

an>

Title: Discussion on the Demands for Grants No. 83 under the control of the Ministry of Road Transport and Highways for 2014-15 (Discussion concluded).

HON. CHAIRPERSON: The House shall now take up discussion and voting on Demand No.83 relating to the Ministry of Road Transport and Highways.

Motion Moved:

"That the respective sums not exceeding the amounts on Revenue Account and Capital Account shown in the fourth column of the Order Paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, to complete the sums necessary to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 2015, in respect of the head of Demand entered in the Second column thereof against Demand No.83 relating to the Ministry of Road Transport and Highways."

Demands for Grants (2014-15) in respect of Ministry of Road Transport and Highways submitted to the vote of Lok Sabha

No. of Demand	Name of Demand	Amount of Demands for Grants on Account voted by the House on February 19, 2014		Amount of Demands for Grants submitted to the vote of the House	
		Revenue (Rs.)	Capital (Rs.)	Revenue (Rs.)	Capital (Rs.)
83	Ministry of Road Transport and Highways	6472,00,00,000	10485,09,00,000	13131,37,00,000	26951,18,00,000

HON. CHAIRPERSON : Shri Vincent Pala to initiate the discussion.

SHRI VINCENT H. PALA (SHILLONG): Thank you for giving me the opportunity to initiate the discussion on the Demand for Grant of the Ministry of Road Transport and Highways 2014-15.

The Government of India considers road network as critical to country's development, social integration and security needs. But when we look at the budget presented to us, it is very disappointing, especially when we find that there is a lot of reduction in major Heads.

I come from the North East. Hardly, there will be any reduction in the budget allocation for the North Eastern States. But this is the first time when allocation of huge amount of money has been reduced for the North Eastern States. This is the attitude of this Government towards the people of the North Eastern States. The Government has announced Rs.37,880 crore in this Budget for this Ministry. Normally, a minimum of 10 per cent is allotted to the North Eastern States. That means, it will be about Rs.3,788 crore. But this year, it has allotted only Rs.3,000 to the North Eastern States. There is a reduction of Rs.788 crore. This shows the insincerity of this Government to the people of the North East. The hon. Minister may tell us the reasons.

The Government has talked much about the research and development. It talked much about the indigenous capacity of this country. But if we look at the provision in the Budget, the Government has reduced almost 25 per cent for research and training. The Government should look at this properly. When there is reduction in research and training, how will they invite more of foreign consultants and contractors? We need to train our engineers and even the developers; only then, can we move forward with the new technology and with innovative ideas. So, research and training is very important.

If you look at the capital outlay on roads and bridges, there is a reduction of 20 per cent from the last revised estimates. This means that it will cause a reduction of around Rs.565.27 crore in the Budget. This will hamper not only the existing projects but also the new projects which are to be sanctioned.

If you talk about the grant to States for strategic roads, there is a reduction of 17 per cent. We talk about internal security, national security and international security but we do not bother to provide funds for strategic roads in our Budget.

If you talk about economically important roads, you will find that there is a reduction from Rs.18.36 crore to Rs.1 crore only. I think the Government has to look into this.

The previous Government allotted Rs.368.39 crore to the Government of Delhi for all the roads in Delhi but the present Government has provided only Rs.22 crore for Delhi. Maybe, they did not get a clear mandate and hence has not allotted much for Delhi. I hope that the people of Delhi will give the Government a good feedback.

As far as projects pending for clearances are concerned, there are so many projects, amounting to more than Rs.60,000 crore, which are waiting for clearances. For example, 13 projects are waiting for forest clearance; 8 for Defence clearance; 90 for Railway clearance, 14 for State Government clearance and 9 for wildlife clearance. I demand that all statutes relating to clearance of mega projects must be included in the IXth Schedule to the Constitution of India so that the projects do not face frivolous challenges before the Court.

In 2005, the hon. Supreme Court had given a ruling that the load carrying capacity of all single axle vehicles should be only nine tonnes. When we design the pavement, we take into consideration both the IRC codes as well as the Motor Vehicle Act, 1988. I would request the Minister to amend this Act because this is a single Act which has encouraged the policemen posted on the Highways to indulge in a lot of corruption. Earlier, we used

to have the brick road and earthen road. Now we have bituminous road and cement road made with new technology. So, we should enhance the capacity of tonnage. Automobile companies like Mahindra and Tata have increased the capacity of their vehicles from 10 tonnes to 30 tonnes. Similarly, the concept of nine tonne carrying capacity, which is used for the design of the pavement, should be increased to 20 tonnes. This is very important because even small vehicles will be able to carry nine tonnes whereas trucks and other big vehicles can carry 30 tonnes but as per law they will have to carry only nine tonnes. This affects the people in the North-east, especially in hilly areas. One big vehicle carries 30 tonnes in one loading. But we may have to take it twice. So, I would request the Minister to amend this Act as soon as possible.

Lots of projects have been allotted in different modes like PPP mode, BOT toll, BOT annuity and banks are financing them. Now, banks have totally stopped financing them. I hope the Minister will look into the matter. We must have a flexible model so that we can change the agreement. As a result, banks will finance the projects and they will have trust in the Government.

Sir, we have electronic toll payment mode which was implemented in Delhi and Parwanoo in the month of April, 2012. I think this system should be encouraged as it will reduce the traffic congestion in the National Highways.

With these words, I thank you and I want the hon. Minister to answer all these questions so that we can have a change in the National Highways.

TEXT OF CUT MOTIONS

SHRI R.K. SINGH (ARRAH): Sir, I would be delivering my maiden speech in the House barring a brief mention during 'Zero Hour'. So, I would seek your indulgence and also the indulgence of the House.

Sir, what I will speak, I will speak from my experience because I had headed the road construction Department in my State, which is Bihar, from 2006 to 2009. In fact, I headed it for three and a half years and in those years, we changed the face of the roads in the State. From being a State which had one of the worst road networks in the country, we made it a State which now has one of the better road networks in the country.

We found that it was possible and the only thing required was commitment and dedication. Unfortunately, what we saw was that this is what was lacking here in the Government of India. What the Finance Minister said in his Budget Speech in the context of the economy holds true in the context of roads as well. In the past two years before this Government came to power, there had been a tremendous slow down. I will give the statistics just now. This is very important because infrastructure is a structural requirement. If you do not have appropriate infrastructure, it acts as a structural constraint on development.

I will just give the statistics about the situation in which this Government finds itself. I will give some figures about the work done in the past 3-4 years. In the year 2010-11, the National Highways Authority of India awarded works for 5000 odd kilometres. In the year 2011-12, it awarded works for 6491 kilometres and in 2012-13, it came down to 1116 kilometres. In 2013-14, it was 1463 kilometres. That is all. In 2012-13, the achievement in construction was about 2100 odd kilometres and similarly in 2013-14, it was about 2600 odd kilometres.

As on date, 363 projects worth about Rs.60000 crore are languishing. The banks have stopped lending to the PPP projects and the funds advanced by these banks for these projects have fallen into the category of bad debts. The NHAI has had to re-schedule the payment of premium in order to bail out some of the concessionaires. The work has almost come to a halt. On an average, only about three kilometres of roads per day were being constructed in the past two years. It is a different thing that the highest achieved by the NHAI ever has been eight kilometres per day.

Sir, an affidavit filed by the last Government itself said that about 40000 odd kilometres have been added in the National Highways, out of which 24000 odd kilometres were added during the last NDA regime, *i.e.*, 1997 to 2002. In the past ten years only about 16,000 kilometres have been added. In five years, our Government did one and a half times more than what the previous Government did in ten years. How has this happened? Why has this happened and what implications does it have for the economy?

Sir, all the projects find themselves mired in difference clearances. We heard about the problem of environmental clearance. That is something which I faced myself. We converted all our State highways in the State to two-lane highways. I had to burn my blood to get clearances. There was stage – I clearance; there was stage II clearance and such like. We were cutting trees on our land, that is on the land of the Road Construction Department, while widening the roads and then re-planting the trees beside the widened road. Getting the clearances for that took months. There is a four-lane project which covers national highways 30 and 84 connecting Buxar –Arrah – Patna. For the past two years the stage II clearance for this project has been stuck up in the Ministry of Environment and Forest. In between, the previous Government came up with a rule that work will not be awarded unless 100 per cent land acquisition has been done. That was a ridiculous thing. In the later stages it was changed. Any clearance that one thinks about takes ages. That is the first point. Why did it happen? It happened because there was lack of commitment; there was lack of seriousness. This has had a deleterious effect on the economy.

Sir, when one constructs a road, or widens a road, it results in direct employment in road construction. But apart from that, when one makes a world class road, hotels, tea shops, *pan* shops come up beside the road. The poor people get employment because of this. Each kilometre of road would give employment to at least a thousand people in a direct or in an indirect manner. That is the importance of roads. If you have good infrastructure then that acts as a multiplier for economic growth. Economic growth came down to some 5 per cent level because of slow down in our road construction programme. The last Government forgot its responsibilities to the economy. It left road construction to the mercies and vagaries of whatever was happening then without any concern. It said that it will not invest in EPC and that road projects would only be taken up on PPP model. Since the economy was going down, funds were not forthcoming from the banks.

This Government has come to power on some premises. It wants to make this country a great country and for that we have to be great

economically; we have to be economically strong. Otherwise we will not be a great country and for that removing the problems in infrastructure is a must and that is what this Government is doing. The Government has set a target for construction of 8,500 kilometres of road in this year itself and that will be delivered. That is three times the maximum delivered by the previous government in any year. The speaker who spoke before me talked about a cut in the Budget which is not true. When one looks at the Budget provision, one should look at the provisions made in the previous years.

HON. CHAIRPERSON : Today we have the guillotine and so we have to conclude all our discussions before that time. Please conclude now.

SHRI R.K. SINGH: Sir, we have provided an outlay which is 21 per cent higher than the expenditure last year. We have provided for an Infrastructure Investment Trust which will have a pass through status so that financial problems will not plague us any more.

Sir, this is a sector which is a key to the growth of our economy. We, our Government, will deliver on it.

SHRI G. HARI (ARAKKONAM): Hon. Chairman Sir, I thank hon. Chief Minister of Tamil Nadu, *Puratchiththalaivi* Amma for giving me an opportunity to speak in this august House. I extend my salutations to hon. Amma. I also thank the voters of my constituency, Arakkonam, for electing me to this House of People. Sir, I also thank you for allowing me to take part in the discussion on the Demand for Grants in respect of the Ministry of Surface Transport.

Even though the previous UPA Government announced road related schemes, they had not allocated adequate funds for their implementation. Rectifying such errors of the past, the present Government should allot adequate funds for timely completion of road projects. The previous UPA Government did not provide funds for road projects in Tamil Nadu. The DMK which was an ally of the Congress-led UPA Government did not care about it. The DMK utilised Congress-led UPA Government for getting plum posts and to earn enormous money. The DMK has done injustice to the people of Tamil Nadu.

Under the able leadership of hon. Chief Minister of Tamil Nadu, *Puratchiththalaivi* Amma, Tamil Nadu remains a role model in the field of road transport by way of rural roads, connecting roads and National Highways.

The hon. Chief Minister of Tamil Nadu, *Puratchiththalaivi* Amma, besides financial constraints, has been spearheading the mission of providing good road connectivity in Tamil Nadu. We can say that there is no town or village in Tamil Nadu which has no roads or connecting roads.

I, therefore, urge the Union Government to provide necessary funds to the State of Tamil Nadu led by *Puratchiththalaivi* Amma for successful implementation of road projects.

I urge that all the four-lane roads in Tamil Nadu should be made into six-lane roads. It takes at least 20 minutes to pass through a toll collection centre set up in the National Highways of Tamil Nadu. The waiting time there should be reduced to avoid unnecessary traffic congestion. Moreover, electronic card facility, as followed in foreign countries, should be implemented in our country as well. There should be an emergency aid centres operating round the clock with specialized doctors on duty. Such centres should be set up at every 50 kilometres in all the National Highways to provide medical facility to the victims of accidents. Payment of toll tax at Toll Plazas of the country should be simplified. Toll tax should be reduced and e-collection techniques should be introduced.

About 100 year-old trees along the road sides were cut during the implementation of several road projects. Many National Highways have no trees on both sides. I urge the Union Government to come forward to plant sufficient number of saplings on both the sides of the National Highways in Tamil Nadu.

Those who travel on the National Highways should be able to get quality food at standard restaurants at nominal prices. Amma Unavagam, which is the brain child of hon. Amma, provides an idly for one rupee, sambar rice for Rs. 5 and curd rice for Rs. 3. This scheme is successfully implemented in all the Municipal Corporations of Tamil Nadu. Lakhs of people are being benefited by this scheme. It is not only that other States of the country but also some foreign countries are appreciating this welfare initiative. They are also preparing themselves to start such canteen facilities in their places being inspired by the Tamil Nadu model and hon. Chief Minister *Puratchiththalaivi* Amma. Amma Unavagam, a canteen facility, should be set up at every 50 kilometres in all the National Highways of the country. This will benefit the people of our country.

Hon. Prime Minister, Shri Narendra Modi has praised the world famous rain-water harvesting scheme which is being followed in Tamil Nadu under the able guidance of honourable *Puratchiththalaivi* Amma. This rain water harvesting scheme should be implemented along both the sides of national highways so that the rain water could be accumulated and saved as ground water. Moreover, I would request the Union Government to grant additional funds to Tamil Nadu to implement this rain water harvesting scheme with more vigour.

Solar power operated lights should be set up along the sides of national highways for the security of the travelling public as in foreign countries. Stickers with embedded chips should be provided to vehicles which can make toll collection easier. When the vehicle passes through the toll, the toll amount is automatically debited. Such a scheme should be introduced. Necessary measures should be undertaken to prevent road accidents. Road corridors with lanes of specific speed limits, as in foreign countries, should be set up in the country.

Although the prices of petrol and diesel were hiked during the previous UPA Government, hon. *Puratchiththalaivi* Amma, keeping in mind the welfare of the people, has never hiked the bus fare in Tamil Nadu. Moreover, hon. Amma inaugurated the small bus service in Chennai which is widely acclaimed. Even though the State Transport Corporation is faced with huge losses, hon. Amma has been kind enough to not to hike the bus fare in Tamil Nadu. Therefore, I urge upon the Union Government to allocate funds for the transport corporations in Tamil Nadu to meet the losses.

Inland water transport service should be started in Chennai – Tuticorin – Cuddalore route. Existing four-lane roads along Poonamallee – Wallajah – Katpadi route in National Highway 4 should be converted to six lane roads. There is a need for four lane roads along Kancheepuram – Arakkonam –

Tiruttani; and Tiruttani – Sholingar – Arcot routes. Six lane roads should be laid in Poonamallee – Tiruvallur – Tiruttani route and Ambattur – Tiruvallur route. I urge upon the hon. Minister of Road Transport and Highways to provide over bridges at Ocheri, Kaveripakkam and Sumaithangi in the Kancheepuram – Wallajah National Highway.

I also urge upon the Union Government to release funds for the following projects: (i) Oothukkottai – Tiruvallur and Tiruvallur – Red Hills road projects; (ii) Construction of elevated over bridge at Tirumazhisai junction in the Chennai – Bengaluru National Highway; (iii) construction of elevated over bridge in Padi – Tiruvottiyur road; and (iv) construction of Rail Over Bridge at Pattabiram railway crossing.

Hon. Chief Minister of Tamil Nadu, *Puratchiththalaivi Amma*, is leading Tamil Nadu to progress, prosperity and overall development. I urge upon the Union Government to swiftly act on the demands of hon. Amma and allocate sufficient funds for Tamil Nadu. Once again, I thank you and our God, hon. Chief Minister of Tamil Nadu, *Puratchiththalaivi Amma*.

श्री सुल्तान अहमद (उत्तुरिया) : सभापति महोदय, मैं ऑल इंडिया तृणमूल कांग्रेस की ओर से रोड ट्रांसपोर्ट के इस बजट में कुछ सुझाव देने के लिए आया हूँ। मेरी पार्टी का इशोस फलसफा फिलोसफी है - "मां-माटी-मानुष।" यहाँ अम्मा बोल रहे थे, मैं बंगला में मां कह रहा हूँ, माटी - धरती, मानुष - इंसान, मानव। इस बजट का मां-माटी-मानुष से बहुत ही संबंध है। मैं धन्यवाद देता हूँ गडकरी जी ठीक मेरे भाषण से पहले आ गए, मैं इंतजार कर रहा था। सड़क मंत्री जी सदन में नहीं थे और चर्चा शुरू हो गई।... (व्यवधान)

एक माननीय सदस्य: मंत्री जी सदन में बैठे हुए थे।

श्री सुल्तान अहमद (उत्तुरिया) : धन्यवाद। हम लोग चाहते हैं कि गडकरी जी हमारी बात सुनें, बड़े मंत्री हैं।... (व्यवधान) किसी ज़माने में मैं भी उस तरफ बैठा करता था, इसीलिए हमेशा ख्वाइश होती है कि बड़े मंत्री से बात करूँ। किसी ज़माने में निर्वाचन हमारे देश में होती, कपड़ा और मकान के नाम पर लड़ा जाता था, लेकिन अब बिजली, सड़क और पानी की डिमांड हमारी जनता की रहती है। जनता सवाल करती है कि भाई हमारा रास्ता कब बनेगा, चाहे वह गांव की सड़क हो, हाईवे हो या स्टेट हाईवे हो। इस बजट में श्री अरुण जेटली जी ने इफ़्टाक्टिव के ऊपर काफी जोर दिया है। देश के इफ़्टाक्टिव में रोड ट्रांसपोर्ट एक बहुत ही बड़ा रोल प्ले करता है। रोड ट्रांसपोर्ट के साथ-साथ हम यह कहते हैं कि लाइफ़लाइन ऑफ़ अवर इकोनोमी इज़ रोल है, लेकिन नहीं, रोल की जो कनेक्टिविटी है, उससे ज्यादा रोड की कनेक्टिविटी हमारे देश में है।

ग्राण्ट ट्रंक रोड का इतिहास है कि उसे शेरशाह सूरी ने बनाया था। हमने 2000 से 2004 साल के बीच में नेशनल हाईवे देश में पाये, मैं अटल बिहारी वाजपेयी जी को सलाम करता हूँ कि नेशनल हाईवे का कन्सेप्ट उन्होंने दिया। पिछले दस वर्षों में नेशनल हाईवे के बारे में हमने सदन में बातें तो सुनीं कि योजना हम दस किलोमीटर रास्ता बनाएंगे, लेकिन अगर ग्राफ़ देखें, वक्त बहुत कम है, घण्टी बज जायेगी, लेकिन मंत्री जी के पास ग्राफ़ है, दस सालों में जिस तरह से सड़क बननी चाहिए थी, रास्ते बनने चाहिए थे, नहीं बने। जिसकी पूरे देश में चर्चा है कि यह काम कब कम्प्लीट होगा।

मंत्री महोदय, खड़गपुर विरधिता नेशनल हाईवे 6 पर झारखण्ड बोर्डर है, वह माओवादी इलाका है और रास्ते की हालत यह है कि जनता तो जा ही नहीं सकती, वहाँ गाड़ियाँ चल नहीं सकती और पुलिस वाले अपने व्हीकल्स को अलग रखा करके वहाँ मार्च करते हैं। एन.एच.-6 में झारखण्ड बोर्डर से रास्ते पर आपको रोशनी डालनी है, यह सिर्फ़ बंगाल नहीं, बल्कि यह रास्ता झारखण्ड राज्य को भी जोड़ता है। एन.एच.-34 बरसों-बरस से नोर्थ बंगाल से नोर्थ ईस्ट इंडिया को और सिक्किम से बंगाल को जोड़ता है। इस रास्ते की हालत यह है कि बायासात से लेकर कृष्णनगर का काम नहीं के बराबर हुआ है। कांटेक्टर्स को लगता है कि हम लोगों को पत्रिका में निखोज का एडवर्टाइजमेंट देना होगा कि हमारे कांटेक्टर्स कहां गायब हो गये। कांटेक्टर्स कहां हैं, तापता हैं, लेकिन वहाँ योजना एक्सीडेंट्स होते हैं। योजना वहाँ रास्ते ब्लॉकेड होते हैं, लॉ एण्ड ऑर्डर की प्रोब्लम रहती है।... (व्यवधान) सुनें, एन.एच.-34 से आप भी सफर करते हैं। एन.एच.-31 और एन.एच.-34 दोनों नोर्थ बंगाल को जोड़ते हैं, यह लाइफ़लाइन है। एन.एच.-31, एन.एच.-34 दोनों बंगाल से सिक्किम और नोर्थ ईस्टर्न स्टेट्स को जोड़ते हैं, इसे अरजेंसी के साथ देखना बहुत ही जरूरी है। नोर्थ ईस्टर्न स्टेट्स में हम इन्वेस्टमेंट की बात करते हैं, नोर्थ ईस्टर्न स्टेट्स को आगे ले जाने की बात करते हैं, लेकिन नोर्थ ईस्टर्न स्टेट्स की लाइफ़लाइन जो है, वह ये नेशनल हाईवे हैं। तमाम लारियाँ, तमाम गाड़ियाँ इसी रास्ते से गुजरती हैं, जो सिक्किम जाता है, असम से होते हुए नोर्थ ईस्टर्न स्टेट्स को जाता है। इस पर बरसों-बरस से काम चल रहा है, आप इसे जल्दी देखें और इस पर इन्वैस्ट करें।

हम बहुत ही दुःख के साथ यह कहते हैं, कि हमारा नेशनल हाईवे, जिस तरह बना था। नेशनल हाईवे के साथ हमें अपना एनवायरनमेंट, अपनी स्क्रूब्सूरी, सुन्दरता, वाटर बॉडीज़ को भी साथ-साथ लेकर के चलना था, लेकिन बहुत सारे इलाकों में यह देखा गया कि इन तमाम चीजों को खत्म कर दिया गया, दफन कर दिया गया। इस पर भी हमें नज़र रखनी चाहिए। बंगाल में 2998 किलोमीटर का नेशनल हाईवे है और कई सौ किलोमीटर का स्टेट हाईवे है। मैं सदन से यह कहूँगा कि गडकरी जी अपने किसी भी अफसर को भेज दें। बंगाल में 34 साल तक जो लोग थे, उन लोगों ने बंगाल का सत्यानाश किया है, यह आप जानते हैं। सदन में बार-बार यह मामला उठ चुका है। इन स्टेट हाईवेज़ को हम लोगों ने बहुत ही अच्छी तरह से बनाया है। हमारी नेत्री सुश्री ममता बंदोपाध्याय की लीडरशिप में ये रास्ते बने हैं। ये ए वलास स्टैंडर्ड के रास्ते हैं, टैक्नीकल स्पेसिफिकेशन जो नेशनल हाईवे में होता है, यह हम देखते हैं कि वह रीजन टू रीजन डिफर करता है, रीजन टू रीजन इसकी लागत डिफर करती है, रीजन टू रीजन इसमें प्रोब्लम्स हैं तो आज स्टेट गवर्नमेंट को लूप में लेने से ये जो नेशनल हाईवेज़ का काम रुक गया है या रुक जाता है, उसे आपको पूरा करना चाहिए। इस सदन में आज हम अपने मंत्री जी से सुनना चाहते हैं कि आपने क्या लक्ष्य बनाया है, एक साल में कितने किलोमीटर आप करेंगे, आपका लक्ष्य दूसरे साल में क्या होगा? पीपीपी मॉडल की बात हुई है, हम देख रहे हैं कि देश के कुछ हिस्सों में पीपीपी मॉडल होता है, बहुत सारे इलाके हैं, ईस्टर्न रीजन में, नॉर्थ रीजन में पीपीपी मॉडल देखने को नहीं मिलता है, लेकिन वही पीपीपी मॉडल हमें वेस्टर्न रीजन में देखने को मिलते हैं, यह क्या बात है? कम से कम दूसरे रीजन के लोग भी पीपीपी मॉडल का मजा लें।

मैं एफडीआई के संबंध में कहना चाहता हूँ। 100 परसेंट एफडीआई रोड सेक्टर में लगाने की बात की भारत सरकार ने कई साल पहले घोषणा की थी। एफडीआई में हमें कहीं तक बढ़ोतरी मिली है, क्या एफडीआई रोड सेक्टर में लाने में लोग इंटरैस्ट हैं? हम फॉरिन इन्वेस्टमेंट की बात करते हैं, यह महत्वपूर्ण इलाका है, जहां हम अपने इफ़्टाक्टिव को रंग दे सकते हैं।

आज रास्ते में एक्सीडेंट्स का जहां तक मामला है, जिस तरह से इसमें बढ़ोतरी हो रही है, यह देखने की बात है और हमें इसके ऊपर रोशनी डालनी पड़ेगी। जो एक्सीडेंट्स होते हैं, हमारे पास कई साल की फीगर्स हैं, वर्ष 2009 में चार लाख खियासी हजार तीन सौ चौरासी एक्सीडेंट्स हुए थे, जबकि यह बढ़ते-बढ़ते चार लाख नब्बे वर्ष 2012 में हुए। इसमें बार-बार कहा गया है, केन्द्र सरकार ने सदन में वादा किया है कि हम नेशनल हाईवे के ऊपर हर 50 किलोमीटर पर ट्रामा सेन्टर बनाएंगे। एक्सीडेंट होने पर जिन्हें इमीडिएट मेडिकल अटेंशन की जरूरत है, ट्रामा सेन्टर में जाकर उनकी जान को बचाया जा सके। उन 4 लाख 90 हजार एक्सीडेंट्स में से 28.2 परसेंट, पर थ्रुजेट यहाँ कितने लोगों की मौतें होती हैं? नेशनल हाईवे का जो कांसेप्ट है, हमारी जनता को लाइफ लाइन देने का, लेकिन यह कभी-कभी मौत का कुआँ, मौत के समुद्र की तरह एक-एक इलाके में नेशनल हाईवे काम कर रहा है। हमारे देश में ड्राइविंग लाइसेंस का जो राज है, आपने देखा डेढ़ महीना पहले गोपीनाथ मुंडे जी का देहान्त हुआ, रास्ते में उनका एक्सीडेंट हो गया। गडकरी जी ने कहा कि हम आइन बना रहे हैं, लेकिन पूरे देश में गलत तरीके से ड्राइविंग लाइसेंस मिलता है। इसे पूरा देश जानता है। कोई ट्रेनिंग नहीं है, लेकिन गलत तरीके से ड्राइविंग लाइसेंस इश्यू होते हैं रीजन टू रीजन। एक ऑल इंडिया फ़ैमवर्क, एक गाइड लाइन, एक रेगुलेटरी अथॉरिटी लाइसेंस देने के बारे में होनी चाहिए ताकि जो मृत्यु का रेश्यो है, उसे हम घटा सकें। ट्रामा सेंटर होने चाहिए, ब्यूटीफिकेशन होना चाहिए, एनवायरनमेंट का ख्याल होना चाहिए। तमाम राज्यों को साथ लेकर रोड कंस्ट्रक्शन के लिए हमें दिशा मिलनी है, उस दिशा में हम आगे बढ़ें।

SHRI RABINDRA KUMAR JENA (BALASORE): Thank you so much, Sir. You have allowed me to speak on a subject which is so important for the country as it contributes close to five per cent to India's GDP. Sir, this is my maiden speech, other than the 'Zero Hour'. Hence, I would request for your kind consideration.

