँ कि क्या वह यह तसब्बुर करते हैं कि केवल बसों की ट्रासपोर्ट दिल्ली की जनता को पूरी सुविधा प्रदान कर सकेगी? मेरा ऐसा ब्याल है और यह सुभाब है उनको कि वह इस बात को देखे कि बम्बई के अन्दर बस लाख यात्री हर रोज ट्रेन से इधर-उधर आते जाते हैं। वहा की बस ट्रासपोर्ट बहुत अच्छी समझी जाती है लेकिन फिर भी वह जनता की मांग को पूरा नहीं कर पाते। तो दिल्ली की बढती हुई आबादी को देख कर के क्या ट्रासपोर्ट मन्त्रालय कुछ ऐसा सोच रहा है जैसे कि रिंग रोड बनाने की बात थी, वह अभी नहीं बनी है, उससे भी कुछ हद् तक यात्रियों को सुविधा पहुंचेगी या अण्डरग्राउंड रेलवे बनाने की कोई स्कीम सोची गई है? अगर सोची गई है तो बतायें वह क्या है?

श्री अमर मेहता: चावला जी ने यह पूछा है कि गुजरे हुए पांच सालों में क्या कोई ऐसी प्लानिंग की गई है जिसमें यह देखा गया हो कि दिल्ली की ट्रासपोर्ट के बारे में क्या जरूरत है। मैं उनको बताना चाहता हूँ कि हमने एक बकिंग ग्रुप फार दी मैट्रोपोलिटन ट्रांसपोर्ट बनाया था, उसने हमके बारे में सर्वे किया, जिसमें रोड रिचंस दस्टीचूट के लोग भी शामिल थे। यहां पर बसों की कितनी तादाद चाहिये, इन सब बातों के बारे में उन्होंने अपनी रिक्मेन्डेगन्ज दी थी, लेकिन बदकिस्मती से उनकी रिक्मेण्डेशन्ज इम्प्लीमेंट नहीं हो सकी। अगर वे रिक्मेण्डेशन्ज इप्लीमेंट हो जाती तो शायद इतनी मुश्किलत न आती, जो आज सामने आ रही है। उन्होंने आने वाले दम गालों के लिये यहां की बस सर्विस की नीड्स के बारे में सिफारिश की है और मैं उनको यकीन दिलाता हूँ कि हम इन तकालीफ को दूर करने की कोशिश करेंगे।

जहा तक अण्डर-ग्राउंड रेलवे का ताल्लुक है, हमारे पास तो ऐसी कोई स्कीम नहीं है, शायद रेलवे वालों के पास ऐसी स्कीम हो। इस सिलसिले में अभी कलकत्ता का सर्वे किया जा रहा है, अगर कलकत्ता में वह चीज कामयाब हो गई तो उसको दिल्ली में भी लागू कर सकते हैं। उसके लिये हम बाद में रिक्मेण्ड कर सकते हैं कि उसको दिल्ली में भी लागू किया जाय।

उन्होंने प्राइवेट बसों के बारे में पूछा— यहां पर जो पहले अण्डरटैकिंग थी, उसने इनको चालू किया था। हम कोशिश कर रहे हैं कि इनको ज्यादा से ज्यादा कम किया जाय। यूनिवर्सिटी के लिये भी एक कमेटी बनाई गई है, जिसमें वहां के वाइस चांसलर और दूसरे लोग हैं यहां की नीड्स के बारे में सर्वे कर रहे हैं और उसको पूरा करने की कोशिश की जायगी।