At the outset, I would like to thank our hon. Chief Ministers, Shri Naveen Patnaik, and the leader of our Party in the House, and our Chief Whip, who have given the opportunity to a new Member like me to speak on this important subject. I would fail in my duty if I do not thank, Shri Atal Bihari Vajpayee, who had a dream start, reviving this sector and giving a significant impetus to the economy of the country as a whole. He did not only dream, Sir, he also made it to happen as was spoken by our learned friend that the road construction during the last 5 years of the NDA rule was higher than what could be achieved in the subsequent 10 years. Having said that, let me also congratulate the new Minister who is in command and control of this Department, who himself is a visionary; and has demonstrated it right from the beginning. He has approved Rs.40,000 crore of projects within the first month of assuming office. He said that he would generate Rs.1 lakh crore which is so essential for the road industry at zero per cent interest. He has also spoken that he will ensure construction of 30 km. of road per day from less than three kilometers as of today. He has also spoken that he would ensure eight and a half thousand km. of construction this year, though hardly eight months are there.

Having said that, let us look at what is really happening in the National Highways Authority of India. There are a whole lot of issues. I may not have time to go into all the details, but I would definitely like to touch upon some of the sensitive issues. Some hon. Members have very pertinently raised the issue of safety. I was going through some of the booklets and brochures. The photographs in the brochure and the printing look really interesting. But does the safety system on the ground really say so? Is there a correlation between the two or is there a difference on the ground? I was in my constituency just three days ago. There is a place called Vellora on NH 60 which falls in my constituency. A group of about 8,000 people came and made a representation on this particular spot. What is their demand? Their demand is that an underpass should be constructed there so that lorries and buses can ply. They have been demanding construction of this underpass for the last three years. The worst part is that on that particular spot in Vellora 66 major reportable accidents have happened in the last three years in which 33 people have been killed and there is no count of the injured. So, the issue that comes up here is this. Is the Government sensitive to this kind of accidents happening? Is it only happening in Vellora or in other parts of the country too? I would urge upon the hon. Minister, through you, to immediately construct an underpass at Vellora and also see that such accidents do not happen in other places too.

I would also take this opportunity to submit before the Minister that he should look into this issue seriously. Who is responsible for the killing of innocent human beings? The poor villagers have been killed one after another. On an average, two major accidents happen at this place every month. Should the culprits not be booked? They should be taught a lesson so that such killings do not take place elsewhere in the country.

There are many examples. Let us take the case of petrol pumps. When a vehicle comes from the petrol pump, there is always a hazard that it can get hit by the speeding vehicles on the National Highway. When there are three lanes in the National Highway, the Government should consider whether there can be a bifurcation of these three lanes, namely one for heavy commercial vehicles, one for light commercial vehicles and the third for other lighter vehicles so that the probability of accidents will come down.

I would like to touch upon another issue and that is research and development which some other hon. Members have also raised. In the last Budget, there was an allocation of Rs. 5 crore for research and development in NHAI. But the actual spending was less than 6 per cent. This is the state of affairs of research and development in NHAI. This issue should be taken note of and we need to introspect on this. Possibly, the task before the Minister is challenging. But I am sure, with his positive outlook and with a definite term, he should be in a position to achieve the targets.

Now, let me come to the case of Odisha. We were very happy when it was said in the President's Address that the Government is committed to equate East with the West. But at the same time, when we heard the Railway Budget and the General Budget, we were disappointed because there was nothing visible which could come to Odisha. If you look at the composite development index of three major States in Eastern India, Odisha has continued to suffer year after year post-independence. Why is this apathy? Why is this discrimination? Should the Government not rise above political considerations to see that justice is meted out to the State of Odisha? I will just give one example. Out of 6,859 projects which were allocated and approved in the last Central Road Fund, Odisha had to be content with just 172 projects. There are other States – let me place on record that I am not against any particular State – which have got as many as 1,335 projects. Why is this kind of treatment given to the State of Odisha? I would urge upon the hon. Minister to take note of this.

I will come to the issue of density of National Highways in Odisha which is just 0.3 km per sq.km. of land area and there are States which have got 500 per cent more than Odisha.

The time at my disposal is very limited. So, I will not be able to touch upon all the issues. But I have got some submissions to make before this House which I would like the hon. Minister to take note of and do justice to the State of Odisha. There is the Bhubaneswar-Cuttack road which is languishing today. There is the Balasore-Kharagpur road where 177 bridges need to be constructed. There is the Vijayawada-Ranchi road which is languishing for which the Government has approved development of 600 km. at a cost of Rs. 1,200 crore out of which only Rs. 209 crore has been allocated. This road is in a strategic area and passes through the Left Wing Extremist areas. This must be looked into with all seriousness. There is the case of Mangoli-Sambalpur road widening which is important. Then, the Balasore-Jharpokharia section on NH 5, Nabrangpur Bypass road, Papdahandi-Keskal section of the road in Chhattisgarh, Phulnakhara-Konark, all these projects are very important and should be speeded up.

Sir, as the time will not permit me to go into all the other details, I would, once again, thank you for giving me this opportunity and sincerely urge upon the hon. Minister to construct the underpass at Vellora on NH 60 so that the merciless killing of human beings is avoided.

श्री श्रीरंग आप्पा बारणे (मावल): सभापति महोदय, देश के सड़क परिवहन एवं राजमार्ग की अनुदान मांगों पर आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। मैं हमारे नेता माननीय बातासाहेब जी ठाकरे और उद्धव जी ठाकरे का धन्यवाद करना चाहता हूँ जिनके आशीर्वाद से मुझे संसद में बोलने का मौका मिला।

पूधान मंत्री माननीय नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में आम जनता की सरकार आई है और इस सरकार से जनता को बहुत अपेक्षा है, जिस मंत्रालय की चर्चा इस सदन में हो रही है, उससे भी जनता को बहुत अपेक्षा है। माननीय मंत्री महोदय विठिन गडकरी जी हमारे महाराष्ट्र राज्य से हैं। मुझे इस बात की खुशी है कि वे एक दूरदृष्टि नेता हैं। महाराष्ट्र राज्य में सुनी शासन कार्यकाल में सड़क परियोजना पर इन्होंने बहुत अच्छा काम किया है। महाराष्ट्र राज्य की सड़क, ब्रिज, एक्सप्रेस वे इसके सफल उदाहरण हैं।

देश की सड़कें जीवन रेखा के समान हैं, गांव और शहर को जोड़ने का प्रमुख साधन सड़क ही है। सड़क परिवहन ने भारत के सामाजिक एवं आर्थिक विकास में महत्वपूर्ण भूमिका निभाई है। कम एवं मध्यम दूरी तक के लिए यह यातायात का सर्वाधिक, सुगम एवं सस्ता साधन है। भारत में भौगोलिक विशेषताओं के कारण रेल परिवहन एक सीमा तक ही किया जा सकता है। लेकिन सड़कों का महत्व अपने आप बढ़ जाता है। परन्तु दुख की बात यह है कि आज भी देश में कई गांव ऐसे हैं जहां अभी तक किसी तरह की कोई सड़क नहीं पहुंच पाई है।

मैं भूतपूर्व प्रधान मंत्री माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उनके कार्यकाल में देश में पहली बार सुवर्ण चतुष्कोण परियोजना बनी और उन्होंने इसे कार्यान्वित भी किया। परन्तु पिछली यूपीए सरकार ने इस पर कोई ध्यान नहीं दिया जो अत्यंत खेद का विषय है।

महाराष्ट्र में कई जिले ऐसे हैं जिनमें बारिश के कारण हर साल सड़कें बह जाती हैं और कोंकण में यह घटना हर साल होती है। इस पर ध्यान देने की जरूरत है।

मुम्बई जैसे शहर में ट्रैफिक की समस्या आम बात हो गई है। मुम्बई में समुद्र मार्ग के लिए माननीय उद्भव जी ठाकरे के सुझाव से मुम्बई म्युनीसिपल कार्पोरेशन ने राज्य सरकार को समुद्र के किनारे से सस्ता बनाने का प्रस्ताव भेजा है। केन्द्र सरकार को इस पर ध्यान देने की जरूरत है और अगर वह इस परियोजना को पूरा करने में अपना सहयोग देगी तो निश्चित रूप से मुम्बई की ट्रैफिक समस्या खत्म हो जाएगी।

बीआरटीएस योजना को केन्द्र सरकार पैसे देती है। लेकिन पूना, पिंपरी चिंचवड शहर में बीआरटीएस योजना असफल हो गई है। सरकार द्वारा इस योजना की समीक्षा किए जाने की आवश्यकता है। अगर इस योजना में स्थानीय निकाय जैसे नगर परिषद, नगर निगम, जिला परिषद को शामिल करते हैं तो बीआरटीएस योजना का ऑडिट सरकार द्वारा नहीं किया जाता और स्थानीय लोगों को इस योजना से बहुत तकलीफ होती है। यह योजना दुर्घटनाओं का प्रमाण बन गई है। इससे ट्रैफिक जाम की समस्या होने लगी है। सड़कें ठीक नहीं होने के कारण लोगों की जान चली जाती है। मैं कहना चाहता हूं कि बीआरटीएस योजना पूरी तरह से फेल हो गई है और सरकार को इस पर विचार करने की जरूरत है।

जल परिवहन किसी भी देश को सबसे सस्ता यातायात प्रदान करता है क्योंकि इसके निर्माण में परिवहन मार्गों का निर्माण नहीं करना पड़ता।

15.00 hrs.

केवल परिवहन साधनों से ही यातायात किया जा सकता है। मेरे चुनाव क्षेत्र में जेएनपीटी पोर्ट आता है, जो इस समय कई बड़ी समस्याओं से जूझ रहा है। जेएनपीटी देश को सबसे अधिक आर्थिक लाभ देने वाला पोर्ट है। यह पोर्ट उरज के समुद्री तट पर है। पोर्ट को जोड़ने वाली सड़कें सिर्फ चार लाइन की हैं जबकि प्रतिदिन यहां हजारों की संख्या में कंटेनर्स आते हैं। कंटेनर्स की लाइन कई किलोमीटर तक लगी है, जिससे स्थानीय लोगों को बहुत परेशानी होती है। कंटेनरों के साथ इस सड़क पर लोकल ट्रैफिक भी काफी है। जेएनपीटी के आस-पास कई गांव हैं, जहां स्कूल जाने वाले बच्चों का ट्रैफिक भी काफी है। इससे उनको भी परेशानी होती है। देश का सबसे बड़ा पोर्ट टर्मिनल छोटे हुए यहां पर ट्रक, कंटेनर पार्किंग की सुविधा नहीं है।

महोदय, मैं कहना चाहता हूं कि इस यातायात को ठीक किया जाये।

HON. CHAIRPERSON : Hon. Members, as I have a long list of speakers to speak on the Demand for Grants and the Guillotine is at 6.00 p.m., those who want to lay their written speeches may lay them on the Table of the House. They will be treated as a part of the proceedings.

The next speaker is Shri Kesineni Srinivas.

SHRI KESINENI SRINIVAS (VIJAYAWADA): Hon. Chairperson, any mention of National Highways immediately reminds me of one of the tallest leaders of the country had ever produced and one who I greatly admire is Shri Atal Bihari Vajpayee. It is during his regime, as the Prime Minister, heading the NDA Government, the country had witnessed the largest expansion of the National Highway network ever after Independence. The Golden Quadrilateral Project, which transformed many parts of the country, was also executed under his leadership. My leader Shri Chandrababu Naidu, as an alliance partner and as then Chief Minister of United Andhra Pradesh, was proactive and always fully supportive of such initiatives.

15.02 hrs (Shri Arjun Charan Sethi in the Chair)

Members will also be happy to note, especially, those sitting on the Opposite side that 50 per cent of the National Highways were constructed with a total length of 23,814 kilometres during the last three decades when the NDA was in power. This was even endorsed by my friends in the UPA when they filed an affidavit on National Highways in the Supreme Court. Successive UPA Governments have always failed to achieve their targeted expansion of the highway network and tried to fool the people by converting State Highways into National Highways.

The present Government under the leadership of Shri Narendra Modiji and Shri Nitin Gadkariji, as the Minister for Highways, is strongly committed to take forward the initiative once started by Shri Vajpayee. The Budgetary allocations made for National Highways in the present Budget reflects the same. A sum of Rs. 37,880 crore was allocated to achieve a target of 8,500 kilometres of new National Highways in the current Finance Year. I thank the Finance Minister for laying more focus on infrastructure development as it would greatly help in reviving our economy.

I request the hon. Highways Minister to put more focus on road safety and passenger amenities on the highways too. Road safety today needs utmost importance and special attention is to be given during the process of designing and execution of all highway projects. Emergency services like ambulances and highway patrol vehicles need to be stationed at all vantage points on all highways. It is very sad that even till today we do not have an efficient emergency highway Helpline number in our country. A uniform emergency 24/7 highway Helpline number, across all States, need to be in place at the earliest date possible. I request the hon. Minister to take a positive note on these issues as these will help in achieving safe driving conditions in our country. An Academy in every State is required for training the drivers; to adapt to the latest and best driving practices; to suit the present and future upgraded road and traffic conditions; and also the latest version of world-class vehicles to avoid accidents and to ensure safety of the citizens.

With increasing volumes of traffic on highways today, passenger amenities need to be enhanced. A dedicated organisation like IRCTC working for railways can be developed to provide passenger amenities on highways like hotels, drivers' rest rooms, food courts, etc. This will not only generate additional revenue but also provide much needed passenger amenities on highways.

While we appreciate and thank the hon. Minister for approving an Annual Plan outlay of Rs.1,163.64 crore which includes bridge works for 2014-15 for the State of Andhra Pradesh, we would also like to highlight the fact that no allocations were made to many important highway projects in the State of Andhra Pradesh like Vijayawada-Jagadapur road, Pamarru-Digamarru road, and Kathipudi-Ongole road. These projects have been the long pending demands of the people of my State and I would request the hon. Minister to consider the allocation of grants for these projects.

The Finance Minister, in his Budget speech, announced the creation of an industrial corridor between Vizag and Chennai. This would greatly benefit my State but as we all know that for any industrial corridor to develop it requires good road connectivity and I would request the hon. Minister to initiate a survey to develop a six-lane coastal highway providing connectivity to the proposed industrial corridor, which will also connect the existing ports like Vizag, Kakinada, Krishnapatanam and also to the proposed new ports that will be built in the future.

The city of Vijayawada, which is my constituency, has the distinction of being most probably the only city which does not have any bye-pass road till date though two national highways pass through the heart of the city. This is creating havoc in the lives of the people of my constituency every single day. Steps have been initiated by the Ministry for the construction of a bye-pass on BOT basis from Kaza to Peda Avatupalli as part of the Vijayawada-Gundugolanu six-laning project of NH-5, tenders have been called and the contract was also awarded. Land acquisition up to 90 per cent is complete but the project is yet to take off. ...(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON : Please conclude now.

SHRI KESINENI SRINIVAS : Please allow me one minute more.

I have to make one important point. The much awaited four-laning of the Vijayawada-Machilipatnam port sector of NH-9 of which the flyover at Benz circle also forms a part which is taken up under BOT is also suffering from indefinite delays and needs special attention from the Ministry.

Two flyovers have also been proposed by the National Highways Authority to ease traffic congestion in the city of Vijayawada at Kanakadurga Temple and at Benz circle. Consultants have been appointed and designs have been made for the flyover at Kanakadurga temple with an estimate of Rs.175 crore. Proposals are being forwarded to the Ministry by the State Government through the Regional Office of the Ministry of Road Transport and Highways. I would request the hon. Minister of Transport to view this project and take it up immediately.

Before I end, I would like to, once again, appeal to the hon. Minister to take a liberal view on the issues raised and help in rebuilding the State of Andhra Pradesh which had been badly affected by bifurcation.

***SHRI R. PARTHIPAN (THENI):** I request National Highway Authority of India (NHAI) to handover the abandoned by pass stretches in Dindigul-Kumuli National Highway road and widen the Dindigul-Kumuli road to two lane with paved shoulder.

In this road, construction of 9 bypasses to the following towns are in progress.

Sr. No.	Name of Town	Length in Km
1	Batlagundu (Municipal town)	4.90
2	Devadanapatti (Town panchayat)	3.37
3	Periyakulam (Municipal town)	11.04
4	Theni (Municipal town, district Head Quarters)	9.54
5	Veerapandi (Town panchayat)	2.53
6	Chinnamanur (Municipal town)	3.48
7	Uthamapalayam (Town panchayat)	4.43
8	Cumbum (Municipal town)	7.62
9	Gudalur (Municipal town)	4.18
	Total length	51.09 km

The abandoned stretch of bypasses to the above mentioned towns are in very bad condition. The total length of the abandoned stretch is 51.09 km. Most of the stretches are unfit for traffic and accidents are occurring frequently. It is requested that the above mentioned urban stretches may please be handed over to Tamil Nadu State Highways department for immediate maintenance to make the road for traffic worthy condition.

***श्रीमती अंजू बाला (मिथिला):** भारत सरकार द्वारा प्रस्तुत सामान्य बजट वर्ष 2014-15 पर मैं अपने विचार रख रही हूँ। सड़क हमारे देश के विकास की भाग्य रेखा है। सड़कों के बिना हमारा संपर्क एक स्थान से दूसरे स्थान तक संभव नहीं हो सकता है। राजमार्गों के बगैर व्यापार संभव नहीं है। हम चाहे जिस साधन से परिवहन करें परंतु बिना सड़क मार्ग के हम गंतव्य तक नहीं पहुंच सकते।

किसी विकासशील देश के विकास के लिए परिवहन के बहुसंसाधनों की आवश्यकता होती है। भारत जैसे विशाल देश में ऐसा परिवहन नेटवर्क होना चाहिए जो भौगोलिक तौर पर सुदूर बसे हुए नगरों के बीच गतिशील यात्रा सुनिश्चित करें, इससे देश में उत्पादित वस्तुओं का परिवहन सुलभ होगा जिससे समस्त जनता को महंगाई का सामना नहीं करना पड़ेगा तथा देश व विदेश में उत्पादित होने वाली सभी वस्तुएं आवश्यकता के अनुसार सभी जगहों पर आसानी से पहुंच सकेंगी, इससे देश के विकास को गति मिलेगी।

सड़क क्षेत्र में आज की मांग के अनुसार भारी निवेश की आवश्यकता है। इसी कारण माननीय मंत्री जी द्वारा भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण और राज्य सड़कों के लिए 37880 करोड़ की धनराशि प्रस्तावित की गई है जिसमें 3000 करोड़ की धनराशि पूर्वोत्तर राज्यों के लिए है। वर्ष 2014-15 में 8500 किलोमीटर राष्ट्रीय राजमार्गों का निर्माण किया जाएगा।

देश के विकास के लिए उत्तर प्रदेश का विकास होना अति आवश्यक है परंतु विकास की पहली सीढ़ी वहां की परिवहन व्यवस्था पर निर्भर करती है। लेकिन उत्तर प्रदेश राज्य में सड़कों की स्थिति बहुत दयनीय है। उत्तर प्रदेश के कुछ मुख्य मार्ग जैसे दिल्ली राष्ट्रीय राजधानी से उत्तर प्रदेश की राजधानी लखनऊ तक जाने वाला मार्ग जिसकी लंबाई 500 किलोमीटर है, यह मार्ग दिल्ली से शुरू होकर मुआदाबाद, बरेली, सीतापुर होते हुए लखनऊ जाता है। फोर लेन सड़क पिछले दस वर्ष से बन रही है परंतु आज भी अधूरी है, इसे शीघ्र बनाने की आवश्यकता है। इसके अतिरिक्त राष्ट्रीय राजधानी दिल्ली से औद्योगिकी नगर कानपुर तक जाने वाला मार्ग जिसकी लंबाई 478 किलोमीटर है जो दिल्ली से शुरू होकर गाजियाबाद, दादर, अलीगढ़, कन्नौज, बिल्हौर होते हुए कानपुर नगर तक जाती है। उत्तर प्रदेश के विकास में कानपुर नगर का

काफी योगदान है। देश को स्वतंत्र हुए 67 वर्ष बीत चुके हैं परंतु इतना महत्वपूर्ण मार्ग आज भी अपनी दयनीय स्थिति में है। इस मार्ग से आवागमन कठिनाइयों भरा है। इस मार्ग के फोर लेन मार्ग के रूप में निर्माण की बहुत ही आवश्यकता है। मार्ग का निर्माण अविलंब कराया जाए।

इसके अतिरिक्त लखनऊ-पलिया मार्ग के भी फोर लेन सड़क के रूप में निर्माण की शीघ्र आवश्यकता है तथा अंत में अपनी लोक सभा क्षेत्र मिथिख के विकास हेतु कन्नौज-सीतापुर मार्ग जो दिल्ली-कानपुर राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या-91 के किलोमीटर संख्या-350 से शुरू होकर पवित्र गंगा मां को पार कर मल्लावां नगर, संडीला नगर, कोथवां, रामगढ़ चीनी मिल के पास से नैभिषारण होते हुए सीतापुर तक जाता है। नैभिषारण व मिथिख पौराणिक तीर्थस्थल है। यहां लाखों श्रद्धालुओं का आवागमन रहता है तथा कन्नौज और सीतापुर ऐतिहासिक एवं व्यापारिक नगर हैं। अतः इस मार्ग का निर्माण फोर लेन सड़क के रूप में करना अति आवश्यक है।

मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करती हूँ कि उपरोक्त जिन मार्गों के निर्माण का मेरे द्वारा निवेदन किया गया है, इनका निर्माण अतिशीघ्र कराने का कष्ट करें।

यह सामान्य बजट वर्ष 2014-15 सड़क परिवहन एवं राजमार्ग जन उपयोगी तथा देश के विकास को तीव्र गति देने में सहायक होगा। मैं बजट का समर्थन करती हूँ तथा माननीय मंत्री जी को शुभकामनाओं के साथ इस शुभ कार्य के लिए बधाई देती हूँ।

***SHRI ADHIR RANJAN CHOWDHURY (BAHARAMPUR):** I thank you for giving me opportunity to express my views on the Demands for Grants of the Ministry of Road Transport and Highways for the year 2014-15.

If the Railways is the lifeline of our country, then we can term road network as the arteries of our country that facilitate not only transportation of goods and persons, but also it has a vital role in the economic development of our country. Its easy accessibility, flexibility and door-to-door service give it an advantage over other modes of transport in terms of passenger and freight movement. In India, the road infrastructure is being used to transport over 60 percent of total goods and 85 percent of total passenger traffic.

As is rightly pointed out, India has one of the largest road networks in the world, spread over 48.65 lakh kilometres comprising National Highways, State Highways, expressways and other important roads. However, it has been observed that the pace of progress of development of National Highways has slowed down considerably. The problems being attributed for the slow pace of progress include delay in land acquisition, shifting of utilities, environmental and forest clearances, approval for rail over bridges as well as shortage of skilled and semi-skilled manpower, apart from the slowdown in our economy.

In the Union Budget for 2014-15, the Hon. Finance Minister had proposed an investment in National Highway Authority of India and state roads of an amount of Rs.37,880 crore and the Government proposes to construct 8,500 kilometres of National Highways during the current financial year.

A review of the road projects done by the Hon. Minister reveals that there are over 260 projects involving about Rs. 60,000 crore that were taken up in PPP model, but are currently stalled because of various reasons. In case of West Bengal, the situation is really pathetic, especially when it comes to National Highway 34 which runs from Barasat in North Kolkata to Dalkhola where it meets National Highway 31, which connects it to Siliguri, several towns in North Bengal and the North East. It is the main link of the district of North 24 Parganas, Nadia, Murshidabad, Malda and Uttar Dinajpur with the State Capital as well as North Bengal and is the gateway to the North East. The total length of NH-34 is 443.5 kilometres. Over the years, the dispute between the State and Central Departments over the issue of maintenance resulted in this particular stretch, which has been awarded for four laning on BOT/Annuity basis, developing serious distresses including potholes and it has become nightmarish to travel on this

particular highway at any given point of time.

Similarly, the road connectivity between Panagarh and North needs improvement. You may be aware that there is an Army air base Panagarh and, in the coming days, there is a proposal to set up the Headquarters of mountain Striking Brigade in Panagarh with the intention of protecting our borders from external incursion. Hence, I would urge the Hon. Minister to pay special attention towards improvement of road network in these above mentioned areas.

Coming to other issues, we are being told that the Government is setting a target of building roads at a rate of 30 kilometres per day. Though I applaud the good intentions, it is always better to be realistic. I am of the view that the Government take concrete measures in removing the bottlenecks that are hampering the construction of roads, including encroachment of land meant for road construction that is taking place. I think we can see tangible progress in this respect.

Road Safety is really a major concern for all of us. When you look at the estimated road traffic death rate per 100,000 population, as per Global Status Report on Road Safety, 2013, in case of India, it is around 18.9 per cent while in our neighbouring countries like Bangladesh, Pakistan, Nepal and Sri Lanka, it is 11.6 percent, 17.4 percent, 16 percent and 13.7 percent respectively. The situation in India is quite alarming. The Government must therefore take immediate steps to minimize the road accidents in the country. It is estimated that the fatalities is quite high and perhaps we are losing 14 persons as is reported in media. Among other measures like the establishment of model driving training institutions in all states and creating awareness among the general public road safety, I would urge the Ministry to consider deploying "Air Ambulances and trauma center" on major national highways and expressways to save the precious lives of the accident victims. Secondly, there is an urgent need to bring in necessary amendments to the existing Motor Vehicles Act, 1988 covering the entire gamut of issues related to motor vehicles and road safety. The Ministry should issue necessary guidelines or directions to States from time to time for the strict enforcement of traffic rules and, if need be the amount of penalties should be raised to such an extent that it acts as a deterrent and help in improving the safety of people on the roads.

The Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana is another important scheme. However, period monitoring should be done to assess the qualities of roads being constructed under the flagship programme.

Another important point is that the Ministry should revisit the toll rates that are charged from the road users. I do agree that one should pay for the services, but my only point is that they should be reasonable and should not pinch the frequent road users.

To sum up the users of national highways throughout the country will definitely benefit with infrastructure development as increased connectivity with far flung areas leads to higher economic activity, besides increasing the employment potential in our country where the unemployment rate is very high. My only request to the hon. Minister is that he should take all the stakeholders into confidence and should start implementing the projects after removing all the hurdles that come in the way of implementation of these very important projects, as otherwise it would only end up in huge delays and cost overruns.

***SHRI A. ARUNMOZHITHEVAN (CUDDALORE):** On the discussion on Demands for Grants pertaining to Ministry of Road Transport. I urge to fulfill the following demands pertaining to my constituency:-

- 18.** Four-laning of Cuddalore-Virudhachalam-Veppur- Vkoortroad. Heavy traffic is found in the above road corridor. This road provides connectivity to two district Headquarters. I, therefore urge for four-laning of this road.
- 18.** Four laning of Puducherry-Cuddalore-Chidambaram road - This road is in the East Coast Road. Thousands of tourists and pilgrims make use of this road. They are mainly from Chennai and Puducherry. Many accidents also take place in this road. I urge for four laning of this road.
- 18.** Provision of over-bridge at the cross road of Avatti in the assembly segment of Thittakudi in National Highway No.45 - As to avoid traffic congestion and road accident in this road route, there is an urgent need for an over-bridge at the cross road at Avatti village. This work should be given priority as this road provides connectivity to Chennai and Tiruchy.

I urge the Hon'ble Minister for Road Transport to fulfill all the demands.

***SHRI P. R. SUNDARAM (NAMAKKAL):** Thank you for the opportunity to place some of my suggestions on the sector of Road Surfaces and Highways through Demands for Grants. Roads is an important component in inter modal transport, development with connectivity to various destinations every nook and corner of the country.

As intimated in the Economic Survey this year, our country has one of the largest road networks in the world spread over 48.65 lakhs km. It comprises of national highways, expressways, state highways, major district roads, other district roads and village roads. As far as National Highways are concerned, it plays important role in transporting above 50% of total goods in the country. But the ratio of the length of National

Highways is less comparing to State Highways.

There are certain challenges faced by the National Highways sector. Mainly delay in implementation of approved projects of National Highways not only affects the development of transport but also causes for cost escalation which in turn become more difficult in completing the approved projects. Secondly, acquisition of lands for the Road projects has not been completed with the stipulated time. The White Paper issued by the Ministry of Road Transport and Highways indicates that the National Highways Authority of India was brought under pressure to award projects without land acquisition and other regulatory clearances. It also indicates that 189 out of 332 NHAI projects in 20 states involving Rs. 27210 crore are struck in dispute like land acquisition and other regulatory clearances. Further it has mentioned that some clearances should be given by the Ministry of Forest which has also become a reason for the delay of sanctioned road projects. Therefore, the Government before sanctioning those new road projects should ensure the clearance in all agencies to avoid struck of the approved projects.

Now Hon'ble Minister has fixed time frame like 30 km of laying NH per day, but this can be done only if clearances obtained from other ministries, state governments in respect of environment and acquisition of lands. I request Hon'ble Minister to initiate action in this regard for the speedy completion of sanctioned projects.

I am very concerned about the road safety in the Indian roads. The number of recorded deaths in our country is 1,40,000 annually which is highest number in the world. In addition, an estimated 2.2 million people are seriously injured on roads every year. Lack of adequate medical care during the golden hours after the accidents has increased the number more.

Therefore, the Government should take initiative on road safety. Road safety is the important in each components of the traffic management which includes the domains of traffic engineering with vehicle regulation, elements and methods of driver training, traffic enforcement and public awareness. There should be scientific approach in dealing with road accidents. Today police personnel who investigate crashes are neither professionally trained nor do they possess the basic tools to collect evidence and analyze and reconstruct the events leading to the crash.

Hence, I request the government that the it should constitute an agency with modern technological inputs on Road Safety. A separate department on road safety should also be formulated in the Ministry to prevent enormous number of road accidents in the country.

SHRI B. VINOD KUMAR (KARIMNAGAR): Mr. Chairman, Sir, I would like to thank you for giving me this opportunity to speak on the discussion on the Demands for Grants of the Ministry of Road Transport and Highways for the year 2014-15.

The investment proposal by the Ministry for this year is to the tune of Rs.37,880 crore, and that is for the National Highways and State Roads which also include Rs.3,000 crore for the North East.

Sir, there is an ambitious programme of this Government to lay the road of 8,500 km in this financial year. I would like to read a few lines from the *Economic Survey* of this year. It says:

"India has one of the largest road networks in the world, spread over 48.65 lakh km. It comprises the national highways, expressways, State highways, major district roads, other district roads, and village roads. "

The total length of the National Highways is 92,851 km. These roads have to be developed; and the responsibility lies with the Government of India.

^ Sir, around 50,000 kilometres was mandated to upgrade and strengthen the roads, out of which till this year, only 21,787 kilometres was laid. In the same *Economic Survey*, it is also mentioned that 'for the last few years, there is a slowdown in laying the National Highways.' All the details are given there. I do not want to go into all those details because of paucity of time.

However the hon. Minister, in his Press meeting while attending the National Road and Highways Summit, which was organised by the PHD Chambers of Commerce in New Delhi a few days back, said that they are going to take the National Highways worth over Rs. 1,80,000 crore. The Finance Minister, in his Budget Speech, harped on PPP model whereas the hon. Minister while addressing the Press a few days back, said that he is going to consider the EPC (Engineering, Procurement and Construction) instead of PPP model. So, this policy is different from the policy, which was announced by the hon. Finance Minister, which was of PPP. So, I want to get a clarification from the hon. Minister.

Sir, the hon. Minister also said that he is going to hold a meeting with the bankers next month as they have stopped funding various infrastructure projects under PPP model. So, what is this confusion? What is the proposal of this Government, particularly on the National Highways? Although this Government and the earlier NDA Government definitively gave priority to the National Highways yet this House should know as to what is the real intention of the hon. Minister of having EPC as well as the contention of the hon. Finance Minister of having PPP model.

Sir, the previous Governments, be it UPA or the NDA, took loans from the World Bank worth 1965 million US dollars, from the Asian Development Bank worth 1605 million US dollars. Likewise, they took loans from Japan Bank of International Cooperation and others. I would like to know whether this Government is coming with a proposal to take loans from different financial institutions, particularly from the foreign countries.

Sir, with regard to Demand No. 83, which is mentioned in Volume II on Notes of Demands, page 284, there is a Central Road Fund. This was revamped under the Central Road Fund Act, 2000. This Central Road Fund is being collected on motor spirit and high speed diesel. I would like to know as to what is the revenue receipts of this cess, which is accumulated to the Consolidated Fund of India. In the Demand, it is mentioned that they are going to spend Rs. 17,000 crore under the Central Road Fund. This Central Road Fund not only caters to the needs of the National Highways, there are also grants for the States because the rural roads are also laid under this Central Road Fund.

Just now, my friend from Odisha has stated that there is a lot of difference in regard to this fund being allocated to different States. Here, this Central Road Fund, for the National Highways Grants to inter-State and economical important roads, has given Rs. 4,793 crore. For the National Highways Authority of India, they have given Rs. 9,565 crore. This National Highways Authority of India is going on PPP model and BOT models. Here, my suggestion would be that out of this Central Road Fund, grants may be given to the States so that they can, at least, lay the internal roads connecting the districts and villages. It is because this fund is collected by imposing cess on petrol and diesel consumers.

HON. CHAIRPERSON : Vinod Kumar Ji, your time is up.

SHRI B. VINOD KUMAR : Sir, I am just speaking on the Demands for Grants.

HON. CHAIRPERSON: No doubt you are speaking on Demands for Grants but there is no time.

SHRI B. VINOD KUMAR : Please give me two minutes.

Let me speak on my State, Telangana. I have not yet come to my State. I am speaking on the Demands for Grants only. These are the few issues which we should speak first at least. ...(*Interruptions*)

HON. CHAIRPERSON: Vinod Kumar Ji, please help me because there is no time.

SHRI B. VINOD KUMAR : All right, Sir. I will confine to my State of Telangana.

The AP Reorganization Act was passed by this House as well as that House and the State of Telangana was born very recently. There is a provision in this Act that the Ministry of Highways will take the development of roads in Telangana because the percentage of national highways in the State of Telangana is much less when compared to the national average. As Telangana is in the midst of the country, only the national highways, which connect the North and South, are laid but there is no connectivity within the districts of Telangana. So, our hon. Chief Minister, K. Chandrasekhar Rao Garu, has already written a letter to the hon. Prime Minister proposing 20 roads which connect the districts of Telangana region with the national highways.

Lastly, with regard to accidents, last year nearly five lakh accidents occurred in the country. Out of which one lakh people died. The amount, which they have allocated for avoiding accidents, road safety programmes, setting up of facilities on the national highways for road accident victims, was only Rs.150 crore. My request would be that at least some increase in this amount may be done under this Head so that road safety can be taken care of.

*DR. HEENA VIJAYKUMAR GAVIT (NANDURBAR): NDA Government has big record in developing roads and Highways. Way back in 1999 itself, Atal Bihari Vajpayee Government had launched National Highways Development Project (NHDA). Six years of NDA regime (1998-2004) has been considered a golden in terms of infrastructural growth. Carrying this legacy forward, Finance Minister Arun Jaitley budgeted an amount of Rs. 37,880 crore for the sector. An amount of Rs. 3,000 crore was issued for roads connecting North-East States. "The sector (roads) had taken shape from 1998-2004 under NDA-I. The sector again needs huge amount of investment along with de-bottlenecking from maze of clearances. UPA could add only 1600 km Highways during 10 yrs of its rule. Finance Ministry also unveiled plan to construct 8,500 km stretch of national highways during 2014-15 which mean around 23 km of highways must be constructed per day. India has emerged as one of the largest PPP markets in the world with over 900 projects in various stages of the development. UPA's dismal record. The road sectors has suffered a lot in last few years and the main reason behind it is delays in clearances, the economic downturn and cautious lending by banks. According to a report, concerned Ministry had awarded 7,500 km of projects since 2012, but work couldn't be completed and it stuck in middle because of various issues like fund crunch faced by developers and other environmental clearances. According to a report, erstwhile UPA Government could add only 315 km of India's highway network since 2009. The road ministry recently had released a white paper on the issue which said, " Ministries whose contribution was integral to timely completion of the project went about their tasks unmindful and unconcerned with the crisis they were creating due to delayed clearances/sanctions, secure since the system demanded no accountability from them". Earlier, after coming in power the Prime Minister Narendra Modi took the cognizance of the issue and asked the Ministry for a list of highway projects which stuck in middle because of various reasons. What data say? In terms of road, India's record is dismal in comparison to other countries. India has 53.8 % road which is far less than UK which has cent per cent record on this sector. Even Malaysia (80.9%), South Korea (80.4), China (63.7%) and Indonesia (57.0%) is way ahead from us. The UPA Government in 2013 had admitted that the NDA regime during its term constructed nearly half the total length of national highways laid during the

last 32 years. In an affidavit before the Supreme Court, the government had conceded that during 1997-2002 (ninth five-year plan) when NDA was in power, 23,814 km of highways was added. The SC was told that the length of national highways in the country was 29,023 km in 1980. In 32 years, successive Governments added 47,795 km which expanded total length to 76,818 km by the end of 2012. Though National Highways comprise only 1.7% of total road network but it carries about 40% of road traffic. Currently India has total road network of 46.90 lakh km. If we categorise this, national highways account for 79,116 km, state highways to 1,55,716 km and the remaining 44.55 lakh is 'other roads'. Narendra Modi always highlighted this point in his campaign that good roads and highways are the sign of prosperity for any country. Underscoring this point, Government has announced these reformatory steps aiming to give boost to those sectors. Now only hitch is its implementation part as any project is considered good only if it is implemented in proficient manner.

The following are the important issues of Ministry of Road Transport and Highways related to my Parliamentary Constituency Nandurbar, Maharashtra :-

1. The conversion of State Highway Ankleshwar-Burhanpur into National Highway as a large number of people travel on this road. This road connects two states.
2. The work of 4 lanning National Highway No. 6 Surat –Navapur-Amravati is going at a very pace. This is an important route of my constituency and the funds may kindly be allocated immediately so that work could be completed at the earliest.
3. The condition of the roads from Shahda-Dhalgaon-Dediapada-Baraoda is very bad. A number of road accidents occurred due to this. The funds for repair work may kindly be allocated immediately.
4. Visarwadi-Nandurbar-Shahada-Khetia-Indore is a State Highway. It should be converted into National Highway as it connects more than one state.

***श्री पी.पी.चौधरी (पाती):** मैं माननीय मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूँ कि सबसे इन्होंने इस मंत्रालय का कार्यभार ग्रहण किया है, मंत्रालय के काम में पारदर्शिता, दूरदर्शिता, दक्षता एवं तीव्रता आ गई है। भारत विश्व का सबसे विशालतम 33 लाख कि.मी. सड़क नेटवर्क वाला देश है जिसमें 92851 कि.मी. राष्ट्रीय राजमार्ग, 200 कि.मी. एक्सप्रेसवे है, 1,63,898 कि.मी. राजकीय राजमार्ग तथा 44,55,511 कि.मी. प्रमुख तथा अन्य जिला सड़कें, ग्रामीण सड़कें हैं। भारत में होने वाले कुल माल ट्रांसपोर्ट का 65 प्रतिशत माल सड़क मार्ग द्वारा ढोया जाता है और 80 प्रतिशत लोग सड़क मार्ग द्वारा यात्रा करते हैं।

मैं आपका ध्यान अपने लोक सभा क्षेत्र बर से जोधपुर के बीच बने हुए पार्ट को भी नेशनल हाईवे में परिवर्तित करने का प्रस्ताव करते हुए बताना चाहूंगा कि यह नेशनल हाईवे सामरिक, पर्यटन, हिस्टोरिकल, हैरिटेज, हैंडीक्रेफ्ट व शिक्षा की दृष्टि से अत्यंत महत्वपूर्ण है। बर से जोधपुर की दूरी लगभग 90 किमी है, इसे राष्ट्रीय राजमार्ग में परिवर्तित कर देने से जोधपुर, जैसलमेर, बाड़मेर को दिल्ली से सीधे नेशनल हाईवे की कनेक्टिविटी मिल सकेगी तथा कृषि, खनन व औद्योगिक दृष्टि से महत्वपूर्ण क्षेत्र के लिए नए आयाम भी स्थापित हो सकेंगे।

मैं माननीय मंत्री जी के संज्ञान में यह भी लाना चाहूंगा कि राजमार्गों का निर्माण सुविधाओं में बढ़ोतरी करने के लिए किया जाता है। लेकिन राजमार्गों के निर्माण के समय गांवों की आबादी व क्षेत्र के कार्यों को ध्यान में रखते हुए जगह-जगह पर स्वीकृत किए जाने वाले अंडर पासों की संख्या में भी वृद्धि की जानी चाहिए, ताकि वहां के किसानों, व्यापारियों व स्थानीय नागरिकों को किसी तरह की परेशानी का सामना न करना पड़े। प्रायः यह भी देखने में आया है कि किसान का घर राजमार्ग के एक ओर होता है तथा खेत-खलिहान आदि दूसरी तरफ, जहां उसे पहुंचने के लिए 2-3 कि.मी. का चक्कर काट के जाना होता है। मेरे लोक सभा क्षेत्र पाती में बर से पाती व पाती से सुमेरपुर तक समुचित अंडर पासों की बहुत कमी है।

अतः आपसे निवेदन है कि मेरे पाती लोक सभा क्षेत्र व राजस्थान में बनाए जा रहे राजमार्ग पर समुचित संख्या में अंडरपास का निर्माण करवाने का कष्ट करावें।

सड़क सुरक्षा का विषय भी आपके मंत्रालय के द्वारा देखा जाता है। मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान सड़क मार्गों पर हो रही दुर्घटनाओं की ओर आकर्षित करते हुए बताना चाहूंगा कि अधिकांशतः देखने में आया है कि रात्रि के समय बिना टेल लाइट वाले वाहनों, साईकिल, बैलगाड़ी, ट्रैक्टर आदि के कारण दुर्घटनाएं होती रहती हैं। साईकिल एवं छोटे वाहन चालकों की बड़े वाहनों द्वारा दुर्घटना होने पर मृत्यु होने की संभावना शत-प्रतिशत रहती है। औद्योगिक ईकाइयां एवं बड़े-बड़े औद्योगिक क्षेत्र, शहरों और नगरों से कुछ दूर राजमार्गों पर ही होती है। अधिकांशतः इनमें काम करने वाले मजदूर वर्ग के लोग देर रात तक काम से साईकिलों द्वारा ही घर लौटते हैं। साईकिलों पर टेल लाइट नहीं होने के कारण ये गरीब लोग दुर्घटनाओं के शिकार होते रहते हैं।

मैं माननीय सड़क एवं परिवहन मंत्री जी से यह मांग करता हूँ कि शहरों और नगरों से कुछ दूरी पर स्थिति औद्योगिक क्षेत्रों एवं बड़ी औद्योगिक ईकाइयां तक पूरे देश भर में मुख्य सड़क मार्ग के अतिरिक्त सर्विस रोड का निर्माण कराने की व्यवस्था की जाए जिससे छोटे वाहनों को सड़क दुर्घटनाओं से मुक्ति मिल सके।

मैं माननीय मंत्री जी को इसलिए भी बधाई देना चाहता हूँ कि मंत्रालय तथा उससे संबंधित सड़क व राजमार्गों के निर्माण का कार्य निष्पक्षता और पारदर्शिता से संपादित किया जा रहा है जो देश के विकास में अपनी अहम भूमिका अदा करते हैं। राजमार्गों के किनारे पेड़ लगाने का अभियान चलाकर, पर्यावरण को सुधारने का भी प्रशंसनीय कार्य किया है। इसी के साथ सड़क, परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के लिए प्रस्तुत मांगों का मैं समर्थन करता हूँ।

***श्री अजय मिश्रा टेनी (खीरी):** मेरा लोक सभा क्षेत्र लखीमपुर खीरी तराई का क्षेत्र है, जहां अच्छी सड़कों व परिवहन की सुविधाओं का अभाव है। चूंकि मेरा लोक सभा क्षेत्र अधिक वनों का क्षेत्र है जिसके कारण रेल यातायात भी पर्याप्त नहीं है तथा ब्राडगेज रेल लाइन न होने के कारण यहां के लोग मूलतः सड़क परिवहन के ही सहारे हैं। लखीमपुर खीरी भौगोलिक रूप से उत्तर प्रदेश का सबसे बड़ा जिला है तथा नेपाल का सीमावर्ती जिला होने तथा नेपाल मित् राष्ट्र होने के कारण उस देश के लोगों का भी

भारत के विभिन्न भागों में जाने का यह मुख्य रास्ता है। परंतु, दूर-दूर जंगलों में बसे गांवों तथा जिले के लोगों को आने-जाने में बहुत परेशानी होती है। हमारे जिले में मात्र दो मुख्य मार्ग बेलरॉया-पनवारी राजमार्ग तथा लखनऊ-दुधवा स्टेट मार्ग हैं, जो बहुत जीर्ण-शीर्ण हैं तथा संपर्क मार्गों का भी अभाव है व बहुत से मार्ग उक्त मार्गों पर सड़क पुल व पुलिया आदि के अभाव में वर्ष में कई माह तक बंद रहते हैं। बेलरॉया-पनवारी राजमार्ग तो पतपेड़ी घाट पर पुल न होने के कारण वर्ष में 7 माह तक बंद रहता है।

यह जिला प्राकृतिक रूप से बहुत समृद्ध क्षेत्र है जहां अच्छी फसलें होती हैं। धान, चावल, चीनी, औषधि व मसालों की बड़ी पैदावार होती है। उत्तर प्रदेश का एकमात्र राष्ट्रीय उद्यान "दुधवा" यहीं स्थित है। यह क्षेत्र कई ऐतिहासिक धरोहरें संजोए है व जनजाति क्षेत्र भी होने के कारण प्रचुर सांस्कृतिक समृद्धि से भरपूर है व अनेक लोक कलाएं व ग्रामीणों द्वारा क्राफ्ट का भी कार्य किया जाता है। इन सब कारणों से यह क्षेत्र कृषि व व्यवसाय तथा पर्यटन का मुख्य केन्द्र बन सकता है, जिससे लोगों की आर्थिक स्थिति मजबूत होगी। कृषि व व्यवसाय में वृद्धि होगी व पर्यटन का भी प्रमुख केन्द्र यह क्षेत्र बन सकता है। परंतु सड़कें व परिवहन की ठीक व्यवस्था न होने के कारण यह सब कार्य नहीं हो पा रहे हैं, जिससे मेरे क्षेत्र के किसान जहां आर्थिक समस्याओं से जूझ रहे हैं, वहीं व्यवसाय, पर्यटन व्यवस्था भी ठीक न हो पाने के कारण बहुत खराब स्थिति में है।

यह बड़ा दुर्भाग्य है कि यह क्षेत्र संभावनाओं से भरपूर क्षेत्र है, परंतु सड़कों, पुल-पुलिया न होने व परिवहन के उचित साधन न होने के कारण लगातार पिछड़ रहा है।

मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि मेरे लोक सभा क्षेत्र लखीमपुर खीरी में स्थित दोनों मुख्य मार्ग बेलरॉया-पनवारी मार्ग व लखनऊ-दुधवा मार्ग की मरम्मत, पतपेड़ी घाट के पुल निर्माण, नेपाल के सीमावर्ती क्षेत्रों में प्रस्तावित बार्डर मार्ग का निर्माण सहित पूरे क्षेत्र का सर्वे कराकर मुख्य व संपर्क मार्गों तथा पुल व पुलियों के निर्माण सहित परिवहन की उचित व्यवस्था करेंगे, जिससे मेरा क्षेत्र, जिसमें कृषि, व्यवसाय व पर्यटन की अपार संभावनाएं हैं, भी एक विकसित क्षेत्र बन सके व यहां के लोग भी रोजगार प्राप्त करके आर्थिक रूप से मजबूत हो सकें।

*SHRI BHAGWANTH KHUBA (BIDAR): We all know that, as our country's Prime Minister from March 1998 to May 2004 Shri Atal Bihari Vajpayeeji transformed the economic policy framework positively and in a big way.

Telecommunications, civil aviation, banking insurance public sector enterprises, foreign trade and investment, direct and indirect taxes, agricultural produce marketing, small scale industries reservation, urban land ceilings, highways, rural roads, elementary education, ports, electricity, petroleum prices and interest rates were all subject to far-reaching reforms during his tenure. These reforms yielded handsome results and in 2003-2004, growth shifted to above 8%.

Thereafter, it was complacency toward reforms, brazen corruption and outright policy mistakes and gross inaction under the successor UPA

Government that cut the growth rate significantly.

A 'Dream project of Shri Vajpayeeji, -- the National Highways Development Project was initiated to upgrade, rehabilitate and widen major highways in India to a higher standard.

"National Highways" account for only about 2% of the total length of roads, but carry about 40% of the total traffic across the length and breadth of the country.

During 1997-2002, the length added to National Highway was 23814 kilometres, during 2002-2007 it was 9008 kms and during 2007-2012 it was 10228kms.

Under the UPA government, the progress of development of National Highways reduced rapidly due to various problems like delays in land acquisition, environmental and forest clearances, approval of rail over bridges, shifting of utilities, economic slowdown, etc.

The construction of national highways throughout the country will benefit its users, due to infrastructure development which will also help improve their socio-economic condition, increase connectivity with far flung areas resulting in higher economic activity. It will also increase the employment potential for local labourers for project activities.

I therefore request our government to speed up the implementation of Highway development with particular emphasis on the following:

- ACCELERATED ROAD DEVELOPMENT PROGRAMME FOR NORTH EAST (SARDP-NE)
- DEVELOPMENT OF ROADS IN LEFT WING EXTREMISM (LWE) AFFECTED AREA
- ALSO AIM AT THE DEVELOPMENT OF ROADS NOT COVERED UNDER THE NHDP.

I welcome to this demand for grants and thanks the Hon'ble Ministers for transport and national highway Shri Gadkariji and Hon'ble Prime Minister Shri Narendra Modiji to take yet another landmark development and provide the nation with environment safety without cutting the trees with replanting system, this is very useful for our environment and wild life also.

Transport facilitates growth and development in the other sector of economy such as agriculture, mining and tourism sector, travel from one point to another. I would like to suggest the government that according to statistics poor road infrastructure network is therefore one of the priority of government. As we move forward, the department will continue to improve the quality of the road infrastructure in both rural and urban areas, in addition to road construction and maintenance. We will focus our attention towards the rollout of an integrated transport infrastructure to enable the different modes of transport, especially road and rail transport.

Also, I would like to bring important issue from my constituency, i.e. Upgradation proposals from State Highway into National Highway The proposal has been sent by the State Government of Karnataka to Central Government.

The State Highway 15 starting at border of Karnataka-Maharashtra State near Wanmarpalli of Bidar district is important state highway connecting Deglur, Nanded in Maharashtra, Bidar, Chincholi in Karnataka, Tandur, Maheboobnagar and NH-17 in Telangana State. This highway connects two important Sikh Pilgrim Centers at Nanded in Maharashtra and Bidar in Karnataka, hence I request you in interest of public to kindly upgrade the 'Wanmarpalli-Bidar-Chincholi-Tandur-Maheboobnagar to National Highway 7'. It has total length of 100 kms.

The Basavakalyana in 12th century of social reforming movement of Shri Jagadguru Basavanna in Bidar district is an important historical, pilgrim and tourism center with taluka headquarter of large population and also having direct approach to National Highway-9. Due to large volume of traffic in the town, roads are very insufficient to cater to the needs, therefore it is requested to construct a bypass road to Basavakalyana from NH -9 and end at NH-9 covering the whole Basavakalyana town.

The state highway SH-34 (Aurad-Sadashivgud) starts at border of Karnataka-Maharashtra state in Bidar district and connects at NH-9 passing through Aurad, Bahalki and Basavakalyana talukas and other revenue centers of Bidar district. In view of importance of this road and large public interest, it is requested to convert the 'Andhara border Jamgi-Sangam-Bhalki-Dadgi Cross-Machlam-Basavkalyana State Highway to National Highway.

Work being proposed under CRF (Central Road Fund) from Bhalki-Hulsoor to Maharashtra border -35 kms -SH 123.

Nimbarga to Nimbarg up to Maharashtra border Aland taluka km 00.00 to 25 kms under CRF .

Improvements to road from Adchincholi to Madan Hipparaga- km 0.00 to 10.00 in Aland taluka.

***श्रीमती रमा देवी (शिवहर):** देश के आर्थिक विकास में सड़कों की एक महत्वपूर्ण भूमिका होती है। भारत में 36.2 लाख कि.मी. लंबा विशाल सड़क नेटवर्क है (दुनिया का दूसरा सबसे बड़ा रोड नेटवर्क, अमेरिका के बाद) जिसमें एक्सप्रेस वे, राष्ट्रीय राजमार्ग, राज्तीय राजमार्ग, प्रमुख जिला सड़कें, अन्य जिला सड़कें और ग्रामीण सड़कें शामिल हैं।

राष्ट्रीय राजमार्गों और राज्तीय राजमार्गों की कुल लंबाई 2 लाख 4 हजार कि.मी. है ।

राष्ट्रीय राजमार्ग	70,934 कि.मी.
राज्य लोक निर्माण विभाग	42,598 कि.मी.
भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण	20,666 कि.मी.
सीमा सड़क संगठन	3,892 कि.मी.

वर्तमान में राष्ट्रीय राजमार्ग नेटवर्क की लंबाई 70,934 कि.मी. है जो देश में कुल सड़क नेटवर्क का 2 प्रतिशत है और इन पर पूरे देश के कुल यातायात का लगभग 40 प्रतिशत यातायात चलता है। प्लानिंग कमीशन के अनुसार, देश की सड़कों पर पूरे देश का 60 प्रतिशत माल यातायात और 90 प्रतिशत यात्री यातायात चलता है। 2001-02 और 2005-06 के बीच वाहनों की संख्या 10 प्रतिशत प्रतिवर्ष की दर से बढ़ी है और परिणामस्वरूप सड़कों पर यातायात 7-10 प्रतिशत की दर से बढ़ा है। आज वह बढ़कर क्रमशः कुल माल यातायात का 60 प्रतिशत और कुल यात्री यातायात का 87.4 प्रतिशत हो गया है और यह बढ़ता ही जा रहा है। सड़क यातायात में इस अभूतपूर्व वृद्धि के कारण देश के सड़क नेटवर्क में व्यापक विस्तार और सुधार की आवश्यकता है। इसके लिए कुशल तंत्र और प्रशिक्षित जनशक्ति समर्थित भारी धनशक्ति की आवश्यकता होगी। भारत के 33 प्रतिशत गांवों का संपर्क पक्की सड़कों से नहीं है।

यू.पी.ए. सरकार ने 5 वर्षों में मार्च 2014 तक 35,000 कि.मी. सड़कों (3.09 लाख करोड़ की लागत से जिसमें प्राइवेट सेक्टर से 1.81 लाख करोड़) का निर्माण करने की घोषणा की जो प्रतिदिन 20 कि.मी. बनता है। राष्ट्रीय राजमार्ग के 60 प्रतिशत सड़क पी.पी.पी. मॉडल के अंतर्गत बी.ओ.टी. पैटर्न पर बनना था। परंतु मंत्रालय वर्तमान में इस लक्ष्य से काफी दूर था। प्लानिंग कमीशन के अनुसार अप्रैल, 2009 से मार्च, 2010 के बीच सिर्फ 8 कि.मी. सड़क ही बन पायी। तत्कालीन मंत्री कमलनाथ जी ने कहा था कि 15000 कि.मी. सड़क निर्माण का कांस्ट्रैट दे दिया जाएगा परंतु कांस्ट्रैट दिया गया मात्र 3166 कि.मी. का जो टारगेट का 21 प्रतिशत है।

वित्तीय और वास्तविक लक्ष्यों की प्राप्ति में कोई बहुत अच्छा प्रदर्शन नहीं हुआ। नवसत प्रभावित क्षेत्रों में राष्ट्रीय राजमार्ग और राज्तीय सड़कों का विकास कार्य, जो एक संवेदनशील कार्यक्रम है, की पुनः निविदाएं आमंत्रित करने के कारण 50 करोड़ रुपए का उपयोग समय पर नहीं हो सका। इसके अतिरिक्त विजयवाड़ा-रांची राष्ट्रीय राजमार्ग के विकास के लिए आवंटित 20 करोड़ की राशि का उपयोग नहीं किया जा सका क्योंकि एक वर्ष बीत जाने के बाद भी केन्द्रीय मंत्रिमंडल की अवसंरचना समिति का अनुमोदन प्राप्त करने के लिए नोट बनाने की प्रक्रिया चलती रही। सीमा सड़क संगठन द्वारा कार्यान्वित किए जा रहे कार्यों की धीमी प्रगति के कारण एसएआरडीपी-एनई के अंतर्गत 500 करोड़ रुपए का अप्रयुक्त रह जाना। अनेकों उदाहरण हैं जहां आवंटित निधियों का उपयोग नहीं किए जाने से परियोजनाएं समय से काफी पीछे चल रही हैं।

एनएचडीपी परियोजनाएं

एनएचडीपी योजना	विशेषता	शुरू हुआ	लक्ष्य	काम पूरा हुआ
एनएचडीपी-तीन	फोन लेनिंग करना	2005-06	12.109 कि.मी.	1922 कि.मी.
एनएचडीपी-चार	पेल्ड शोल्डर के साथ दो लेन करना	2010-11	20,000 कि.मी.	शून्य
एनएचडीपी-पांच	छः लेन करना	2006-07	6500 कि.मी.	407 कि.मी.
एनएचडीपी-छः	एक्सप्रेस वे का निर्माण	2010-11	1000 कि.मी.	शून्य
एनएचडीपी-सात	रिंग रोड, उपरिपुलों, बाइपासों का निर्माण	2008-09	700 कि.मी.	शून्य
एसएआरडीपी-एनई	पूर्वोत्तर क्षेत्र के लिए विशेष त्वरित सड़क विकास	2010-11	388 कि.मी.	शून्य
अन्य उच्च पथ		2005-06	1383 कि.मी.	926 कि.मी.
कुल			42080 कि.मी.	2848 कि.मी.

90 के दशक में एनएचडीपी परियोजनाओं की शुरुआत हुई थी जिसके तहत 54000 कि.मी. राजमार्गों को चौड़ा और अपग्रेड करना था। यह कार्यक्रम किसी एक एजेंसी द्वारा शुरू किया गया दुनिया का सबसे बड़ा कार्यक्रम था। 67 बिलियन डॉलर का निवेश होना था। परंतु यूपीए-I, II के दौरान एनएचडीपी परियोजनाओं में काफी विलंब हुआ है और अधिकतर परियोजनाओं की प्रगति धीमी है। युक्तिगत अवधि बीत जाने के बाद भी उत्तर-दक्षिण और पूर्व-पश्चिम कॉरिडोर के पूरा होने में विलंब का औचित्य समझ से परे है। भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण, जिसके पास पर्याप्त निधियां मौजूद हैं, अपनी क्षमता के अनुसार प्रमुख परियोजनाओं को कार्यान्वित करने के प्रति गंभीर नहीं है। वर्ष 2009-10 के दौरान 30000 करोड़ के केवल 40 प्रतिशत ही खर्च हुए यूपीए सड़क निर्माण में फेल हुआ। परंतु उनका मंत्रालय पूरी तरह फेल हो गया और इस तथ्य से सत्यापित होता है कि 30,000 करोड़ में से सिर्फ 40 प्रतिशत ही खर्च कर पाए। वाहनों की कुल संख्या में बसों के प्रतिशत के रूप में सार्वजनिक परिवहन प्रणाली का हिस्सा वर्ष 1950 में 11 प्रतिशत से घटकर वर्ष 2004 में 1.1 प्रतिशत रह गया है। देश में सार्वजनिक परिवहन प्रणालियों को परिवर्तित करके सड़कों पर भीड़-भाड़ के साथ-साथ प्रदूषण को भी बहुत हद तक कम किया जा सकता है।

पीपीपी मॉड के तहत बिओटी (एन्यूटी) के लिए 41 परियोजनाएं 24,386 करोड़ की लागत से चल रही हैं जिसमें मंत्रालय को औसतन वर्ष में 5,263 करोड़ एन्यूटी के रूप में देना है। एनएचएआई वर्तमान में प्रतिवर्ष 2000 कि.मी. बिओटी (एन्यूटी) के अंतर्गत दे रहा है परंतु यह जानकर आश्चर्य हुआ है कि मंत्रालय को सड़क निर्माण के लिए एन्यूटी पेमेंट के रूप में 83,794 करोड़ रुपए देने हैं।

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय को एनओसी के बिना राजमार्गों पर पेट्रोल पंप चल रहे हैं। देश के कानून के अनुसार, राजमार्गों पर पेट्रोल पंप चलाने के लिए सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के एनओसी की आवश्यकता होती है। परंतु यूपीए के शासनकाल में यह देखने को मिला है कि बड़ी संख्या में अलग-अलग सरकारी कंपनियों के पेट्रोल पंप सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के एनओसी के बिना अनधिकृत रूप से चलाए जा रहे हैं और सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय हाथ पर हाथ रखकर बैठा है। तमिलनाडु में 150 पेट्रोल पंप तथा पुडुचेरी में 16 पेट्रोल पंप बिना एनओसी के चल रहे हैं।

1997-98 में राष्ट्रीय उच्च पथों की लंबाई 38,445 कि.मी. सड़क थी। 1997-98 में निम्नलिखित कदम उठाए गए। नेशनल हाईवे एक्ट में संशोधन किया गया ताकि टोल टैक्स लिया जा सके। प्राइवेट सेक्टर को बी.ओ.टी. बेसिस पर भागीदारी दी गई। बीओटी की उन परियोजनाओं को अंतर्राष्ट्रीय मानकों के अनुरूप कॉम्प्लाइंस करने का फैसला जहां टोल टैक्स वसूलने में दिक्कत आ रही हो। 530 करोड़ की लागत से 11 बीओटी परियोजनाओं को अनुमोदित किया गया। भूमि अधिग्रहण की प्रक्रिया को सरल बनाया गया ताकि प्राइवेट डेवलपर्स, एनएच पर रेस्टोरेंट, मोटल एवं रेस्ट/पार्किंग एरिया विकसित कर सके। सड़क निर्माण तथा मेन्टेनेंस में एफडीआई को 74 प्रतिशत तक तथा सपोर्ट सर्विसेज (जैसे: हाईवे पुलों, टॉल रोड्स को चलाने) में 51 प्रतिशत एफडीआई को मंजूरी मिली। सड़क निर्माण, अनुसंधान एवं प्रबंधन में तकनीकी सहयोग प्राप्त करने के उद्देश्य से मलेशिया तथा कनाडा से एमओयू साईन किए गए। विश्व बैंक, एशिया डेवलपमेंट बैंक तथा जापान के ओईसीएफ के द्वारा अंतर्राष्ट्रीय फंडिंग की व्यवस्था की गई। उपरोक्त प्रयासों से 1997-98 में राष्ट्रीय उच्च पथों की लंबाई 38.335 कि.मी. थी वह लगभग 20,000 कि.मी. से बढ़कर 58112 कि.मी. हो गई। इसके बाद इस लंबाई में कोई बढ़ोतरी नहीं हो पाई है। जबकि एनडीए ने श्री अटल बिहारी वाजपेयी के नेतृत्व में 20,000 कि.मी. में राष्ट्रीय उच्च पथों का निर्माण किया। एनएचएआई को वित्तीय रूप से समृद्ध करने के लिए बाजार से फंड लेने को अधिकृत किया गया। 1500 करोड़ तक की परियोजनाओं में धन लगाने के लिए 100 प्रतिशत फॉरेन डिविटी को मंजूरी मिली। 1999-00 में एनएचएआई को एनएचडीपी शुरू करने के लिए अधिकृत किया गया। सन 2000-01 में सेंट्रल रोड फंड ऑर्डिनंस को एक विधेयक के रूप में संसद से पारित कराया जिसमें केन्द्रीय सड़क निधि स्थापित करने की बात थी।

एनडीए ने वित्त वर्ष 2001-02 के दौरान 3476 कि.मी. सड़क निर्माण का कांटेक्ट दिया था। एनडीए ने 2000-01 से 2003-04 के दौरान 5384 कि.मी. सड़क निर्माण का कांटेक्ट दिया था। एनडीए के समय में एक्सपेंडीचर में 300 प्रतिशत का इजाफा किया गया और उसे मेनटेन रखा गया। राशि को समय पर खर्च किया गया जबकि यूपीए के समय में आवंटन तो बढ़ाया गया परंतु खर्च समय पर नहीं किया गया जिसके कारण जमीनी स्तर पर कोई प्रगति नहीं दिख रही है। 268 परियोजनाएं विलंब से चल रही हैं जिसमें एनएचएआई की 122 परियोजनाएं शामिल हैं। एनएचएआई के कैपिटल एक्सपेंडीचर जो 1999-2000 में 746 करोड़ रुपये (जीडीपी का 0.04 प्रतिशत) था वह 2003-04 में बढ़कर 9525 करोड़ रुपये (जीडीपी का 0.33 प्रतिशत) हो गया है। एनडीए के समय में कंस्ट्रक्शन कॉस्ट 4-5 करोड़ रुपये प्रति किमी था जो अब 11.5 करोड़ रुपये प्रति किमी हो गया है। यूपीए ने 5 वर्षों में 42080 किमी के लक्ष्य के मुकाबले सिर्फ 2848 किमी ही सड़क निर्माण किया है। स्वर्णिम चतुर्भुज परियोजना (5846 किमी) एनडीए के दौरान एनएचडीपी के अंतर्गत आरंभ हुई पहली परियोजना थी। एनडीए ने अपने शासनकाल में 2004-05 तक 77 प्रतिशत यानि 4480 किमी सड़क में फोर लेनिंग या सिक्स लेनिंग का काम पूरा कर लिया था। वर्ष 2004-05 में 1868 किमी सड़क निर्माण हुआ था।

केन्द्र सरकार द्वारा 02.06.1998 से पेट्रोल पर सेस (1 रुपये प्रति लीटर) लगाया गया ताकि केन्द्रीय सड़क निधि स्थापित की जा सके। 31.3.2003 तक पेट्रोल और हाई स्पीड डीजल पर एक रुपये प्रति लीटर की दर से उपकर लगाया जाता था जिसे 1.4.2003 से बढ़ाकर 1.50 रुपये प्रति लीटर कर दिया गया है। 1.4.2005 से पेट्रोल और हाई स्पीड डीजल पर 0.50 रुपये का अतिरिक्त उपकर केवल राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए है। यह संग्रहित राशि केन्द्रीय सड़क निधि में जमा होती है जिसमें 50 प्रतिशत ग्रामीण सड़कों के लिए 12.5 प्रतिशत रेलवे के लिए और बाकि राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए है। इस निधि में वर्ष 2006-07 में 12206 करोड़, 2007-08 में 13264 करोड़ वर्ष 2008-09 में 15198 करोड़ और वर्ष 2009-10 में 15264 करोड़ है। केन्द्रीय सड़क निधि में वृद्धि से स्वाभाविक रूप से राज्यों के निधि आवंटन में बढ़ोतरी होगी। राज्यों/संघ राज्य क्षेत्रों से एनओसी प्राप्त न होने अथवा अनुमोदन हेतु प्रस्ताव न मिलने के कारण, वर्ष 2009-10 के दौरान लगभग 86 करोड़ रुपये अन्यूज्ड रह गये। मंत्रालय को यह सुनिश्चित करने के लिए कि इस शीर्ष के तहत आवंटित निधियों का विवेक सम्मत उपयोग हो एक निगरानी तंत्र का गठन करना चाहिए।

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय को अधिक सक्रिय होना चाहिए और यह सुनिश्चित करने के लिए संबंधित राज्य सरकारों के साथ इस मामले को उठाना चाहिए कि उनके प्रस्ताव और उपयोगिता प्रमाण-पत्र प्राप्त हो ताकि निधियां जारी हो सकें और उनका उपयोग हो सके।

सड़क निर्माण में विफलता का कारण एजेंसियों के प्रभावी समन्वय की कमी है। सड़क निर्माण के विभिन्न स्तरों पर विभिन्न एजेंसियों के बीच प्रभावी समन्वय का अभाव होता है। ठेकेदारों का खराब प्रदर्शन, मितलीभंगत, और विलंब होता है।

राज्य सरकार ने उच्च आदेश के आलोक में 20.9.2010 को 167.13 करोड़ रुपये का कर्प्रीडेंसिंग रीहैबीलिटेशन का प्रावकलन भेजा परन्तु उसकी स्वीकृति सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय द्वारा अब तक नहीं दी गई है।

एक लाख की आबादी पर एनएच की लम्बाई का औसत निम्नवत् है:-

राष्ट्रीय औसत	6.17 किमी
बिहार	3.99 किमी
असम	9.63 किमी
गुजरात	5.73 किमी
हरियाणा	6.26 किमी
कर्नाटक	7.64 किमी
मध्य प्रदेश	6.79 किमी
उड़ीसा	9.34 किमी
पंजाब	5.83 किमी
राजस्थान	8.65 किमी

योजनाओं में स्थानीय प्रतिनिधियों विशेष रूप से संसद सदस्यों और विधायकों का राय और सहयोग लिया जाए। राज्यों से आए हुए प्रस्तावों को जल्द अनुमोदित करना चाहिए ताकि विलंब के कारण परियोजनाओं का खर्च न बढ़े। भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा योजना शुरू होने से पूर्व रेलवे से एनओसी लेना चाहिए एवं भूमि अधिग्रहण की कार्यवाही भी योजना शुरू होने से पूर्व पूरी कर लेनी चाहिए। योजना शुरू होने से पूर्व ये सुनिश्चित किया जाना चाहिए कि पर्यावरण संबंधी स्वीकृति मिल गई है। राष्ट्रीय राजमार्गों पर अतिक्रमण और स्थानीय कानून-व्यवस्था की समस्या को गंभीरता से लेते हुए इस पर नियंत्रण करना चाहिए। भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण ने 324 परियोजनाओं को अवाई किया जिसमें 118 परियोजनाएं आर्बिट्रेशन में फंसी हुई हैं। विश्व बैंक के अक्टूबर 2009 की एक रिपोर्ट के अनुसार आर्बिट्रेशन के कारण 9000 करोड़ रुपया ब्लॉक हो गया है। इस समस्या का तुरंत हल होना चाहिए। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की सक्रिय भूमिका होनी चाहिए और यह सुनिश्चित किया जाए कि परियोजनाएं अपने समय पर जरूर पूरे हों। ठेकेदारों को किसी भी कारण से परियोजनाओं में विलंब करने की छूट नहीं देनी चाहिए। बेहतर निरीक्षण और निगरानी से कार्य की प्रगति सुनिश्चित की जानी चाहिए। मंत्रालयों भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण, राज्य सरकारों और निजी अभिकरणों के बीच समन्वय स्थापित किया जाए। सड़क परिवहन मंत्रालय को सभी राष्ट्रीय राजमार्गों पर दुर्घटनाओं के शिकार व्यक्तियों को अत्यावश्यक आपातकालीन चिकित्सा सहायता प्रदान करने के लिए एम्बुलेंसों और अभिघात देखभाल उपकरणों की व्यवस्था करनी चाहिए। राष्ट्रीय राजमार्गों और सामरिक दृष्टि से महत्वपूर्ण सड़कों के दोनों ओर पार्किंग सुविधा, अन्नपूर्ण

और अभिघात (द्रामा) चिकित्सा केन्द्रों की व्यवस्था करके इस पहलू पर पर्याप्त ध्यान देना चाहिए। देश के क्षेत्रीय परिवहन कार्यालयों को पूर्णतः कम्प्यूटाइज किया जाए। ओवरलोडिंग पर पूरी तरह रोक लगाना चाहिए क्योंकि सड़कों को बर्बाद करने में उनका बड़ा हाथ है। अन्तर्राज्यीय सड़क सम्पर्क, ग्रामीण सड़कों और आर्थिक महत्व की सड़कों के विकास पर पर्याप्त ध्यान दिया जाए। सड़क परियोजनाओं के लिए अधिगृहीत भूमि के मालिकों का पुनर्वास तेज किया जाए ताकि परियोजनाओं में बाधा न आए। राष्ट्रीय सड़क सुरक्षा एवं यातायात प्रबंधन के लिए प्रस्तावित बोर्ड बनाने के विधायी प्रस्ताव को व्यापक और पूर्ण बनाया जाए। भारत सरकार को एक्सप्रेस वे प्राधिकरण का अविलंब गठना करना चाहिए ताकि सन् 2022 तक 18637 किमी एक्सप्रेस वे का निर्माण हो सके।

***SHRI M. MURLI MOHAN (RAJAHMUNDRY):** I take this opportunity to express my profound gratitude for my able, dynamic leader and techno-savvy Chief Minister of Andhra Pradesh, Shri N. Chandrababu Naidu garu, for enabling me to enter this temple of Democracy. I am sure under his leadership, the State of Andhra Pradesh will reach greater heights and he will bring pristine glory. I am also deeply indebted to my people of Rajahmundry Constituency for having reposed faith in me. I also like to express my sincere greetings and felicitations to Shri Narendra Modi Ji, Hon'ble Prime Minister of India, a people's leader and his entire team of Ministers.

While supporting the Demands for Grants by the Ministry of Road Transport and Highways for year 2014-15, I would like to make some suggestions and observations regarding construction of National Highways.

Road transport is one of the most promising and potent means for rapid industrialization and agricultural advancement. It plays an important role in the economy of the country and is particularly suitable for short and medium distance. It provides the basic infrastructure for bringing the majority of the people who are living in far off villages into the mainstream of life by connecting them with the rest of the country.

While Railways occupy the predominant position in the transport network in the country, the role of road transport has steadily been increasing. With the spread of green revolution in the country and industrial growth and opening up of new areas, the road transport has assumed greater importance as the growing demands for supply of inputs like fertilizers, seeds etc. as well as the transport of agricultural produce to markets have to be met largely by road transport.

Secondly, the quality of the roads is inadequate and cannot meet the needs of the efficient and fast moving transportation. National Highways which are the prime arterial routes span about 58112 km throughout the country and cater to about 45% of the total road transport demand.

The National Highway Development Programme (NHDP) which was launched in 1999 is to give a boost to the economic development of the country. As we all know, the programme is being implemented by National Highway Authority of India (NHAI). Golden Quadrilateral (GQ) comprising the National Highways connecting the four metro cities Delhi, Mumbai, Chennai and Kolkata and has the total length 5846 km.

Although we have made much progress in the development of roads sector, there is a lot to be done in construction of certain National Highways projects in various parts of the country particularly in the State of Andhra Pradesh which has no capital city till now. Due to bifurcation of this state, the state has to invest for the development of roads and highways. I would urge upon the Minister to kindly allocate adequate funds liberally.

Thirdly, I understand that the Ministry of Road Transport and Highways are facing some bottlenecks/hurdles in completion of the ongoing projects due to litigation of construction sites allocated for road networks. The Ministry is also facing major issues like, heavy taxes, no proper maintenance, lack of co-ordination, less roads in rural areas, lack of sufficient guest houses along the road, insufficient management and services and bad conditions of roads. I would request the Hon'ble Minister to kindly to address these issues.

I would like to bring to the notice of august House regarding increasing rise in accidents occurring on National Highways and other parts of the country. I observe that the existing emergency services of Ambulances and traffic police at road side, are not adequate to deal with the situation. Due to lack of non-availability of ambulances, 90% of the people have suffered irreparable loss of lives.

I would request the Minister to kindly to provide medical ambulances at the vulnerable points/accident prone areas atleast for every 15 km with deployment of sufficient doctors and traffic police round the clock. I would also rise important issue that due to accidents, most of common people particularly poor and vulnerable sections of the society, where the death of the main bread-winners of the family, has caused deep anguish and pain over loss of their loved one. I would request the Central Government to formulate any scheme/plan for compensation to the victims family so that the dependents of kith and kin of the deceased persons will eke out their livelihood without any hardship. In this regard, I would urge upon the Central Government to formulate any scheme for compensation to the victims of the kith and kin by consulting various stake-holders of insurance companies.

Coming to the Budget allocation, the Hon'ble Finance Minister in his maiden budget was kind enough by sanctioning an allocation of Rs. 37,880 crores to the National Highways Authority of India and State Roads which is a welcome step. It is indicative of the fact that the Finance Minister has given more priority for infrastructure development including roads and highways expansion.

Finally, I would like to state that the existing roads of my Rajahmundry Constituency are very narrow. A relook at expansion of widening of roads in the entire city of Rajahmundry is an urgent need of the hour. I would request the Hon'ble Minister, to kindly sanction adequate funds to the tune of Rs. 500 crores in order to meet its demand for expansion of roads.

Rajahmundry is situated on banks of River Godavari. Pushkarams fall after every 12 years whereas Mahakumbamela falls after every 144 years and next Mahakumbamela falls in River Godavari, in July, 2015. I would earnestly request the Government to allocate Rs. 500 crores for expanding and widening roads with due impetus given to greenery.

With these comments, I offer my support and endorse the Demand for Grants for 2012-13 as worth of adoption.

***श्री गणेश सिंह (सतना):** हमारे देश में विश्व का सबसे बड़ा सड़क नेटवर्क है, आज कुल 48.85 लाख कि.मी. सड़कें हैं, जिनमें राष्ट्रीय राजमार्ग 94567 कि.मी., राज्य राजमार्ग 142687 किमी, अन्य सड़कें 4649562 किमी हैं।

में जिस प्रदेश से आता हूँ, वहाँ 80 कि.मी. सड़कें हैं। राष्ट्रीय राजमार्ग 21 है, जिनकी लंबाई 5184 किमी है, मेरे लोकसभा क्षेत्र से राष्ट्रीय राजमार्ग क्र. 7 एवं 75 निकलती हैं।

राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण में 260 से अधिक परियोजनाएं 60 हजार करोड़ की लागत से पीपीपी माडल में रूकी हुई है, यूपीए सरकार की लापरवाही के कारण 265 सड़कों का काम अपने हाथों में लिया था, जिसमें से मात्र 5 पूरी हो पाई है। इससे पता लगता है कि यूपीए सरकार की राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण में रूचि नहीं थी।

माननीय श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी की सरकार के समय प्रतिदिन 18 कि.मी. सड़कों का रोज निर्माण किया जाता था, जबकि यूपीए सरकार ने मात्र 4 कि.मी. प्रतिदिन के औसत में लाकर सड़ा कर दिया।

अब हमारी सरकार ने प्रतिदिन 30 किमी सड़क निर्माण का लक्ष्य निर्धारित किया है। वार्षिक में 8500 किमी राष्ट्रीय राजमार्ग के निर्माण का लक्ष्य निर्धारित किया है, इस बजट में 37880 करोड़ रुपये की राशि निर्धारित की है।

पूर्वोत्तर राज्यों के लिए 3000 करोड़ शामिल हैं। औद्योगिक गलियायों की डीपीआर तैयार करने के लिए 500 करोड़ का प्रावधान बजट में किया गया है। दुर्घटनाएं रोकने के लिए 450 उन स्थानों को चिह्नित किया गया है, जहाँ लगातार हादसे होते हैं। उन स्थानों में मेरे लोक सभा क्षेत्र सतना जहाँ से राष्ट्रीय राजमार्ग 75 निकलती है, सतना से बेला के बीच हर रोज दुर्घटनाएं होती हैं, इसी तरह राष्ट्रीय राजमार्ग क्र. 7 बेला से झुकेही के बीच हर रोज हादसे हो रहे हैं, उन स्थानों को भी शामिल किया जाए।

में मंत्री जी से मांग करता हूँ, कि मध्य प्रदेश में 5184 किमी. राष्ट्रीय राजमार्ग हैं, अधिकांश सड़कों की हालत ठीक नहीं है, उन्हें ठीक करने हेतु तथा कई शहरों के बाइपास के निर्माण के प्रस्ताव राज्य सरकार ने भेजे हैं, उनमें पैसा आज तक नहीं गया। मेरे लोक सभा क्षेत्र सतना से दो राष्ट्रीय राजमार्ग क्र. 7 एवं 75 निकलते हैं, दोनों को 4 लेन बनाने हेतु सैद्धांतिक स्वीकृति तो हो गई थी, किंतु कार्य अभी तक प्रारंभ नहीं हुये। मेरी मांग है कि उनके काम तत्काल शुरू कराये जायें, इसके साथ ही मेरे सतना शहर से एनएच 75 निकलता है, शहर में अत्यधिक भीड़-भाड़ रहती है। सर्किट हाउस से सेमरिया चौक होते हुये बिरला रोड तक तथा सर्किट हाउस चौक से लेकर सिटी कोतवाली तक पलाई ओवर बनाने की स्वीकृति दी जाए।

राष्ट्रीय राजमार्ग क्र. 7 में अमरपाटन शहर में तथा मैहर से आगे पोंड़ी राम दरबार मंदिर के पास बाइपास को स्वीकृति प्रदान की जाये। सतना से सेमरिया, सिरमौर, जवा शंकरगढ़, इलाहाबाद सड़क का निर्माण केन्द्रीय सड़क निधि से कराते हुये राष्ट्रीय राजमार्ग क्र. 75 झांसी, सिंगरौली तक अत्यंत महत्वपूर्ण सड़क है, लेकिन गढ़नों में समाहित हो गई है, उक्त सड़क का निर्माण अत्यंत आवश्यक है।

सड़क दुर्घटनाओं में जिन पांच राज्यों का उल्लेख पिछले वर्ष किया गया था, उसमें मध्य प्रदेश का तीसरा स्थान है, इसलिए मेरी मांग है कि जो 450 स्थान अधिक दुर्घटना होने वाले चिह्नित किये गये हैं, उनमें मध्य प्रदेश के भी उन स्थानों को जोड़ा जाये, जहाँ सर्वाधिक दुर्घटनाएं होती रहती हैं, इसके अलावा भी राष्ट्रीय राजमार्ग के नीति निर्धारण के अनुसार प्रत्येक 40 किमी में एक एम्बुलेंस तथा केन देने की योजना है वह हमारे यहाँ न के बराबर है। मेरे लोकसभा क्षेत्र सतना में न तो एनएच 7 में है और न ही 75 में है। मेरी मांग है कि दोनों राष्ट्रीय राजमार्गों में ये सुविधाएं उपलब्ध कराई जाएं। मेरे क्षेत्र की इन दोनों सड़कों को देखने से लगता है, कि ये राष्ट्रीय राजमार्ग ही नहीं हैं, नाम जरूर राष्ट्रीय राजमार्ग का है।

प्रदेश सरकार के बाइपास भूमि अधिग्रहण, कंस्ट्रक्शन रोड सेफ्टी, आरओबी आरयूबी, मेजर बिज, मध्यम पुल के प्रस्ताव विचाराधीन हैं। इसी तरह बमीठा से खजुराहो तुमरा मार्ग, सीधी सिंगरौली एनएच 75, रीवा सीधी मनगवा चाकघाट, कटनी शहडोल अनूपपुर, एनएच 78 भोपाल व्यावसायिक क्र. 12, जबलपुर भोपाल व्यावसायिक राजगढ़ रोड, रीवा हनुमना, जबलपुर मण्डला, विल्पी से छत्तीसगढ़ सीमा तक की स्वीकृतियां लम्बित हैं, उनकी स्वीकृति की मांग करता हूँ।

श्री ए.टी.नाना पाटील (जलगाँव) : हमारे प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी साहब ने इस बजट में देश के इंफ्रास्ट्रक्चर पर काफी जोर दिया है और सुश्रुतसिंह दे के हमें नितिन गडकरी जैसे एक विकास मंत्री हमें मिले हैं।

में गर्व के साथ कहना चाहता हूँ कि जब एनडीए सरकार में माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी के समय हाइवे की सड़कें बनाने की योजना शुरू हुई इसमें भी हमारे सड़क परिवहन मंत्री नितिन गडकरी इन्होंने काफी बड़ा योगदान दिया है। उस समय महाराष्ट्र में पीडब्ल्यूडी मंत्री थे और उनकी भी सलाह उस समय सरकार ने रखी थी।

आज भी हमारे महाराष्ट्र के अंदर मुंबई शहर में जो भी फतलाईओवर बिज बने हैं वह सभी संकल्पना हमारे सड़क परिवहन मंत्री माननीय गडकरी साहब की थी। और ऐसे मंत्री जी हमें मिले हैं। हमें आपसे उम्मीद है। पिछले दस सालों से हाइवे परिवहन योजना बहुत धीमी गति से चली और हमें अभी वह काम बहुत तेजी से करना पड़ेगा।

में महाराष्ट्र राज्य से आया हूँ। मेरा संसदीय क्षेत्र जलगाँव है और वहां से एनएच 6 यह हाइवे जाता है। उसी हाइवे पर धूले से अमरावती यह रखने का काम एल एंड टी कंपनी को लगभग दो साल पहले इसका टेंडर हुआ है। मगर अभी तक काम शुरू नहीं हो पा रहा है। मैं माननीय मंत्री जी से मांग करता हूँ कि मेरे क्षेत्र में जाने वाला यह हाइवे का काम जल्द से जल्द शुरू करें और अहम बात यह है कि हमारे क्षेत्र की इस सड़क में जाने वाली जगह का भुसंपादन किया गया है। मगर किसानों को बहुत ही कम भुगतान किया है। मैं मांग करता हूँ कि किसानों को भुगतान सही दिया जाए और मेरे क्षेत्र से चाकीसगांव से औरंगाबाद जाने वाला हाइवे का काम पारणादेवी होकर मंजूर किया जाए। इसकी वजह से हमें कन्नड जैसा घाट पार करने की जरूरत नहीं होगी और मगावसे औरंगाबाद जाने के लिए हमें बहुत समय की बचत हो सकती है।

में माननीय मंत्री जी से विनती करता हूँ कि पिछले पांच साल में हमारे क्षेत्र में सीआरएफ के फंड्स हमें नहीं के बराबर मिला है। इसलिए हमें हमारे क्षेत्र में जो सीआरएफ के रस्ते बनाने के लिए ज्यादा से ज्यादा धनराशि आवंटन किया जाए।

18. Speech was laid on the Table

मैं माननीय मंत्री जी से विनती करता हूँ कि मेरे क्षेत्र में आने वाले रेलवे फतलाईओवर ब्रिज के लिए ज्यादा से ज्यादा धनराशि आवंटन किया जाए जो शिवाजीनगर, रेलवे ओवर ब्रिज और आसोदा रेलवे ओवर ब्रिज कजगांव रेलवे ओवर ब्रिज, दुध फेडरेशन जलगांव रेलवे ओवर ब्रिज यह रेलवे ओवर ब्रिज मंजूर किया जाए।

मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करता हूँ कि मेरे क्षेत्र से जाने वाले रस्ते पर एनएच 6 और वाकीसगांव मातेगांव यह रोड़ पर जो शेक नाका लगाया गया है। बहुत सालों से पैसा वसूला जा रहा है। मैं आपसे अनुरोध करता हूँ कि इसकी जांच करके यह अतिरिक्त पैसा वसूली शेक नाका बंद किया जाए।

SHRI SANKAR PRASAD DATTA (TRIPURA WEST): Hon. Mr. Chairman, Sir, this is the first time that I rise in this august House to speak. This is my maiden speech. I hope you will help me.

HON. CHAIRPERSON: Be brief.

SHRI SANKAR PRASAD DATTA : Sir, our hon. Road Transport and Highways Minister has proposed a 21 per cent increase in the Budget for this year. All of us know that though people are thinking of going to the Moon on a regular basis, still road transport has taken an important part in conveyance. In this respect, I would like to say that there is 21 per cent increase in the Budget allocation. It is a hopeful thing. But in the case of North-Eastern States, only Rs.3,000 crore has been allocated. It is less than Rs.300 crore from the previous year, that is, 2013-14. So, it is my request to the hon. Minister to look in this matter.

If we go from Kolkata by road up to Agartala, in my State Capital, the roads of the southern part of West Bengal, the roads of North Bengal and its bridges and the roads of Assam and Meghalaya are not in good condition. Our Minister has proposed that this year 8500 kilometres of road will be constructed. I hope the Minister will look into the matter of road condition in the case of North-East as the roads in the North-East are not in a good condition.

Sir, in the Northeast, extremism is a problem. I think that due to lack of connectivity, which is one of the reasons, this problem is increasing. So, it is my humble request that the issue may be looked into seriously.

Sir, now I come to my State Tripura. It is a sad state of affairs that in the last three years all the 31 States got money from the Central Government to construct National Highways and other roads, but the State of Tripura did not get a single penny. Therefore, I request the hon. Minister to see to it as to why Tripura did not get any money. I hope that he will look into this matter and fulfil the demand of the people of Tripura.

I would also like to say that there are 21000 kilometres of four-lane roads in our country. In view of the length of four-lane roads in India, the Northeast is in a very bad position. The five States of Northeast – Tripura, Arunachal Pradesh, Mizoram, Nagaland and Sikkim – including the Andaman Islands, Dadra and Nagar Haveli and Daman and Diu have not even a single kilometer of four-lane road. The former Prime Minister, Dr. Manmohan Singh, on 29 October, 2005 declared in our State, among a huge gathering, that the National Highway No.44, which goes through our State, would be converted into a four-lane road. But, it was all in vain. It is my request that 331 kilometres of National Highway should be constructed and necessary money for this should be provided by the Central Ministry.

My last point is about the link road from Kukital to Sabroom. The length of this road is 331 kilometres. But, a few days back, the Central Government announced that only a stretch of 133 kilometres of it, which is the middle portion, will be constructed. From Kukital to Sabroom, this is the fag end link road of our State. During rainy season, due to incidents of landslides, the people of Tripura suffer a lot. So, on behalf of the people of Tripura, my first demand is that the National Highway from Dharmanagar to Sabroom and the National Highway No. 44 No.208, from Kukital to Sabroom, should be constructed, immediately.

With these words I thank and conclude.

*SHRI P. KUMAR (TIRUCHIRAPPALLI) : I support the Demands for Grants of the Ministry of Surface Transport and Highways.

Against Demand No. 83, for the Ministry of Road Transport and Highways, the Government had allocated Rs. 34,880 crore for this year. I also find that there is a separate allocation of Rs. 3000 crore exclusively for the North East. There is also a provision for Women Safety on Public Road Transport, which will be funded from the Nirbhaya Fund. There has been a constant increase in the yearly allocation for the Ministry over the last few years, but from the point of view of infrastructural facilities provided to the people, it does not commensurate with the allocation.

Anyway, while supporting the Demands of this Ministry, I would like to point out certain difficulties that people are facing in connection with the road infrastructure that we have in India.

India has one of the largest road network in the world, spread over 48.65 lakh km. It comprises of national Highways, Expressways, Stateways, Major District Roads and other District Roads, and also village roads. The National Highways has a total length of 92,850 km; this serves

as the arterial network of the country. The development of National Highways is the responsibility of the Centre. It has been mandated to upgrade and strengthen a total of 54,478 of NHs, through various phases of the National Highway Development Project. Out of this, about 21,800 km has been completed till March 2014 and the rest are to be completed in the years to come. It is sad to note that the pace of construction over the last few years has been very tardy, due to various reasons. I earnestly appeal to the Hon'ble Minister to complete them early.

I am happy that the Union Budget 2014-15 has given importance to fast-tracking of Highways Projects and to improving the road infrastructure to augment the nation's arterial network. Here I am reminded of the period when the Golden Quadrilateral Project was conceived for the first time, during the NDA's time, more than a decade back. I am happy that it has gone a long way in building road infrastructure and it is a great success now.

I am also happy that the Minister of Road Transport and Highways has asked the Prime Minister to allow him to clear project of over Rs. 1000 crore, which have been delayed inordinately due to various reasons. I am also happy that the Ministry on its own brought out a White Paper on NHAI. We are saddened to note that the UPA Government had halted the NHAI. It states that about 57% of the projects were stuck due to previous Government's policy paralysis. It points a finger at projects being awarded without land acquisition, without mandatory clearance from the other Ministries, etc. Today, the construction of roads is just 3 km per day; and 250 road projects worth Rs. 60,000 crore were delayed. I hope that the Minister would take note of all these things and complete the projects. I also note that the Government has given an ambitious target to build 30 kms per day. Let us hope that this Government achieves the target set for itself.

When we think of roads, immediately the road accidents come to our mind. Everyday, there are umpteen number of road accidents take place on Indian roads. Is it not the responsibility of the Government to save the lives of its citizens? Accidents happen due to various reasons. But it is the duty of the Government to take care of them. Apart from the allocation from the government of India, the National Highway Authority of India gets a part of the fuel cess imposed on petrol and diesel, to fund the Highway Development Projects. When it gets so much money, it should take care of the patients in case of accidents. Hence, I suggest that a separate fund may be created from out of this money, so that it could be utilized for welfare of road users. The cess is being collected from the public, on the per-litre basis, and so, with every litre of petrol or diesel that is purchased, the cess is collected and it is collected in several crores per year. When the Government collects so much from the public, it should also reciprocate in case of accidental death and injury. Though it would not compensate for the loss of life and injury, but it would be a welcome step, if the Government considers this.

Second major concern of the road users of National Highways is the toll-related issues. Toll is being collected from the road user, but there are certain issues of toll from the people who are residing on either side of the toll centres in the villages or even in cities. They are not able to pass through the toll roads, freely; and this is a major concern. Secondly, on highly congested roads, toll is adding to the congestion, as we saw in Delhi-Gurgaon Toll Road. So, the Hon'ble Minister has to take into consideration these concerns and do the needful.

Coming to the problem that people in my constituency Trichy face we know that there is an ancient temple in Srirangam. Here, the National Highway No. 45 divides Srirangam into two, namely Kondayampettai and Ponnurangapuram areas, in Ward No. 6 within the Tiruchirappalli Corporation limits.

When this NH-45 was constructed as a pucca six-lane Highway during UPA period, adequate attention was not paid to the free access of people from Kondayampettai to Grand Annicut via. Ponnurangapuram and vice versa.

Hence, the people from Kondayampettai are not able freely go to the other side, that is, Ponnurangapuram. However, people often cross over this Highway, unmindful of the traffic, thus leading to several accidents, putting the lives of the people in great danger.

To avoid recurrence of such accidents, if the National Highway is reconstructed as a flyover at this junction, it would be of very great help to the people of my constituency.

On the National Highway-45, people are not able to go from the TVS Toll Gate side to Ponmalai side, because there is no access. People of my constituency are undergoing a lot of undue suffering because of this. So, to enable people to go from TVS Toll Gate side to Ponmalai side, I request the Hon'ble Minister to allocate fund to construct a flyover on NH-45 in my constituency. I will be happy if a decision is taken and a flyover constructed immediately.

Similarly, on the National Highways, regularly Goods Carrier trucks/lorries pass through and the drivers and cleaners drive continuously for hours together. For their rest leisure, I feel that it will be good if a resting place with toilet facility is constructed at a distance of every 50 kms. on the National Highways. I request the Hon'ble Minister to kindly look into this and do the needful.

The next point is in connection with the toll charges being collected from farmers. In almost all the rural areas, we have many villages where farmers produce agriculture commodities and we often see them taking their produce in tractor and other vehicles. Presently, toll charges are being collected from them also. I feel that it will be a good gesture on the part of us, if the Government decides not to collect from the farmers when they carry farm products in their trucks and other vehicles. I request the Government to consider this sympathetically and take a decision in this regard soon.

Similarly, I request the Hon. Minister to instruct the NHAI so that toll is not collected from the handicapped person.

With the hope that the Hon'ble Minister would take care of all this, I support the Demands for Grants once again and I conclude.

***SHRI M. UDHAYAKUMAR (DINDIGUL):** I have been elected from Dindigul constituency of Tamil Nadu State by the blessing of our Supremo Hon'ble Chief Minister Dr. Puratchi Thalaivi Ammaji (J. Jayalalitha) of Tamil Nadu who has dedicated her life solely for Tamil Nadu's growth which is very clear in her very slogan "Makkalukaha Naan, Makkalal Naan" that means "I am for the People and I am by the People"

I would like to bring to the kind attention of Hon'ble Minister some of the following points which I need for my constituency urgently. There is a

need to extend the NH Road from Coimbatore to Dindigul to ECR via Natham, Kottampatti, Singampunari, Thirupathur and Karaikudi.

The NHAI is proposing to expand the Dindigul-Coimbatore-Hasanur portion of the NH 209. The said proposal may be extended from Dindigul connecting east coast road via Natham, Kottampatti, Singanpanari, Thirupathur and Karaikudi. The Dindigul-Coimbatore-Hasanur Road runs through Ottanchathiram, Palani, Udumalpet, Pollachi, Annur and Satyamangalam. The by-pass will be built in Ottanchattiram, Chatrapatti, Ayakkudi, Madathukulam, Udumalpet and Pollachi. If this could be extended up to East coast road many of the entire trade cities covering 7 southern district of Tamil Nadu will get the benefit of extending the road as well as the Ministry of Road and Transport will get more benefit out of this extension.

There is a need to pave a ring road connecting East and South of Dindigul Municipal Corporation Area in order to avoid Traffic Jam.

I would like to bring to kind attention of Honourable Road and Transport Minister again the need for a Ring Road in Dindigul Municipal Corporation Area to connect the East and the South Areas.

Dindigul, being well known Industrial Area, it is very thickly populated and the transportation is much at the peak time to go for a ring road which connects East and South. We have already a ring road connecting West and North. If this could be undertaken immediately at least many of the traffic jams that are taking place every now and then could be avoided and the transportation can be made smoothly without disturbing the public. So, I urge the Hon'ble Road and Transportation Minister to take into consideration the public demand and do the needful for the public.

There is also need to take adequate steps to prevent Road Accident in the NH Road between Ottanchatram to Dindigul by straightening the Road where it is necessary.

There is a demand to straighten the road between Ottanchatram to Dindigul. As all of you are aware many of the accidents are occurring in this area.

I would like to bring to the kind attention to the Hon'ble Road and Transport Minister once again the need to straighten the NH Road which is from Ottanchatram to Dindigul. Every day there are several accidents taking place in this area. If the roads are straightened then we can avoid lot of accidents occurring in this area.

SHRI MEKAPATI RAJA MOHAN REDDY (NELLORE): Thank you very much, Mr. Chairman, Sir, for giving me this opportunity to speak on this subject.

Sir, as everybody knows, roads are lifeline of a nation. Roads are also index of civilization. Here, I remember famous lines of an American President, Eisenhower "America did not build the roads, it is roads that built America." Such is the importance of roads.

I congratulate the new Road Transport Minister's plan to scale up the construction of roads up to 30 kilometres per day by 2016. The Government wants to add 1.55 to 2 per cent to India's GDP through the developments of roads, ports and airports in the next one and a half years.

Sir, Mr. Gadkari, as Minister of Transport in Maharashtra, did a wonderful job in completing the Mumbai-Pune road, six-laning of Cement Concrete road. That road actually goes to his credit and he has completed the road well before the target date. Now, he wants to complete 30 kms. of National Highways per day, which would really be a commendable job if he does so. I am saying this because the UPA Government had targeted 20 kms. per day, but they could achieve only 5.2 kms. in the last fiscal. This year also, we would like to complete 8,500 kms., which works out to 23 kms. per day. If he does so, then this is a very appreciable thing.

The delay in execution of National Highways is for three reasons, namely, land acquisition, environmental clearance and lack of availability of aggregate and sand quarries. Unless, land acquisition is done prior to taking up the projects, it is very difficult. I hope that the hon. Minister will concentrate on this issue.

As regards environmental clearance, yesterday, the hon. Minister for Environment and Forests -- while replying to the discussion on his Ministry's Grants -- categorically stated that he is going to simplify the rules in giving clearances. This is a welcome step, and it is going to solve the environmental problems.

As regards aggregate and sand availability also, the hon. Minister -- when he was doing the job of Mumbai-Pune road -- had acquired stone quarries and sand quarries well in advance; they handed over the quarries to the contractors; and in this way the contractors' job has become very easy and they were able to complete that project well in time.

First of all, they have taken up the four-laning of Golden Quadrilateral and North-South and East-West Corridors, but before they could complete the four-laning project, the demand has come for six-laning. Now, they are taking up six-laning projects. My suggestion to the Government is that instead of taking up six-laning projects and widening them to six-lanes, it would be better if they take up another parallel four-laning project so that they do not disturb the existing traffic, and the demand would also be there by the time they complete this project. This is my suggestion, and the Government may examine it.

There are lot of demands from people for construction of underpasses when we visit our constituencies. There are many big villages, and they have not been provided with underpasses and service roads as well, and to cross from one side of the road to the other side is very difficult. Further, it is causing a lot of accidents also. Hence, I would request the hon. Minister to instruct the Department to provide underpasses wherever these are

genuinely required. I think that it is a very important issue.

As regards my State of Andhra Pradesh, there are many proposals to upgrade State Highways into National Highways. According to the Andhra Pradesh Reorganisation Bill, 2014 also, rapid transport system would be provided between the new Capital and Hyderabad. Further, the new Capital has to be connected with the district headquarters. These roads also have to be improved, and the Government of India has to help the State Government in this matter.

I would request that the above mentioned points be considered by the hon. Minister. With these few words, I support the Demands for Grants.

श्री वीरिन्द्र कश्यप (शिमला) : एनडीए सरकार जो कि माननीय मोदी जी के नेतृत्व में बनी है तथा रोड एंड सर्वेस ट्रांसपोर्ट मंत्रालय में माननीय श्री नितिन गडकरी जी के मार्गदर्शन में देश में सड़कों के जाल को कैसे बढ़ाया जाये पर एक व्यापक रूपरेखा बनाई गई है, जिसका मैं स्वागत करता हूँ। बजट में जो प्रावधान किये गये हैं, वे स्वागतयोग्य हैं। गत एनडीए की सरकार जो माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी के नेतृत्व में बनी थी, प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के अन्तर्गत राज्यों को जो धनराशि दी गई, उससे काफी लाभ पहुंचा है। पहाड़ी राज्यों को इससे सबसे ज्यादा लाभ हुआ है। पहाड़ के लोग कभी भी नहीं सोच सकते थे कि उनके 250 तक की आबादी वाले गांवों में पक्की सड़कें बनेंगी। इसका पैसा अधिक बढ़ाना चाहिए और पहाड़ी राज्यों में इस योजना के अन्तर्गत अधिक धनराशि उपलब्ध करवाकर वहां के लोगों को लाभ पहुंचाना चाहिए। मैं शिमला लोक सभा क्षेत्र की कुछ बातों को निम्नलिखित रूप में मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहता हूँ।

18. प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना के अन्तर्गत 100 लोगों की जनसंख्या वाले गांव या आबादी जो भी उस सड़क पर लाभान्वित हो, उसे ही इस संख्या के साथ जोड़ना चाहिए।
2. जो भी एन.एच. सड़कों की घोषणाएं हुई हैं, उनकी नोटिफिकेशन तुरन्त कर दी जाये।
3. जिन सड़कों को टोल फी के अन्तर्गत लाया गया है, उसकी व्यवस्था ठीक से की जानी चाहिए।
18. परवाणु-शिमला की 4 लेन सड़क का सर्वेक्षण पुनः किया जाये ताकि उस पर उजड़ने वाली की कम आबादी प्रभावित हो।
18. पिंजौर-नालागढ़-फिरतपुर को 4 लेन सड़क बनाया जाना चाहिए।

18. Speech was laid on the Table

*SHRI T. G. VENKATESH BABU (CHENNAI NORTH): India has a road net work of 46,89,842 kms in 2013, the 2nd largest in the world. The density of India's roads at 0.66 km of roads for every square km of land is similar to that of USA. But the qualities of Indian roads are a mix of express ways, modern highways and narrow, unpaved roads. Only 54% of it is paved as on 2011. India has 0.07 kms of highways per 1000 people. In USA it is 21 kms.

As of April 2014 India had completed 22,400 km of recently built 4/6 lane highways. But the rate of acceleration since 1999 has slowed down in recent years. There was just 500 kms of new road projects in 2013.

Indian road network carries 65% of freight and about 85% of passenger traffic and contributes 4.7% to GDP. Comparatively Indian Railway contributes only 1% to GDP.

Privatization in road building has helped greatly. The National Highway Authority of India established in 1989 was deprived of funds. Since 1995, after private sector is allowed in building roads, 70,000 km of National Highways of which 16,500 km are 4/6 lane modern highways was commissioned by 2011.

The conversion to concrete roads from bituminous roads is more durable, weather- proof and requires less maintenance. The era of bituminous roads has to go even in laying rural roads.

The expressways make up 1208 km by 2013. There is ambitious target to lay 18,637 km network of brand new expressways by 2022. The Government has to put greater emphasis on achieving this target since present average speed of 30-40 kmph (greatly reduced by traffic congestion) has to be speeded up to achieve fuel efficiency.

The modern road known as 4/6 lane highways has an ambitious target of 33,441 kms, which is attainable if we can achieve the monthly target of 600 km through 2014. But the progress is very tardy.

State highways with the length of 1,63,898 km (as of 2011) has under implementation of nearly 11.4 billion dollars worth of projects, with and

arterial route of 1,37,712 km. Tamil Nadu and Gujarat have remarkably better road network than other states.

But it is the status of urban and rural roads which stretch to 44,55,511 kms is worrisome. These roads provide connectivity of State and National Highways. Since they are in very bad shape, the much needed connectivity is missing. This is due to the patchy implementation of the schemes. The Government scheme has failed to improve India's awful rural road infrastructure. The much trumpeted Prime Minister Rural Roads scheme known as Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana has not improved the condition of these roads. This Government has to concentrate more on these roads to wipe out bottlenecks in road transport. Otherwise the superimposed national and state highways will be hampered by the poorly laid urban and rural roads.

But there are worrisome factors in developing the vehicular traffic which account for 24% of CO₂ emission worldwide. The carbon emission will contribute to global warming. Hence the funds for surface transport will be channelized to Railways which is more environment friendly. Trains run on electricity will half the fuel cost and will cushion the fluctuating international fuel costs of petro products. Further road transport is a spatial activity and more prone to accidents and casualties.

The BOT (Build-Operate-Transfer) and the BLT (Build-Lease-Transfer) models of private participation on roads are cost effective. Even after collecting the entire cost, the toll system does not go. Collection and frequent increase of more fees lead to excessive toll which makes travel unviable. Unsurfaced mixing of traffic, multiple check posts and more toll tax/octroi on duty collection impede the speed.

श्री श्री रवीन्द्र कुमार पाण्डेय (गिरिडीह) : मैं वर्ष 2014-15 के लिए सड़क परिवहन एवं राजमार्ग के अनुदान मांगों (सामान्य) पर चर्चा में अपने विचार रखता हूँ। इस मांग में कुल 37881 करोड़ रूपया की राशि का प्रावधान किया गया है।

राष्ट्रीय राजमार्ग विकास राष्ट्र का जीवन रेखा है और हमें गर्व है कि हमारी सड़कें विश्व का सबसे बड़ा नेटवर्क हैं जो 48.65 लाख कि०मी० से अधिक क्षेत्र में फैला हुआ है। राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास परियोजना एन.एच.डी.पी. के विभिन्न चरणों द्वारा कुल 54,478 कि०मी० लंबे राजमार्गों को उन्नत बनाने तथा उन्हें मजबूत बनाने की जिम्मेवारी दी गई है, परंतु पिछले यूपीए गवर्नमेंट की उदासीनता देश में आशातीत राजमार्गों का विकास नहीं हुआ है ?

माननीय पूर्व प्रधानमंत्री अटल बिहारी वाजपेयी जी के कुल 6 वर्षों के कार्यकाल के 5 वर्ष के दौरान देश में 23 हजार 814 कि०मी० राष्ट्रीय राजमार्ग का विकास हुआ, यानि विद्यमान राजमार्ग में लगभग 50 औं कुल लंबाई जुड़ा जो पिछले 30 वर्षों में बनी सड़कों के बराबर थी।

यूपीए गवर्नमेंट की तरफकी का अंदाजा तभी लगता है, जब एन एच ए आई द्वारा 13 पन्ने का श्वेत पत्र जारी कर बताया गया है कि यूपीए सरकार ने एन.एच.ए. आई के स्वायत्तता से खिलवाड़ किये और सड़कों के निर्माण में विफलता के लिए यूपीए सरकार दोषी है। बिना फॉरेस्ट क्लीयरेंस पूरा किये और आवश्यक औपचारिकता पूरा किये अपने लोगों को अधिक से अधिक टेका देने का दबाव बनाया। इस आरोप में एन.एच.ए. आई ने वन एवं पर्यावरण, वित्त, रेल रक्षा मंत्रालयों को दोषी ठहराया है, जो काफी गंभीर मुद्दे हैं ?

हमारी सरकार ने सड़क विकास परियोजनाओं की समीक्षा की जिसके अंतर्गत स्पष्ट हुआ है पूर्व सरकार की पीपीपी मोड के अंतर्गत करीब 60 हजार करोड़ की 260 से अधिक परियोजनाएं वर्तमान में विभिन्न कारणों से लंबित हैं। सरकार के महत्वपूर्ण नये फसले में भूमि अधिग्रहण का सरलीकरण, विभागों से तत्काल एन.ओ.सी. प्राप्त करना, विवादों का समाधान, इविट्टी निवेशकों हेतु विकास अन्य मंत्रालयों से बेहतर संबंध बनाने की नीति बनाई गई है, माननीय प्रधानमंत्री जी के प्रगतिशील नेतृत्व में एक समिति का गठन किया गया है। इस निर्णय का हम हृदय से स्वागत करते हैं। गुजरात मॉडल पर एन एच पर लगे पेड़ों को जड़ से उखाड़कर

18. Speech was laid on the Table

उसे पुनः लगाने के तकनीक को 4 माह के अंदर देश में लागू करने की योजना अत्यंत अनुत्पन्न एवं महत्वपूर्ण है। इसके लिए मैं सरकार को धन्यवाद देता हूँ।

जनवरी 2009 को पूर्ववर्ती सरकार उग्रवाद प्रभावित राज्यों के जिलों में एनएच एवं राज्य सड़कों के कुल 5565 कि०मी० को दो लेनों में सड़क आवश्यकता योजना का अनुमोदन किया है। परंतु 2013-14 तक 2929 कि०मी सड़कों का ही निर्माण किया गया जो लगभग 52 औं है, जो विकास की गति से काफी कम है।

हमारे निर्वाचन क्षेत्र के गिरिडीह और बोकारो जिला उग्रवाद से प्रभावित है, परंतु पूर्ववर्ती सरकार द्वारा सड़क निर्माण के क्षेत्र में प्रभावी कदम नहीं उठाये गये। अतः मेरा अनुरोध है कि इन जिलों में सड़क विकास के लिए प्रभावी कदम उठाया जाय।

जे. एण्ड के. लहासा एवम लेह क्षेत्र में करीब 20 हजार करोड़ रूपये की धन राशि से सड़क निर्माण का कार्य पूरा कराने की सरकार की नीति का मैं स्वागत करता हूँ, मेरा अनुरोध पारसनाथ हमारे क्षेत्र का अत्यन्त महत्वपूर्ण पर्यटक स्थल इसके विकास के लिए सरकार द्वारा आवश्यक राशि उपलब्ध कराया जाय।

माओवाद प्रभावित राज्य छत्तीसगढ़ में सरकार द्वारा छत्तीसगढ़ राज्य में प्रत्येक 5 किलोमीटर के छोटे टुकड़े लिए सड़क अनुबंध देने का प्रस्ताव है, जो काफी सहायनीय है। मेरा आग्रह होगा कि ऐसी योजना उग्रवाद प्रभावित राज्य झारखण्ड में भी कार्यान्वित की जाय।

अन्त में मेरा सुझाव है कि सड़कों का निर्माण एक समय सीमा के अंतर्गत गुणवत्तापूर्ण तरीके से हो क्योंकि एक रिपोर्ट में बताया गया है कि प्रतिवर्ष 30,000 करोड़ रूपये सड़क निर्माण परियोजना में श्रुटाचार के भेद बढ़ जाते हैं। अभी तक देश में सड़कों की गुणवत्ता और सड़क निर्माण कार्यों में व लम्ब के लिए कोई प्रभावी तंत्र स्थापित नहीं है। इस पुनीत कार्य हेतु सरकार को प्रभावी कदम उठाना चाहिए ?

आज यूपीए सरकार के राज्य में प्रतिदिन 3 किलोमीटर सड़क निर्माण नहीं हुआ, वह पूर्ववर्ती एनडीए सरकार में प्रतिदिन 11 किलोमीटर प्रतिदिन सड़क निर्माण इतिहास के आइने में है और वर्तमान लोकप्रिय सरकार ने दो वर्ष बाद प्रतिदिन 30 कि०मी० सड़क बनाने का फैसला किया है, वह देश के इतिहास में स्वर्णिम युग का प्रारंभ साबित होगा।

***SHRI SHIVKUMAR UDASI (HAVERI):** I would like to bring to the kind attention of the Government that the four-lane passing through my parliamentary constituency has not been done in a scientific manner. The construction work is not done properly, causing inconvenience to road

users and causing fatal accidents. I have written to the concerned authorities to execute number of pending and incomplete works on this stretch, but no action has been taken.

During my interaction with the Haveri City populace, about six-laning passing through my constituency, public complained only about the tardy work done in the four-laning of highway.

I am also given to understand that six-laning from Bangalore to Chitradurga and Dharwad to Pune has begun. Maximum stretch of six-laning between Chitradurga to Hubli passes through my constituency, which is yet to commence. I do hope that the long-standing demand of the local public shall be fulfilled by undertaking this works expeditiously, on priority.

At present, a Village Underpass of size 10 X 5.5 m exists at km 319.165 at Motebennur Village in Byadagi Taluk, which is unable to cater the present traffic movement of RTC buses and other vehicles as Motebennur is the gateway to Byadgi Town, which is famous for Red Chillies. Also, the road crossing through Motebennur is State Highway (SH-136) connecting Soraba Town with Gajendragad.

Further, I am given to understand that there is a proposal to construct a High-tech Bus Stand in Motebennur Village which is around 100m from the existing underpass provided by NHAI. Residents were upset that despite repeated requests and protests, no steps had been taken by the National Highways Authority of India (NHAI) to construct an underpass and develop service roads near their village. The villagers demand that the process of constructing village under across SH begin immediately. This underpass will greatly improve life for local people, which will help them eliminate delays for reaching Byadagi town. Taking into consideration all these facts and to find a solution to this problem, construction of an underpass would be a good option. Therefore, it is requested to construct an additional underpass of size 10 X 5.5 m opposite to the proposed Bus Stand. There is no direct access from National Highway to the famous religious village, Devaragudda (Mailarlingeswara Temple). At present, vehicles going to Devaragudda Village are using the existing vehicular underpass at km. 311+156 which is around 1.25 km. away from road leading to the Devaragudda Village. Considering the fact that a huge number of devotees visit Devaragudda village during the auspicious days, i.e. full moon day and during annual festival period which will spread over a month, it is requested to kindly consider construction of vehicular underpass at km 309+900.

In Kakol Village, even though the main village is located at Km. 310+600, public are using the existing VUP at Km. 311+156 for crossing the highway. Crossing the road is a nightmare for pedestrians because of heavy vehicular movement throughout the day. Residents cross the highway unauthorizedly, due to which number of fatal accidents happen. Lack of patience among public while crossing and heavy traffic density are the reasons responsible for the accidents. The speed and density of vehicles have increased drastically after the construction of highway. The public can expect the realization of one of the long pending demands of pedestrian underpass in Kakol village. Hence, it is requested to provide the Pedestrian Underpass at this location for safe crossing of pedestrians.

Under four-laning, NHAI proposes to construct service road adjacent to the existing minor bridge near Motebennur (Shaadi Nala) at km. 321+415 by providing pipe culvert for the proposed service road. Public have demanded construction of box type culvert for the service road portion, considering huge flow of water along with floating materials which submerge the adjacent land during the rainy season. In view of the above, it is requested to provide suitable box type culvert for the service road at the above location. The culvert will facilitate the movement of agricultural vehicles and cattle of the local residents. In the absence of the culvert, the villagers had to cross the Shaadi Naala through a local arrangement, which caused great difficulties to them, especially during the rainy season, posing threat to the lives of the cattle and hardships to the people. The construction of the culvert over the Shaadi Naala will eliminate the problems of the local populace.

National Highway 4(NH 4) is a major National Highway in Western and Southern India. On one hand the country is rapidly progressing towards modernization whereas in the other the people of rural areas of the country do not even have proper toilet facilities. One such example is the absence of public toilets in the National Highway (NH) 4 between Bangalore and Hubli. The local passenger along with the tourists are facing much inconvenience due to this issue. There is no provision of toilets. Though the small line hotels/dhabas have toilet provision for their customers, still the passengers travelling to this stretch are compelled to go to the roadside drains when nature calls.

Tourists at large number travel this way everyday to visit tourist places and neighbouring Goa. So now the big question arises that, does it seem proper that we cannot even cater to the basic need of the tourists? It is high time that the Administration and the NHAI should concentrate on this issue and find a solution for it as soon as possible. I urge the Hon'ble Minister to direct the concerned officials of NHAI to make a provision of public toilets on this important stretch of NH.

I am given to understand that the Union Ministry of RTH has given its nod for up gradation of seven SHs with a total length of 2108 km inot NHs in May, 2014. But SH 6 (Karwar-Kaiga-Yellapur-Mundgod-Bankapur-Savanur-Gadag-Gajendragad-Hanumasagar-Iikal) or Gajendragad to Kushtagi have not been included for upgradation. This SH should be developed for the growth of North Karnataka. This will lead to economic development and tourism promotion leading to job generation. I do hope that the new dispensation at the Centre will assist the State Government to implement the multi-crore road development projects. In a federal structure, the Centre has to assist States in developmental activities. This highways would connect northern and western parts of the State, besides easier access to Andhra Pradesh, Goa and Maharashtra. I earnestly request the Hon'ble Minister to include this SH upgradation into NH during the current financial year.

*SHRI K. PARASURAMAN (THANJAVUR): I would like to place below mentioned demands in respect of the people of my Thanjavur Lok Sabha Constituency, Tamil Nadu. Thanjavur – Pattukottai – Aranthangi – Karaikudi – Kallal - Kalayarkoil-Maravamangalam – Ilayandugi – Paramakudi – Mudukulanthur - Sayalkudi road is an important state highway (SH 29) connecting important districts of Thanjavur, Pudukottai, Sivagangai, Ramanathapuram, etc and arterial road of interstate cities of Tamil Nadu, port connectivity and running along the coastal area. This road is having a total length 248.2 km. There is very heavy traffic flow. Hence upgradation of state highway to National Highway is necessary.

Perambur-Manamadurai is an important National Highway in Tamil Nadu (NH-226 Extn). It connects Perambalur, Ariyalur, Thanjavur and Pudukottai districts. In this road, fabulous Thiruvaiyaru town exists at Km 56/4. Thiruvaiyaru is one of the ancient and historical important towns in Tamil Nadu. Pilgrims from several parts of the country visit Ghingalur Chandran temple, Ayyarappar temple, Poondimatha Basilica. The famous Thiyagaraja Aradhana festival celebrated every year attracts music lovers from all around the world. It will be music extravaganza for musicians.

As there is no railway at Thiruvaiyaru, Road transport is the only source of movement. The stretch passing through this town is highly congested, where narrow carriageway exists and no berms also causing traffic congestion frequently. In order to facilitate continuous flow of traffic by diverting the vehicles through outer of town, the new bypass road is proposed diverging at km 55/6 and merging at km 61/4 of Perambalur-Manadaruai road. The total length of bypass will be around 6.00km.

The traffic between Thanjavur and Trichy is very heavy. Thousands of vehicles pass through this stretch every day and it remains congested at several points. It hinders free flow of traffic movement and prone to fatal accidents also. Considering this, demand for strengthening and widening of Tnanjavur-Trichy stretch of National Highway (NH 67) has gained momentum. However, I understand that progress of this project is very slow and it has to be speeded up.

I shall, therefore, request to kindly take necessary steps in speeding up of this project and allocate adequate funds at the earliest.

The traffic between Thanjavur and Nagapattinam is very heavy. Thousands of vehicles passes through this stretch every day and it remains congested at several points. It hinders free flow of traffic movement and prone to fatal accidents also. Considering this, the demand for widening and strengthening of Thanjavur –Nagapattinam stretch of National Highway (NH 67) has gained momentum. This stretch of NH is very vital. Besides, Thanjavur pilgrims from all over the country and abroad make it a point to go to Nagapattinam for their visit to Velankanni and Nagore. Both are holy shrines of Christians and Muslims respectively. However, I understand that progress of this very important project is very slow and it has to be speeded up.

I shall, therefore, request to kindly take necessary steps in speeding up of this project and allocate adequate funds at the earliest.

Thirukattupalli –Sengipatti-Pattukottai Road (SH 99) is an important state highways connecting three districts Trichy, Thanjavur and Pudukottai for a total length of 71.40 km. The stretch from Thirukattupalli to Sengipatti is in damaged condition due to more than three sand quarries operating and famous Poondi Matha Basilica located in the origin of the road. Hence it is very essential to rebuild the stretch km 2/0 –4/0 and 9/0 –11/6 for a total length of 4.60 km.

Thanjavur-Periyakangeyampatti Road is an important major district road running on the Cauvery delta districts. It connects industries and assists farmers to carry their Agro products to the marketing places. The stretch km 3/8-6/0,10/0-13/6 and 15/4-16/0 for a length of 6.20 km are in damaged condition. Hence it is essential to rebuild the stretches. In this regard, a letter has already been sent to the Hon. Minister Shri Nitin Gadkar, Minister of Road Transport and Highways and Shipping on 30th June 2014.

I shall, therefore, request to kindly take up the project on priority and sanction adequate funds for the same at the earliest.

श्री धनंजय महाडीक (कोल्हापुर): महोदय, आपने इस महत्वपूर्ण विषय पर मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। जैसा कि सभी सम्माननीय सदस्यों ने कहा श्री गडकरी जी ने इस साल के बजट में 37880 करोड़ रुपए रोड बनाने के लिए अलाट किए हैं जिससे 8500 किलोमीटर रोड कंस्ट्रक्शन का लक्ष्य और इसके साथ ही गैस लाइन फाइबर ओपटिक एंड पावर लाइंस भी बिछाने का इरादा है।

माननीय प्रधानमंत्री जी ने चुनाव से पहले बहुत बार कहा था कि अच्छी सड़कें होंगी तो देश का विकास होगा। हम भी मानते हैं कि अगर ट्रांसपोर्ट, कमर्शियल ट्रांसपोर्ट वीक होगा तो आर्थिक विकास भी असंभव होगा। अच्छी सड़कें होना जरूरी है। अगर आप आज सड़कों की स्थिति देखें तो पाएंगे कि सभी हाइवेज़ के काम बहुत धीमी गति से चल रहे हैं। पिछले पांच सालों में सरकार ने घोषणा की थी, 92851 किलोमीटर में से 54478 किलोमीटर हाइवे बनाने का प्रस्ताव था जिसमें सिर्फ 21787 किलोमीटर का काम पूरा हुआ है। क्या वजह है कि इतना बड़ा काम रुका हुआ है या धीमी गति से चल रहा है? गोल्डन कोरीडोर का जिक्र बहुत सदस्यों ने किया है, यह भी अधूरा है। यह कब तक पूरा होगा? क्या इसकी कोई पालिसी है? यह बताया गया कि अच्छी और पक्की सड़कें होनी चाहिए, इसके साथ रोड सेफ्टी पर भी विचार होना चाहिए।

सभापति जी, आज देश में दो करोड़ ड्राइवर्स हैं जो हेवी और सेमी हेवी वेहिकल्स चलाते हैं। तकरीबन 20 करोड़ ड्राइवर्स लाइट वेहिकल्स चलाते हैं। एक सर्वे के अनुसार ट्रांसपोर्ट रिसर्च विंग सर्वे में एवसीडेंट में मरने वालों की संख्या 1,40,000 है। तकरीबन 4,50,000 लोग एवसीडेंट में मेजर जख्मी होते हैं और 15,00,000 से ज्यादा लोग माइनर जख्मी होते हैं। इसके लिए कोई स्पेशल प्रोवीजन होना चाहिए जिससे नेशनल रोड सेफ्टी और ट्रैफिक मैनेजमेंट से लोगों में अवेयरनेस आए। रोड ट्रांसपोर्ट मिनिस्ट्री ने पिछले दिनों में 734 करोड़ रुपया ट्रामा केयर सेंटर, जो हर 50 किलोमीटर पर होना चाहिए, के लिए एलॉट किया था। किसी को पता नहीं कि यह पैसा कहाँ गया। ऐसा सुनने में आया है कि हाइवे के बगल में शहर में सिविल अस्पतालों में यह पैसा दे दिया गया। लेकिन क्या संभव है कि जब हाइवे पर एवसीडेंट हो और जख्मी आदमी को शहर के अस्पताल में ले जाने तक वह जिंदा बच जाए? यह असंभव लगता है इसलिए 50 किलोमीटर पर एक ट्रामा केयर सेंटर होना बहुत जरूरी है। ऐसी योजनाएं बनाने की बहुत जरूरत है। मेरा मानना है कि अगर इन योजनाओं से कोई लाभ नहीं होता है तो ऐसी योजनाएं बनाने का क्या मतलब है। यह सुनने में आया है कि 140 एम्बुलेंस गवर्नमेंट के द्वारा एनएचएआरएसएस को दी गई थी जिसकी डालत अभी खरता है। इसमें बहुत सी एम्बुलेंस बंद हैं। इसके लिए भी पालिसी बननी चाहिए।

सभापति जी, अगर सरकार चाहे तो अवेयरनेस विप्रंट करके एवसीडेंट पर रोक लगाई जा सकती है। मैं ऐसा मानता हूँ कि accidents are man made disaster. अगर एजुकेशन मिनिस्ट्री केजी से पीजी तक कोई सिलेबस ला सके, सीबीएसई के थू ला सके और मोटर ड्राइविंग स्कूल में कुछ सिखा सके तो इसका फायदा लोगों को होगा। हर राज्य में एक ट्रेनिंग इंस्टीट्यूट पहले एलॉट किया गया था। क्या सभी ड्राइवर्स के लिए एक ट्रेनिंग इंस्टीट्यूट एक राज्य में सफिशिएंट है? क्या इसमें सभी ट्रेनिंग ले सकते हैं? इस पर विचार करना जरूरी है। हर साल रोड सेफ्टी का ऑडिट होना जरूरी होता है। क्या इसका ऑडिट हुआ है? अगर हुआ है तो मेजर सेफ्टी मीजर्स का पालन किया गया है? यस्टे पर वैंज़ बैरियर्स लगाना जरूरी है। पीरियोडिकली रिपेयर होना जरूर है। रिप्लेविटव लाइट और पेंट होना जरूरी है। इन सबका हमें अभाव दिख रहा है। इसके साथ हैल्थ पर भी विचार होना चाहिए। हेवी वेहिकल्स ड्राइवर्स तीन-चार राज्यों से गुजरते हैं और 15 दिन तक ट्रैवल करते हैं। हर राज्य का वलाइमेट, खाना, पानी अलग होता है। ट्रक टर्मिनल्स बनाए जाने चाहिए जहां इनकी सेफ्टी और हैल्थ का मैनेजमेंट हो सके। गाड़ियों का मंटेनेंस हो सके। बड़ी गाड़ियों को रोकने के लिए जगह होनी चाहिए। अपनी फैमिली से दूर होने के कारण ये शराब के आदी हो जाते हैं। एक सर्वे के अनुसार 35 परसेंट ड्राइवर एड्स के शिकार हुए हैं। हमें इस पर गंभीरता से विचार करना होगा।

हेवी व्हीकल ट्रक टर्मिनल मेन्टेनेन्स के साथ-साथ अभी टोल का भी एक महान विषय बाकी है। टोल एक बहुत सीरियस इश्यु हो चुका है। जो भी कंपनियां, एजेन्सीज टोल चलाती हैं, ऐसा पाया जाता है कि वे 38 परसेंट अपना कलैक्शन छुपाती हैं। इसलिए इसके बारे में भी विचार होना चाहिए और इसमें ट्रांसपैरेन्सी होनी चाहिए। अन्यथा यह टोल कभी बंद नहीं हुआ तो लोगों में नाराजगी पैदा हो सकती है और उसके कारण तॉ एंड ऑर्डर की सिचुएशन पैदा हो सकती है।

माननीय सभापति : प्लीज, अब समाप्त कीजिए। श्री वृजभूषण शरण जी, अब आप बोलिये।

श्री धनंजय महाडीक : अंत में मैं कोल्हापुर अपने संसदीय क्षेत्र का एक विषय सदन में रखना चाहता हूँ। कोल्हापुर दो स्टेट्स को कनेक्ट करता है, यह बहुत इम्पोर्टेंट इश्यु है। कोल्हापुर से गारगोटी से गोवा जाने का एक रोड बहुत सालों से लम्बित पड़ा है, जंगल की वजह से या फॉरेस्ट की परमिशन के बगैर यह अधूरा पड़ा है, कृपया इसे शीघ्र पूरा किया जाए। यही कहकर मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

***साध्वी सावित्री बाई फुले(बहाराइच):** 2014-15 के लिए सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के अधीन अनुदानों की मांग पर अपने विचार रखने के लिए मुझे मौका दिया गया है जिसके लिए मैं आपकी आभारी हूँ। इस बजट में सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के अंतर्गत अनेक महत्वपूर्ण योजनाओं की घोषणा हुई है। विकास के मापदंड पर अत्यधिक पिछड़े क्षेत्रों में केंद्र सरकार द्वारा सड़क निर्माण पर विशेष ध्यान देने की जरूरत है। मैं नेपाल के सीमावर्ती जिलों विशेषकर अपने संसदीय क्षेत्र बहाराइच में केंद्र सरकार द्वारा विशेष योजना के अंतर्गत सड़क निर्माण के लिए अनुरोध करती हूँ। मैं इस मंत्रालय से जुड़ी हुई अपने संसदीय क्षेत्र की मांगों पर आपका ध्यान आकर्षित करना चाहूँगी। नेपाल की अंतरराष्ट्रीय सीमा से सटा हुआ मेरा संसदीय क्षेत्र बहाराइच विकास के नाम पर पूरी तरह से पिछड़ा हुआ है। क्षेत्र में रेलवे की बड़ी लाइन की सुविधा के अभाव में जनता जर्जर सड़क मार्ग से यात्रा करने को मजबूर है। मेरा मंत्री जी से अनुरोध है कि सामरिक ट.स्टि से महत्वपूर्ण राष्ट्रीय राजमार्ग 28 सी जो प्रदेश की राजधानी लखनऊ को नेपाल की अंतरराष्ट्रीय सीमा से जोड़ती है, उसका निर्माण प्राथमिकता से करवाएं साथ ही इसे 4 लेने किये जाने की संस्तुति करें। वर्तमान में राष्ट्रीय राजमार्ग 28सी की हालत अत्यंत जर्जर है। जिस पर पता ही नहीं चलता की सड़क पर गड्ढे हैं या गड्ढे में सड़क। प्रदेश की राजधानी लखनऊ से बहाराइच, श्रवस्ती, गोंडा एवं बलरामपुर जनपदों को जोड़ने वाली इस सड़क के शीघ्र निर्माण के लिए विगत कई वर्षों से आंदोलित क्षेत्र की जनता ने हमारी पार्टी को भारी मतों से विजयी बनाया है। जन भावनाओं का सम्मान करते हुए इस सड़क को विशेष प्राथमिकता के आधार पर पूरा करने का आग्रह करती हूँ। साथ ही इस राजमार्ग पर घाघरा नदी पर बने संजय सेतु पर विगत 30 वर्षों से टोल टैक्स की वसूली हो रही है, मेरा आपसे विशेष अनुरोध है कि अच्छी सड़क सुविधा के अभाव में इस टोल को बंद कर यात्रियों को कुछ राहत दी जाए। वर्तमान में इस सड़क के निर्माण हेतु कांटेक्टर को पर्यावरण एवं वन विभाग से वलीयॉरेंस नहीं मिल पा रहा है। ऐसे मामलों में मंत्रालयों में परस्पर सहभागिता एवं सहयोग हेतु जो कार्ययोजना बजट में आपने प्रस्तावित की है उसका मैं समर्थन करती हूँ।

उत्तर प्रदेश के तराई क्षेत्र में स्थित मेरा संसदीय क्षेत्र बहाराइच, जिसका पश्चिमोत्तर भाग जंगलों द्वारा आच्छादित है, के भरथापुर, बंदरहिया, विशुनापुर, चितलहवा, गिरजापुरी, सुजौली, नई बस्ती, कारीकोट, रमपुरवा मातेही, धर्मपुर, सेमरी मलमला, मझौंव, बभनिया फाटा, गंगापुर, माधवपुर पेटरहा आदि जंगलों से घिरे सैकड़ों गाँव में सड़क संपर्क मार्ग न के बराबर है। वन विभाग द्वारा आपत्ति के कारण सड़क एवं नदी नालों पर पुल पुलिया का भी निर्माण संभव नहीं हो पाता है जिसके कारण क्षेत्र की जनता को बाजार एवं कस्बों तक जाने में बड़ी मुश्किल का सामना करना पड़ता है एवं जंगली पशुओं के हमले से दुर्घटना का भी शिकार होना पड़ता है। नदी नालों पर पुलिया न होने के कारण पानी के तेज बहाव में जान माल को भारी क्षति पहुंचती है। ऐसी स्थिति में आपसे मैं मांग करती हूँ कि जंगली क्षेत्रों को केंद्रीय सड़क निधि के अंतर्गत प्रमुख मार्गों से जोड़ा जाए ताकि यहाँ की जनता के जीवनस्तर में व्यापक बदलाव लाया जा सके। साथ ही क्षेत्रवासियों को जंगली जानवरों के हमले एवं बाढ़ की समस्या से बचाया जा सके। आपसे विशेष अनुरोध है की सुजौली से बकुलहिया फार्म होते हुए फरखापुर तक रोड का निर्माण केंद्रीय सड़क निधि से अतिशीघ्र करवाया जाए जिससे आम जनता को आवागमन में सुविधा मिल सके।

***SHRI P. SRINAVASA REDDY (KHAMMAM):** National Highway are playing a vital role in our country's development. Connectivity and mobility is the key to reaching out and opening up new opportunities. With the construction of National highways, India is rapidly transforming. Whenever the roads network has come up the rural economy and quality of life has improved.

The Hon'ble Finance Minister in his Budget speech recognized the road sector as an important artery of communication in the country and stressed on the need to feed its huge investment requirement as well as carry out debottlenecking from the maze of clearances. An amount of 37,880 crore has been proposed for investment in the NHAI and State Roads including for North East.

Recently Hon'ble Transport Minister himself expressed that Banks have shown reluctance to finance highway projects and also a very huge amount is caught in dispute between NHAI and the private players. Thereby, Government is forced to think and plan to fund Highway Projects on cash contract or Engineering Procurement and Construction (EPC) mode, as the private players have shown no interest in highway sector to pick up projects under PPP mode. Government's bold initiative of planning to set up a corporation to deal with financing of EPC mode projects is a welcome step in the right direction.

Since, it is bold initiative by Government to rejuvenate the road sector, some of the other measures announced in the Budget will go a long way in accelerating the pace of road construction in the country. The Government, if provides, a conducive tax regime for Infrastructure Investment, encouraging banks to extend long term loans to the infrastructure sector, it will prove to be a game changer in infrastructure financing in road sector.

Now, I come to the road network in my own State of Telangana, I request the Government to consider the following roads to announce as National Highways, as these roads are life line for the backward region of Telangana, which mainly covers tribal area.

The State Highway connects NH 163 and NH 30 and facilitates traffic from Chattisgarh State to the temple town of Bhadrachalam and will help in combating LWE extremism in the area as the road passes along the Godavari River, sand from the river can be transported to Hyderabad.

The road is an important link between NH 30 and NH 163. It connects industrial towns of Burgampadu, Sarapaka, Aswapuram, Manuguru, Mangapeta and the tourist place of Bhadrachalam of Khammam district. The road greatly facilitates transportation of coal from the Singareni Collieries to thermal power stations, paper and other industrial need in the area.

The road is a very important State Highway connecting NH 65 and NH 16 and passes through Khammam, Wyrā, Tallada, Kallur, Penubli, Sathupally and Aswaraopeta towns of Khammam district of Telangana state and Jangareddygudem of West Godavari district in Andhra Pradesh State. The

highway is an important link that connects northern coastal districts of Andhra Pradesh with Hyderabad, Warangal, Karimnagar, Nalgonda and other districts of Telangana State. It is an important route for Telangana State to the ports at Kakinaa and Vizag.

I request the Hon'ble Minister to consider the above mentioned roads in the interest of backward region and newly carved Telangana State.

श्री बृजभूषण शरण सिंह (कैसरगंज) : माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे अनुदान की मांगों पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। हमारे देश के अंदर यातायात का उत्तरोत्तर विकास हुआ है। हम सब लोग जानते हैं कि प्राचीनकाल में लोग लम्बी दूरी की यात्रा पैदल तय करते थे। आदि गुरु शंकराचार्य ने भारत की यात्रा पैदल पूरी की थी। मुगलकाल में ऊंटों, हाथियों और घोड़ों के माध्यम से यात्रा होती थी... (व्यवधान) चंद्रशेखर जी ने भी पूरे भारत की यात्रा की थी, लेकिन उस समय सुविधा हो चुकी थी। अंग्रेजों के समय घोड़ा गाड़ी का प्रयोग हुआ करता था। परंतु आज इस यातायात में जो बड़ा परिवर्तन हुआ, वह 1990 के बाद हुआ। मैं एक पंक्ति कहना चाहता हूँ - "कोई चलता पगचिह्न पर, कोई पगचिह्न बनाता है, वही सूरमा इस जग में धरती पर पूजा जाता है।" आज मैं सूरमा श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी को याद कर रहा हूँ और 1996 की एनडीए की सरकार को याद कर रहा हूँ, जिसने यातायात के बारे में, सड़क के बारे में एक नया इतिहास लिखने का काम किया था। जहां अटल जी ने देश को स्वर्णिम चतुर्भुज योजना दी, एक्सप्रेस वे योजना दी, वहीं प्रधान मंत्री ग्रामीण सड़क योजना के तहत गांवों के लोगों को भी अच्छी सड़कें देने की कोशिश की। इसलिए मैं पंडित अटल बिहारी वाजपेयी को सलाम करना चाहता हूँ और देश को बताना चाहता हूँ कि जो पगचिह्न, जो रास्ता अटल बिहारी वाजपेयी जी के नेतृत्व में सन् 1996 में एनडीए की सरकार में बना था, 2014 में वह रास्ता यह वर्तमान सरकार प्रधान मंत्री जी और हमारे माननीय मंत्री जी के नेतृत्व में पूरा करेगी।

महोदय, आज देश की आबादी के केवल दस प्रतिशत लोगों के पास मोटर साइकिल है और डेढ़ प्रतिशत लोगों के पास केवल चार पहिये का साधन है। आज जो राष्ट्रीय राजमार्ग हैं या जो देश की सड़कें हैं, उसमें राष्ट्रीय राजमार्ग का औसत केवल दो प्रतिशत है। लेकिन आज देश की वालीस प्रतिशत आबादी इन सड़कों पर सफर करती है। मैं समझता हूँ कि यह काम भारतीय जनता पार्टी पूरा करेगी, ऐसा हमें और देश के लोगों को विश्वास है।

अब मैं माननीय मंत्री का ध्यान इस बात की तरफ खींचना चाहता हूँ, किसी ने कहा है - "सृजन बीच संभार छिपा है कैसे बतलाऊं परदेसी, सरल कंठ से विषम राग कैसे मैं गाऊं परदेसी।" क्योंकि इस सृजन ने, एक्सप्रेसवे का प्रति घंटा, जो औसत है, कम से कम 15 से 20 आदमियों का है। इस सृजन ने, आज मैं याद दिलाना चाहता हूँ कि राजेश पायलट, जो कांग्रेस पार्टी के एक बड़े नेता थे, वे आज हमारे बीच में नहीं हैं। आज उनकी याद आती है। जब किसान नेता के रूप में कांग्रेस पार्टी में सड़े होते थे तो हम लोगों को लगता था कि कोई किसान नेता आज हमारे बीच में खड़ा है। आज वे हमारे बीच से इसी सड़क दुर्घटना के कारण से चले गए। दिल्ली के पूर्व मुख्यमंत्री साहिब सिंह वर्मा इसी दुर्घटना में गए। सन् 2011 में अरूणाचल प्रदेश के मुख्यमंत्री इसी सड़क दुर्घटना में गए। सन् 2014 की शुरुआत में महाराष्ट्र के उदयमान नेता गोपीनाथ मुंडे आज हमारे बीच में नहीं हैं। इसी सड़क दुर्घटना के कारण येन नायडू भी हमारे बीच में नहीं हैं। मैं तमाम सुझाव ले कर आया था, लेकिन मैं जानता हूँ कि घंटी बजेगी, क्योंकि दस मिनट का समय है। हमारे माननीय मंत्री जी हमसे बहुत ज्यादा जानकार हैं। लेकिन मैं एक सुझाव देना चाहता हूँ कि जो गलत ट्रैफिक चल रहा है, गलत गाड़ियां चल रही हैं, इस विषय में हमें पब्लिक के लोगों को भी इवातव करना चाहिए। हमें ऐसा कोई तंत्र डिवेलप करना चाहिए कि देश के अंदर कहीं भी कोई ट्रैफिक का उलंघन करता हो तो देश का कोई भी आदमी उसका नंबर और उसका फोटो खींच कर भेज दे और यहां से जुर्माना लग कर चला जाए और उसका लाइसेंस कैन्सल हो जाए, तो शायद इस व्यवस्था से हम ट्रैफिक कंट्रोल कर सकते हैं। हमें पब्लिक को इवातव करना चाहिए। उसमें जो जुर्माना है, उसको बढ़ाए और फोटो खींचने वाले को कम से कम आधा पैसा दे दीजिए, फिर देखिए आप चाहे कितने भी कैमरे लगाए, दिल्ली में चाहे कितने कैमरे लगाए, एक दिन नहीं चलने वाले हैं, एक दिन नहीं चलेंगे, लेकिन रोड़ पर इतने कैमरे घूम रहे हैं, इतने बेरोज़गार नौजवान रोड़ पर घूम रहे हैं, वे कैमरा ले-ले कर सड़क पर बैठ जायें और आपको फोटो भेज देंगे। जुर्माने की आधी राशि उनको दे दीजिए और आधी खजाने में जमा कर दीजिए। हमारे हिसाब से समस्या का समाधान हो जाएगा।

दूसरा, ये सड़क के किनारे पेड़, हमारे दिमाग की उपज है, हो सकता है कि सफल हो या न सफल हो, हम देखें कि सड़कों के किनारे जो पेड़ हैं, इनको लगाने में रख-रखाव करने में हमारा कितना खर्च आता है। उसके बाद हम कहां तक सफल हैं। इसलिए हम चाहते हैं कि ये जो पीपीपी मॉडल है, इसमें भी जनता की भागीदारी की जाए और उसमें सबसे अधिक वरियता उनको दी जाए, जिनकी जमीन अधिग्रहण की गई है। 50-100 साल के बाद जब वह पेड़ तैयार हो, वह जितने में बिके उसका जो भी शेयर आप निश्चित करना चाहें, करें और किसान को उसकी भागीदारी अगर मिलेगी तो पूरे देश के अंदर एक क्रांतिकारी परिवर्तन हो सकता है। क्योंकि आज लोग पेड़ लगाना चाहते हैं, लेकिन जमीन नहीं है। वे कहां पेड़ लगाएं? इसलिए मेरा एक सुझाव है कि सड़कों के किनारे जो खाली जमीनें पड़ी हैं, इनको गांव के लोगों को, इसमें प्राथमिकता जिनकी जमीनें चली गई हैं, अगर उनको हम दें, पेड़ कौन सा लगाए, वे सब हम निश्चित करें, लेकिन उनकी भागीदारी कर दें, उनको लीज़ पर दे दें। उसका शेयर कुछ हम रख लें, कुछ उनको दे दें तो हम समझते हैं कि एक बहुत बड़ा परिवर्तन होगा। जो सरकारी पेड़ लग रहे हैं, देहात में एक कहलवत है कि - नौ की लकड़ी, नब्बे खर्च। हम इतना पैसा खर्च कर रहे हैं। उत्तर प्रदेश के हमारे पूर्व मुख्यमंत्री मुलायम सिंह यादव जी बैठे हैं। मैं इनको धन्यवाद दूंगा कि इन्होंने अपने समय में जो वृक्ष लगाए थे, वे उत्तर प्रदेश के अंदर आज बहुत शानदार हैं। लेकिन आज अगर देखा जाए तो हमारा खर्च ज्यादा है और आमदनी कम है, इसलिए पब्लिक को अगर हम किसी तरीके से इससे जोड़ सकें, यह तंत्र क्या होगा, वह आप जानें। ... (व्यवधान)

माननीय सभापति : बृजभूषण शरण सिंह जी, अब आप समास कीजिए।

श्री बृजभूषण शरण सिंह : महोदय, आप हमारी पार्टी के समय में से दो-तीन मिनट काट लीजिएगा। माननीय मंत्री जी को मेरा दूसरा सुझाव है, हम जानते हैं कि वह विषय माननीय मंत्री जी के ध्यान में आ गया होगा, लेकिन हमारी भी कुछ जिम्मेदारी है, इसलिए मैं सुझाव दे रहा हूँ। हाईवे पर ट्रकों को खड़ा करने की व्यवस्था जितनी अच्छी होनी चाहिए, वह नहीं है। जब ट्रक हाईवे पर सड़े होते हैं, तो रोड़ सफा होता है। इस योजना को जब बनाया गया था और जब सरचार्ज वसूला गया था, तो यही कहा गया था कि लोगों का ईंधन बचेगा, लोगों का समय बचेगा, इसलिए देश की जनता ने सरचार्ज को खुशी-खुशी स्वीकार कर लिया। मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूँ कि यह टोल पृथा समाप्त होनी चाहिए। इसकी जगह पर आप और अधिक सरचार्ज बढ़ा लें, लेकिन यह टोल पृथा समाप्त होनी चाहिए। देश की जनता इसके लिए तैयार है।

मैं आपसे कहना चाहता हूँ कि बीओटी पूर्णाली निर्माण के लिए असफल है। हम जानते हैं कि इस पर आपका चिंतन पहुंच चुका होगा। एन.एच.ए.आई. के सभी महत्वपूर्ण पदों पर वेयरमैन के निजी आदमी बैठे हुए हैं। एक रिपोर्ट है, ट्रांसपैरेसी इंटरनेशनल के अनुसार ट्रक ट्रांसपोर्टर्स से प्रति वर्ष पांच अरब डॉलर का घूस लिया जाता है। ... (व्यवधान) क्या आपको नहीं मालूम है कि आर.टी.ओ. को कितनी पॉवर मिली है?

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से अग्रह करना चाहता हूँ, जैसे मैं बहुत से सुझाव लाया था, लेकिन हम जानते हैं कि जो हमारे मन में है, वह आपके इस पर है, इसलिए आप भगवान के भरोसे इस विषय को मत छोड़िए, देश इंताजार कर रहा है, दमदारी के साथ आगे बढ़िए।

***SHRI C. MAHENDRAN (POLLACHI):** I humbly submit my profound thanks to the Tamil Nadu Chief Minister Hon'ble Puratchi Thalaivi Amma for being given me an opportunity to be a Parliamentarian in this Hon'ble House.

I am also thankful to the people of my Pollachi Constituency for selecting me as a Member of Parliament with thumping majority, grace and blessing of our great political mentor, the Tamilnadu Chief Minister Hon'ble Puratchi Thalaivi Amma.

The project road starts from Dindigul and ends at Tamilnadu/Karnataka nearly 268 kms. The project is divided into two packages. One from Dindigul to Coimbatore covering 149 kms and the rest from Coimbatore to Karnataka border covering 3 major districts of Tamilnadu, vide Dindigul, Tirupur and Coimbatore.

The project road pass through major built-up areas vide Oddanchatram, Chatrapatti Aayakudi, Madathukulam, Udumalpet and Pollachi. Out of this major area comes under Pollachi constituency.

Presurvey for the entire stretch on the existing project road has already been completed. All the major existing structures consist of major bridges, minor culverts, slab culverts, pipe culverts in this project by M/s Mott Mac Donald to give modified variation proposal. The PPPAC proposal for the first package is under finalization for 4 laning land acquiring process initiated and 3(a) Notification published.

Nearly 6 Road Over Bridges to be implemented on the railway lines along with bypass in package I covers Oddanchatram, Chatrapatti, Ayakudi, Madathukulam, Udumalpet and Pollachi areas.

National Highway Authority of India Headquarters requested M/s Mott Mac Donald to revised PPAC by incorporating/dealing certain provision so that the project become viable and Built Own and Transfer mode.

Final Feasibility report is to be submitted by the consultant to NHAI as per the meeting held on 16.07.2014 at NHAI Chennai. The original proposal for 4 laning is done for 60 m ROW, but as the new guideline for 4 laning it is only 45m ROW, as such again the consultants are requested to prepare the LPS and land sketched to 45 m ROW. (Road Over Bridge)

The project NH –209 will be taken up after the approval of Final Feasibility Report by the competent authority. This will reduce vehicular traffic to the great extent and reduce fuel consumption and save our country's economy. It will create Employment Opportunity to the people in my constituency. This will be much useful to the Exporters and Importers from Coimbatore, Kinathukadavu, Pollachi, Udumalpet, Madathukulam for their easy movement of cargo to Tuticorin port. Additional export possibilities can be evolved. It will create good development of Tourism in our constituency.

I request the concerned Ministry to allot immediate funds to implements the project on war footing for the development of our surface on the national road map of our country.

ओडॉ. किरिंट पी. सोलंकी (अहमदाबाद) : मेरा स्पष्ट मत है कि किसी भी देश के विकास के लिए सड़क परिवहन और राजमार्ग इंफ्रास्ट्रक्चर का रोल अहम होता है। मैं हमारे पूर्व प्रधानमंत्री श्री अटल जी और एन.डी.ए. सरकार का आभार व्यक्त करता हूँ कि उन्होंने भारत को प्रभावशाली एवं अच्छी सड़क निर्माण का प्रारंभ किया। एनडीए सरकार सुवर्ण चतुर्भुज राजमार्ग का निर्माण करने की शुरुआत की उसकी बजट से ये देश ने विकास की नयी दिशा पकड़ ली। मैं एनडीए सरकार का धन्यवाद करता हूँ कि मेरे क्षेत्र अहमदाबाद से बड़ोदरा का एक्सप्रेस हाईवे का जो निर्माण हुआ है, उससे अंतरराष्ट्रीय स्तर के राजमार्ग कैसा हो उसकी अनुभूति होती है। यह राजमार्ग परिवहन क्षेत्र में आशीर्वाद रूप है।

हमारा ध्येय प्रतिदिन 20 किलोमीटर राजमार्ग का निर्माण करना था मगर एनडीए सरकार के बाद पिछले 10 सालों में यह ध्येय में गतिरोध आया है और महज 5 किलोमीटर प्रतिदिन की रफ्तार से ही सड़क निर्माण हो रहा था।

मगर अब फिर से अपने प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में जब एन.डी.ए. की सरकार बनी है तब मेरा यह स्पष्ट मानना है कि सड़क निर्माण में और भी तेजी आएगी और फिर से देश का विकास को तेजी मिलेगी।

मैं गुजरात के अहमदाबाद वेस्ट संसदीय क्षेत्र से प्रतिनिधित्व करता हूँ। मेरी आपके माध्यम से मांग है कि मेरे क्षेत्र में एनएच-8 पसार होता है, जो वासना धीज से लेकर विशाला सर्कल से जुड़ापुरा होते हुए सरखोज से आगे सौशेड की ओर जाता है। इस क्षेत्र में भारी यातायात के मद्देनजर मेरा निवेदन है कि, यहां विशाला सर्कल से सरखोज तक सीवस लेन पलायओवर धीज का निर्माण करना चाहिए।

मेरा ये भी निवेदन है कि गुजरात सरकार ने अच्छे स्टेट हाईवे का निर्माण किया है, गुजरात सरकार ने गुजरात के स्टेट हाईवे को राष्ट्रीय राजमार्ग का दर्जा देने की मांग की है, मेरी आपसे प्रार्थना है कि गुजरात सरकार यह मांग को स्वीकार करना चाहिए और गुजरात सरकार ने जितने ही स्टेट हाईवे चिन्हित किया है, उसे राष्ट्रीय राजमार्ग में परिवर्तित करना चाहिए।

18. Speech was laid on the Table

गुजरात के पास देश में सबसे लंबा दरिया किनारा है, जो 1600 किमी लंबा है। उन कोस्टल तट पर गुजरात में कई अहम बंदरगाह हैं, जो न सिर्फ गुजरात के परंतु पूरे देश के आयात एवं निर्यात में बड़ा अहम योगदान है। गुजरात के 1600 कि.मी. लंबे समुद्री किनारा पर कोस्टल मार्ग का निर्माण किया है, जो यातायात के लिए बहुत अहम है और देश के विकास में भरपूर योगदान करता है। मेरी प्रार्थना है कि गुजरात के कोस्टल मार्ग को राष्ट्रीय राजमार्ग में परिवर्तित किया जाए, इसकी वजह से देश की तरक्की एवं विकास में भारी योगदान मिलेगा।

जहां तक टोल बूथ का सवाल है, उसमें टोल कनेक्शन के बारे में एक स्पष्ट नीति निर्धारित करनी चाहिए। लोगों को टोल प्लाजा पर होती असुविधाओं को समाप्त करने का उपाय करना चाहिए। मेरी यह भी मांग है कि सांसद एवं अन्य चुने हुए प्रतिनिधियों के प्रति वहां के स्टाफ का व्यवहार सौजन्यपूर्ण होता नहीं है। उदाहरण के तौर पर जब कोई सांसद को गाड़ी लेने जाती है तब कई टोल प्लाजा के स्टाफ सांसद महोदय की कार में मौजूदगी का आग्रह करते हैं। ये बहुत छोटा मसला है मगर सांसदों की गरिमा से जुड़ा हुआ है, मेरी मंत्रालय से मांग है कि सांसद को इलेक्ट्रॉनिक विप मुद्देया कराना चाहिए, जो पूरे देश में पूवास के लिए उपयोग में आ सके।

गांधीनगर से अहमदाबाद होते हुए सरखोज राजमार्ग पर आने वाले सभी क्लोस रोड पर सीवस लेन पलायओवर का निर्माण करना चाहिए।

***SHRI JAYADEV GALLA (GUNTUR) :** It has become a ritual in this House to identify some of the Ministries and discuss about their functioning and Demands after presentation of the Budget as it is impossible to discuss every Ministry on the floor of House within the given period of time. I thank the Business Advisory Committee that it has identified Ministry of Road Transport and Highways to discuss about its functioning and Demands,

apart from other three important Ministries.

With nearly 49 lakh kms of road, we are one of the largest road networks in the world. Of this, National Highways consists of 93,000 kms. and States constitutes 1.43 lakh kms. Even though we are one of the largest quantity-wise, but if you look at the quality of our roads, we are lagging far behind many countries. I have no hesitation to say that this sector has taken its shape during the period 1998-2004 in the form of NHDP, but there is sluggishness in the progress of construction of Highways during the last one decade or so, except in 2012-13 when it was able to complete 2844 km of NH. But with the present government, I am confident that 'Achche din' (good days) are ahead of us.

" It is good the hon. Finance Minister made an allocation of Rs.3780 crores (21% more) for this sector which is more than Rs.4500 crores when compared to revised estimate of last year and is almost double when compared to the actual of 2012-13 when UPA government could spend only Rs. 21,050 crores. It is welcome as it gives a huge impetus to investment and also speed up construction and award of road projects. The silver lining of this is that the hon. Finance Minister has allotted nearly 40% (Rs. 14,389 crores) of money to rural roads under PMGSY. This clearly shows the commitment of this Government towards rural India which is in the right perspective of making this country 'Ek Bharat-Shresth Bharat'.

My submission would be inconclusive and I would be failing in my duty if I fail to bring to the notice of the Hon. Road Transport Minister the issues and projects pertaining to my State of AP. After bifurcation, we are at the crossroads. We are a revenue-deficit state. We are looking for help from the Union Government, the way farmers look at Rain God for sowing. I thank the hon. Finance Minister's assurance on the floor of the House while replying to the Budget the other day that GOI would take care of all needs of AP. But, Mere words will not do; we have to have something in black and white. So, I request the hon. Finance Minister and the Road Transport Minister to immediately implement all Sections of AP Reorganisation Act without any further delay.

Coming back to the issue under discussion, I wish to submit that the road network in the residuary State is not up to what it ought to have been. It has just 2,950 kms of NH, 42,511 of State Highways and 1 lakh kms of district or rural roads. But there are many State Highways need to be upgraded to the NH level. In the last three years, 48 proposals from the undivided Government of AP received in the Ministry for upgradation of the same. Out of this, 14 are very important stretches consisting of 2,897 kms identified by the residuary State of AP for upgradation to cover important places, major ports, industrial hubs, pilgrim centres and important cities to the level of National Highways and are pending before Ministry for consideration. I only bring to the notice of the Hon. Minister some of the important stretches and request him to take them up in this financial year itself and complete them in a fixed time frame. They are: Kurnool-Atmakur-Dornala-Thokapalli-Pericheria-Guntur; Kappam-Gundipali-Kolar to NH 219.Guntur-Vinukonda-Thokapalli-Nandyal-Dharmavaram-Kodur; Vijayawada-Guntur-Tenali; Nizampatnam-Repalle-Tenali; Visakhapatnam-Tallapalem-Narsipatnam-Chintapalli-Sileru-Motigudem-Chinturu; Tirupati-Naidupeta Road; and Ongole-Kothapatnam.

The entire list has been given in reply to an Unstarred Question No. 100 in Rajya Sabha on 5th December, 2013. I request the Hon. Minister to consider all these proposals and complete them so that there will be infrastructure facility which will boost not only economy but also provide employment to lakhs of people.

The following are some of the stretches which have already been announced but not yet been taken up for construction. Vizag-Chennai Corridor; Chennai-Bangalore Corridor on N.H.-4; and Ring Road in Guntur.

We are a federal set up. And, in a federal set up, if any State is at a disadvantageous position, it is the onerous responsibility of the Union Government to extend a helping hand to that State. After bifurcation, AP is in dreadful state and looking for help even to pay salaries to its employees. If AP is given help and assistance, it can be made as a replicable model for the country. AP is prepared to experiment on it; it is prepared to be a guinea pig for every initiative and experiment that the GOI wishes. An experiment has already been started by the Power Ministry by announcing that a pilot project for providing 24X7 power to people would be started in AP.

We have no logistic hubs of transportation in the country. We are prepared to be experimented for that. You can take AP on pilot basis and make it a logistic hub for transportation and replicate the same in other parts of the country. For this, there is a need for highway road connectivity to all existing major, medium and minor ports, industrial hubs, cities and also to new industrial hubs, SEZs, etc., that are going to be identified for development in the future.

Coming to road safety in India, we are the most undisciplined road users in the world and our road are the most unsafe ones. The Global status report on road safety 2013 estimates that more than 2,31,000 people are killed in road traffic crashes in India every year. Approximately half of all deaths on the country's roads are among vulnerable road users- motorcyclists, pedestrians and cyclists. And, there is no security for women who travel on roads and public transport. The main problem to this is a heterogeneous traffic mix. It includes high-speed vehicles sharing road space with vulnerable road users as well as unsafe road infrastructure and vehicles that are in poor condition. These are all contributing to the high fatality rates seen on Indian roads. And, as I said before, safety of women on Indian roads is also a cause of concern. After Nirbhaya's case, Shri P. Chidambaram has announced, with a lot of fanfare, an amount of Rs. 1,000 crores for safety and empowerment of women. A scheme on Women Safety on Public Road Transport has been conceived under Major Head 3055. And, the Government has also set a deadline of February, 2014, for public transport vehicles running in major cities with population of over 10 lakh to install CCTVs and GPS devices. But, nothing has been done and, till today, not even a single penny was spent. I request the Hon. Minister to take this up on priority and ensure that our women are safe in public transport.

Continuing on the safety aspect, I wish to submit that in 2012 WHO conducted a review of existing laws and regulations within the Government of India's Motor Vehicles Act, with a particular focus on drink-driving and motorcycle helmet wearing. Two proposed legislative amendments suggested are pending before Parliament- one a amendment to the Motor Vehicles Act which proposes to increase fines for road traffic violations as well as address post-crash care, and the other to set up a lead agency for road safety. So, these can be taken up which will, I am sure, bring down fatalities from 2,31,000 to an acceptable level. I also request the Hon. Minister to have more and more trauma centers on the NHs and State Highways and also ambulances for every 4-5 kms. which helps in keeping the death toll low. We can involve private, NGOs, Trusts, etc., not only in setting up of trauma centers but also in providing ambulances on NHs.

The performance of UPA Government with regard to NHAI has been clearly spelt out in the recently released White Paper. It says that 57% of

projects stuck due to UPA Government's policy paralysis. 189 out to 332 NHAI projects in various States stuck in various disputes. Who are responsible for this? The White Paper mentions this. The document also said an I quote: " There was a tendency among Ministries to work in silos and alacrity to dominate over and preserve their individual turfs, even when it goes against the national interest."

It further says: "Undue importance was given to award of project...Awards became a numbers game.... the action of the Department of Financial Services and Ministry of Environment and Forests brought the entire road sector to its knees."

This clearly shows where we stand now. Another reason why the projects struck earlier was this. As per the Ministry of Environment and Forest guidelines, a road project can be awarded if 80% of land is acquired on the appointed date i.e., date of execution. But, the Department of Financial Services directed all state-owned banks that they shall not lend to road projects unless 100% land is available which led to no loan projects. Is this the way to implement projects and is this the kind of co-ordination that should have between the Ministries? I hope that *Ache Din Aagaye hi* (good days have come) and things will move faster.

Hon. Minister set an ambitious target of 30 kms. a day. I remember that UPA has set 20 kms. a day target, but has never achieved it in its life time. It was able to achieve only 3 kms. per day. It is good to set ambitious targets, but unless and until you have planned vision and execution, it would be difficult to achieve. In this case, I hope that the Hon. Minister would achieve this as he has shown the signs of it by recently clearing road projects worth Rs. 40,000 crores. It is also possible to achieve since the Government proposes to amend the Concession Agreement and the bidding document if project is struck due to unforeseen reasons. I think, the proposed changes are with the Ministry and I request the Hon. Minister to clear it early.

Hyderabad-Bangalore is one of the most delayed projects. It is struck between the NHAI and the Ministry of Defence. It is languishing for the last 5 years for clearance from Air Force and Army as the land required for it is under these forces. Air Force and Army are saying to transfer to them the equal amount of land and only then they will clear the project. I request the Hon. Minister to take personal interest in this and ensure that the project is executed by 2015 end.

There are nearly 400 toll plazas in the country. Toll is charged on the NHs irrationally and in violation of rules. There are specific guidelines that prescribe a fixed distance between two toll plazas. But, we have toll plazas in every 5-6 kms. and there is nobody to question them. The classic example is Gurgaon toll plaza in Delhi. It was removed after a big agitation not only by local people but also NGOs and others. So, this should be streamlined.

Secondly, for smooth and uninterrupted passage at toll plazas there is a need to introduce electronic toll collection system. What we can do is, NHAI or the Concessionaire can issue Radio Frequency Tags to vehicles similar to the ones that have been given to MPs to enter into the precincts of Parliament. The tag can be attached on the windshield of the vehicle. The tag can be recharged like we do for Metro Cards and till the balance is over vehicle can be allowed to pass without any interruption. This will smoothen traffic at toll plazas.

In the end, all I would say is that roads play a pivotal role not only for connectivity but also for economic development and growth trajectory of this country. It is an important sector of infrastructure without which it will not only cripple our economy but also impacts social integration.

***SHRIMATI POONAM BEN MAADAM (JAMNAGAR):** The first general budget of the NDA government was announced on 10 July 14 by Hon'ble Finance Minister Shri Arun Jaitley. The budget has been distinct in its unprecedented detail and thrust towards the development of road transport and highways of this country. This is reminiscent of the Vajpayee era and in sharp contrast to the UPA government of 10 years which was marked by slow approvals, disputes and poor implementation. I support the demand for grants for the Ministry of Road Transport and Highways.

The NDA Government has a credible history in developing roads and Highways. Way back in 1999 itself, the Atal Bihari Vajpayee Government had launched National Highways Development Project (NHDP). Six years of NDA regime (1998-2004) have been considered a golden period in terms of infrastructural growth. Carrying this legacy forward, Finance Minister Shri Arun Jaitley budgeted an amount of Rs. 37,880 crore for this sector. An amount of Rs. 3,000 crore was also issued for roads connecting North-East States. The government has also promised expressways around industrial corridors and new airports. Shri Jaitley's provision of 8,500 km of highways in the current fiscal, is three times more than the best achieved in any year.

I would commend the roadmap to lay down 23 km of road/highway everyday. This vision has been well augmented by the proposed infusion of funds into NHAI and the proposal to work on select expressways in conjunction with the development of industrial corridor. Currently, road projects worth Rs. 83,000 crore are pending completion. Since, 2009, the United Progressive Alliance (UPA) government recorded the completion of only three projects, adding just 315 km to the existing highways' network. For the past few years, the projects have not been able to attract private investors, which is why the focus on having projects through government funds. NHAI is also expected to explore the public-private-partnership projects in the sector.

The budget is good for infrastructure as it touches on all aspects that investors wanted to hear across sectors like coal, power, roads, airports and ports. This budget underlined his government's focus on reviving India's economy by giving an impetus to the infrastructure sector. Not only did the finance minister make large allocations to infrastructure, he also set the tone for a better policy framework for execution of projects as he looks to tap private sector resources for the capital-intensive sector.

The task is very challenging because we need to revive growth to raise adequate resources for our developmental needs. But I am sure that under the leadership of our Prime Minister and with support from all sections this government will be able to push development in infrastructure sector.

Now I would like to bring attention of the house to one specific issue of my constituency Jamnagar, which is related to Ministry of transport & highways. In this regard I draw your kind attention to Notification No. SO-312(E), dated 22/02/2012, whereby the Road Transport and Highway

Ministry of Govt. of India has notified NH 947 with a distance of 461 Kms starting from Sarkhej (on NH 8A) connecting Viramgam, Maliya, Dhrol, Jamnagar, Vadinar and Dwarka, and terminating at Okha. However, it may be noted that subsequently NH 947 was omitted by the Ministry in its Notification No. 2309 dated 25/09/2012.

I would like to highlight that Saurashtra and Kutch are two very important regions in the state of Gujarat. The Kandla and Mundra ports are situated in Kutch region and play significant role for industries located in entire state of Gujarat. Further, Jamnagar district of Saurashtra region is industrial hub for Brass industries and corporate giants such as Reliance, Essar and Tata Chemicals have their refineries/plants located in this constituency. At present, the Kutch and Saurashtra regions of Gujarat are connected via state/costal highways and NH 8A, which are not suitable for movement of heavy vehicles. The vehicles from Jamnagar need to take the alternate route via Rajkot to reach Kutch region. This not only increases the length of journey by 45 Kms but also has resulted in very heavy traffic on the Rajkot-Jamnagar-Dwarka-Okha state highway.

I am sure that if existing state/costal highways starting from Sarkhej (on NH 8A) and terminating at Okha via Viramgam- Maliya- Dhrol- Jamnagar- Vadinar-Dwarka is announced (NH 947), the width and condition of roads will improve. This step by the Ministry will be significant as the SMEs and Corporates, which are also the main sources of employment for the people of Jamnagar constituency, will be benefited and encourage business activities. This step will also of great significance to the industries based in and near Ahmedabad as they will be able to connect to ports of Kutch region via NH 8A and proposed NH 947. Apart from trade activities, this step will also help in improving the tourism activities of both Saurashtra and Kutch regions.

I would like to conclude by stating that the state is set for the revival of the golden era of the road infrastructure and highways in this Country as envisaged by Shri Atal Bihari Vajpayee ji. The provisions for road infrastructure and highways sector in this budget not only augurs well for the sector but would be a key catalyst for the growth of the industry and manufacturing infrastructure in this country.

***SHRI K. ASHOK KUMAR (KRISHNAGIRI):** With the blessing of our Hon'ble Chief Minister of Tamilnadu, 'Amma', I would like to raise an important issues of Krishnagiri Parliamentary constituency.

A vehicular underpass also needs to be constructed in NH 46 Krishnagiri to Walajapet at Km 2/600 main entry to Krishnagiri Town at Dhonagonkottai and a vehicular underpass to be constructed in NH 07 Attipalli-Samalpallam Km 88/800. Crossing 6 lane NH 7 to come across the road is very difficult and an average of 2 to 5 deaths has been reported at the above roads/points.

Sir, a vehicular underpass to be constructed at Melasomwarpet nearby Toll Gate in NH 07 Attibele to Krishnagiri at Km 88/500 (near Toll Gate) which is connecting several villages to Krishnagiri Town. Without underpass, the general public, even for burial ground, they have to cross 6 lane NH with dead body which creates lot of traffic problem and road accident.

Another important work in my constituency is for early completion of NHA 66 Krishnagiri to Tindivanam highway project in Tamilnadu.

The above mentioned project has been awarded to M/s Transroy Private Ltd., Hyderabad on 15.04.2012 to lay 182 Km road on NHA 66 from Krishnagiri to Tindivanam with the deadline to complete the project before 15.04.2014. But till date, the above company has completed only 58% of the project work and the remaining 42% is yet to be completed. Due to this inordinate delay in completion of the project, there is lot of road accident happening on this road. So necessary steps may taken against this company for not completing the project on time and order to complete the work expeditiously without any further delay.

Hence, I request the Union Government to take suitable action to complete the above projects in my constituency.

***साध्वी निरंजन ज्योति (फतेहपुर):** मैं सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय की अनुदान मांगों का समर्थन करती हूँ। इटावा से औरिया, भोगनीपुर, पुखरायों, माती, कानपुर देहात व कानपुर नगर फतेहपुर से होती हुई इलाहाबाद तक जाने वाली एनएच 2 व एनएच 24 में 6 लेन का निर्माण कार्य अति धीमी गति से हो रहा है जिसके कारण आम जनता और व्यापारियों को भारी परेशानियों का सामना करना पड़ रहा है। माल की ढुलाई समय पर नहीं होने के कारण कई चीजें खराब हो जाती हैं। उच्च मार्ग पर सड़क दुर्घटनाएं भी बढ़ रही हैं। बाया में बने टोल प्लाजा में तय दर सूची से अधिक पैसा लोगों से वसूल किया जा रहा है जिसको रोकने की आवश्यकता है। बाया से झाँसी राष्ट्रीय राजमार्ग की स्थिति अत्यन्त दयनीय है। सड़क में बड़े-बड़े गड्ढे हैं जिसके कारण गाड़ियों की गति सीमा बहुत कम हो जाती है परिणामस्वरूप न सिर्फ समय की बर्बादी होती है बल्कि वाहनों को भी भारी क्षति पहुँचती है। यातायात के बढ़ते दबाव के कारण उच्च राष्ट्रीय राजमार्ग को 6 लेन का करने की तुरन्त आवश्यकता है। राष्ट्रीय राजमार्ग 91 कानपुर-दिल्ली की भी स्थिति ठीक नहीं है। जगह-जगह सड़क जर्जर हो रही है। इस मार्ग को भी 4 लेन का करने की आवश्यकता है। कानपुर से सागर राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 186 में होने वाले निर्माण कार्य का काम बहुत धीमी गति से चल रहा है। उसे और तेज कराने की आवश्यकता है। निकट भविष्य में जनसंख्या तथा यातायात के दबाव को ध्यान में रखते हुए इसे 4 लेन का कराने की आवश्यकता है। मेरे संसदीय क्षेत्र फतेहपुर में गंगा नदी पर कोतला पुल का निर्माण एवं यमुना नदी पर मवई मकरन्दपुर मार्ग में पुल का निर्माण कराया जाना जरूरी है। खागा-जौवरता-दटगांव रोड होते हुए गंगा नदी पर पुल का निर्माण। अमौला से वर्षा कयोड़य के पास नोन नदी पर पुल का निर्माण। फतेहपुर-बांदा मार्ग में औगासी पर यमुना नदी पर पुल का निर्माण। बहसइव, बछरावां, फतेहपुर से बांदा चित्तकूट तक 4 लेन सड़क का निर्माण।

अतः मेरा अनुरोध है कि उच्च मांगों को सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय की अनुदान मांगों में शामिल कर निर्माण कार्य कराने की कृपा करें।

***SHRI JOSE K. MANI (KOTTAYAM):** Although India has a dense network of roads and highways we are far behind when it comes to the quality of roads. The world economic forum report on travel and tourism competitiveness puts India on rank 85 in the world in terms of quality of roads. It's a known fact as to how majority of roads and highways in India have to be reworked on every year due to their poor quality.

The world health organization released a global status report on road safety 2013 recently which says that the road traffic deaths in India are 18.9 per 1 lakh which is on a higher side. Approximately 3% of GDP is lost annually due to road traffic crash. Also road accidents on national highways constitute 31% of total accidents in the country and 36% of total fatalities in India (source Ministry of Road Transport and Highways). In spite of this the budget has neglected the safety aspect on roads and highways. Out of the total road casualties only 11-49% of seriously injured people are transported by the ambulances. Far greater emphasis should have been given in improving the road and national highway safety measures by expanding infrastructure like intensive trauma care hospitals, increasing 24 hour ambulances on the highways. The Government should perhaps (or could) have boosted the project for trauma care on the national highways started by the previous government.

Also there must be a national helpline for emergency medical services on the highways which would be easier for people to remember. Government has announced a sum of Rs. 50 Cr. for a scheme on women safety on public transport and I think this sum is far too meagre considering the cause.

The roads and highways Ministry recently came out with a white paper listing the problems faced by the road sector which highlighted the problem lack of co-ordination between various ministries as a main reason for road projects not been implemented. Also the NHAI is under massive debts which it owes to infra companies. The Road Ministry had diverted, till 2013-14, Rs. 6,966 crore kept for NHAI to other projects. NHAI is in debt and owes about Rs. 35,000 crore to infra companies.

Kerala is one of the most densely populated states in the country. Given the density of population the spread of national and state highways is also strained. The density of national highways in Kerala per thousand people is less than the national average (Kerala is 0.46km/1000, national average is 0.69km/1000) the width of the highways in Kerala is 30 mts which is narrower than the usual NHAI norms due to problems of population density and land acquisition. This in some way also results in a lot of road accidents. In 2013 alone there were 35,215 road accidents in Kerala which led to the death of more than 4200 people and many others were left injured.

In railways too, the state of Kerala this time had nothing to rejoice from the railway budget. Under these circumstances the government of India had a great opportunity to tap the immense potential of inland navigation of Kerala. A sum of Rs. 4200 crore was announced by the FM in his speech to develop a project on river Ganga (Jal Vikas Marg) National waterway-1 developed between Allahabad and Haldia. Along with this, Inland Waterways Authority of India has also decided to invest Rs. 2000 crore to develop waterway in Odisha (the Inland Waterways Authority of India along with the Odisha Government and Port of Paradip and Dhamra will develop National Waterways-5, which includes stretches of many rivers in Odisha and West Bengal) source PIB.

There are 41 rivers, several backwaters, canals and lakes in Kerala and 1895 Kms of navigable waterways in Kerala. A similar project should have been announced to tap the enormous potential of inland navigation of Kerala. The national waterway-3 does connect various industrial centers to Kochi but still there is ample scope to further improve the canals of Udyogmandal, Champakara and other such ports. Improving inland navigation won't only help big industries but also traditional industries like Coconut, cashew, brick making and fishing. Kerala as everyone knows is one of the most environmentally conscious states in the country. We are also home to the ecologically sensitive Western Ghats. Developing an inland navigation will also help in dealing with the problem of air pollution by reducing the emissions of countless vehicles plying through the narrow highways of Kerala. It can also reduce the stress on the road infrastructure in Kerala thereby minimizing traffic jams at highways and also reduction in road accidents. It is also very cost effective and cheaper than other modes of transport. Unfortunately though the government seems to have turned a blind eye on what could have been a wonderful opportunity to help transportation, benefit trade, economy and environment at the same time through development of inland navigation in Kerala which would have also impacted positively on the national front.

***श्री राहुल कस्वां(चुरू) :** भारत के पास विश्व का सबसे बड़ा सड़क नेटवर्क है, जो 48.65 लाख किमी से अधिक क्षेत्र में फैला हुआ है। सरकार ने दो वर्ष बाद 30 किलोमीटर प्रतिदिन की दर से सड़क निर्माण का लक्ष्य रखा है वर्तमान में 3 किलोमीटर प्रतिदिन की सड़क का निर्माण नहीं किया जा रहा है, पिछली सरकार के समय नेशनल हाईवे बनाने की गति में भारी गिरावट दर्ज की गई है। सरकार का बड़े पेड़ों को मशीनों की मदद से जड़ समेत उखाड़कर फिर से लगाने की तकनीकी बहुत अच्छी है। जम्मू कश्मीर के लद्दाख और लेह क्षेत्र में करीब 20 हजार करोड़ रुपये की धनराशि से सड़क निर्माण का कार्य किया जाएगा। सरकार का यह कदम बहुत ही सराहनीय है। इस राशि को बढ़ाना चाहिए। उच्च क्षेत्र अत्यन्त ही संवेदनशील है, पर्यटन के लिए इसे बढ़ावा देना चाहिए। सरकार ने राजमार्गों की दुर्दशा को देखते हुए बीओटी के बजाए सरकारी धन के तहत राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं का निर्माण करने का फैसला किया है, सरकार इन परियोजनाओं को सरकारी कोष की मदद से पूरा करने के पक्ष में है, जिससे राजमार्गों का निर्माण तेजी से किया जा सकेगा, सरकार की इन परियोजनाओं के लिए वित्तीय निगम बनाने की योजना है। सरकार ने सड़क दुर्घटनाओं के संबंध में राजमार्गों पर 450 स्थानों को चिन्हित किया है, जहां 30 बार तक ऐसे हादसे हुए हैं, उन स्थानों पर दुर्घटनाओं को रोकने की दिशा में कदम उठाए गए हैं। जहां राष्ट्रीय राजमार्ग पर टोल वसूली हो रही है, टोल देने के बाद भी लोगों को गड़कों और उबड़ खाबड़ सड़कों का सामना करना पड़ रहा है, आम आदमी अच्छी सड़क के लिए टोल देता है, ऐसे में एनएच-8 पर टोल वसूली क्यों हो रही है, ऐसी सड़क पर टोल वसूली गलत है। हमारे यहां कागजों में सड़क निर्माण के मानक बहुत अच्छे हैं, लेकिन जमीन पर पालन नहीं होता, इसके लिए जिम्मेदारी तय होनी चाहिए। घटिया सामग्री से सड़कों का निर्माण किया जा रहा है, बहुत पीड़ा के साथ कहना पड़ रहा है कि जांच प्रयोगशालाओं में ठेकेदार अपनी मर्जी से अपने अनुकूल रिपोर्ट तैयार करवाते हैं। राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण की गुणवत्ता का अनुवीक्षण और पर्यवेक्षण भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा लगाये गये पर्यवेक्षण परामर्शदाताओं और स्वतंत्र इंजीनियरों द्वारा किया जाता है, इस टीम में कार्य की गुणवत्ता की देखभाल करने के लिए अनेक विशेषज्ञ, इंजीनियर होते हैं, क्या यह टीम अपने कर्तव्य की पालन कर रही है, इसपर होने वाले खर्च को लगाने का क्या औचित्य है? सबसे कम बोली की व्यवस्था भी दोषपूर्ण है, इस व्यवस्था में ठेकेदार का गुणवत्ता बढ़ाने के स्थान पर खर्च घटाने पर जोर रहता है। यही वजह है कि सड़क बनाने में कमतर सामग्री, घटिया बिटुमन का इस्तेमाल आम बात है, जो सड़क बीस वर्ष चलनी चाहिए वह सड़क एक तरफ बनती है, दूसरी तरफ टूटने लगती है, किसी की कोई जिम्मेदारी नहीं, सारा खेल कमीशन के सहारे चलता है। कुछ समय पहले एक अध्ययन के अनुसार सराब सड़कों के कारण देश की अर्थव्यवस्था को सालाना 30 हजार करोड़ की चपत लगती है, लेकिन सत्ताई यह है कि यह नुकसान इससे भी कहीं ज्यादा है। यह एक राष्ट्रीय अपराध है जिसे आम आदमी वहन करता है। पांच वर्ष पूर्व मेरे संसदीय क्षेत्र में सी.आर.एफ. के अन्तर्गत राजगढ़-बहल राजस्थान सीमा 17 किमी व बैरासर बड़ा से मण्डला-नेशल 20 किमी तक चार-चार करोड़ की लागत से दोनों सड़कों का निर्माण किया गया था, ये दोनों ही सड़के चार-चार माह में खत्म हो गईं। आज यहां का जन-मानस किस हलात में यात्रा कर रहा है, यह भुगतभोगी ही जानता है। इन दोनों सड़कों पर वाहन का चलना असंभव है, इन सड़कों का निर्माण सी.आर.एफ. के अंतर्गत अविलम्ब किया जाए। जिन सड़कों की गारन्टी 5 वर्ष की थी, वे सड़के चार-छ माह में खत्म हो गईं। यह राष्ट्रीय अपराध नहीं तो क्या है? मैं जानना चाहता हूँ कि किन-किन अधिकारियों ने इन सड़कों का निर्माण करवाया था, किसने इनकी जांच की थी, उनके खिलाफ क्या कार्रवाई की गई, जो लोगों की पीड़ा के लिए जिम्मेदार हो, उन्हें क्यों बर्खा किया? हम देश के निर्माण की बात करते हैं क्या ऐसे हलात में हम राष्ट्र का निर्माण कर पाएंगे? सरकारों का भय खत्म हो गया है, किसी की कोई जिम्मेदारी नहीं है। सीमा सड़क संगठन द्वारा सड़कों का निर्माण भी गुणवत्ता के अनुसार नहीं किये जा रहे हैं, मेरे क्षेत्र में नोखा-छापर-श्रीडूंगरगढ़ सड़क का निर्माण उच्च संगठन द्वारा किया गया है, उच्च सड़क बनने के कुछ समय बाद ही खत्म हो गई थी। इसका भी मूल्यांकन होना चाहिए। सीमा सड़क संगठन द्वारा ही पिंतीबंग्गा से रावतसर-नोहर-भादरा-डाबड़ी मोड़ का निर्माण किया गया था, वर्तमान में इस सड़क पर चलना भी संभव नहीं है, रिडकोर द्वारा नोहर-भादरा सड़क का निर्माण किया गया है, शेष रही सड़क की स्थिति अत्यन्त ही दयनीय है, सीआरएफ या अन्य माध्यम से इस सड़क का निर्माण किया जाए। रोहतक-भिवानी-लोहारू-पिताली-राजगढ़, व सिरसा-भादरा-राजगढ़-मलसीसर-झुंझुनू-गुढा-रिंगस को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित किया जाए।

***श्री कौशल किशोर (मोहनतालगंज) :** मैं सरकार और परिवहन मंत्री जी का ध्यान सड़कों की दुर्दशा की तरफ आकर्षित करना चाहता हूँ।

तखनऊ से आगरा तक अर्धनिर्मित नेशनल हाईवे को शीघ्र निर्मित करके निजी वाहनों से टोल टैक्स वसूलना बंद करवाया जाए।

तखनऊ से रायबरेली हाईवे के अर्धनिर्मित कार्य को पूरा करवाया जाए। इसी तरह तखनऊ से शाहजहाँपुर वाया हरदोई राज्य मार्ग को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित करके डिवाइडर युक्त सड़क का निर्माण किया जाए, जिससे दुर्घटनाओं पर रोक लग सके।

प्राधान्य मंत्री ग्रामीण सड़क योजना के तहत अर्धनिर्मित निम्नलिखित सड़कों को तत्काल बनाया जाना आवश्यक है -

18. तखनऊ-सुल्तानपुर रोड स्थित गंगागंज से नगरा होते हुए निगोहा तक।
18. तखनऊ जनपद के विकास खंड माल के सैदापुर चौराहे से गांव मैक्षी तक।
18. ब्लाक बी.के.डी. तखनऊ के गांव बरगडी से गांव शिवपुरी होते हुए इटौंजा तक।
18. तखनऊ नगर के गांव छंदोइया चौराहे से केरिया होते हुए कानपुर रोड बाईपास तक।

इसके अलावा दुर्घटनाओं को रोकने के लिए मेरे संसदीय क्षेत्र मोहनताल गंज में निम्नलिखित सड़कों पर डिवाइडर बनाना जरूरी है -

18. तखनऊ से हैदरगढ़ तक डिवाइडर बनाना।
18. तखनऊ दुवग्गा से माल तक सड़क पर डिवाइडर बनाना।
18. तखनऊ में मवीपनाद से अंधे की चौकी तक डिवाइडर बनाना।
18. तखनऊ में मतीदाबाद से इटौंजा तक तथा रहीमाबाद से माल तक डिवाइडर बनाना।

लखनऊ जनपद के मलिहाबाद से मोहना करवा जनपद उन्नाव तक सड़क गांव जो दोड़ा से गांव नरौसा की पुलिया मोहाम रोड तक पुनर्निर्माण करना जरूरी है। इसके अलावा प्रधान मंत्री सड़क निर्माण योजना के तहत लखनऊ जनपद के ब्लाक मलिहाबाद के गांव बहेलिया से सिन्धामऊ होते हुए गांव लोहजरा तक सड़क का निर्माण व काकोरी ब्लाक के गांव रनिपामझ से माल दुक्क्या रोड तक व गांव दोना से बदबदाखेड़ा गांव होते हुए मोहान रोड तक सड़क का निर्माण अति आवश्यक है।

18. Speech was laid on the Table

श्री धर्मेन्द्र यादव (बदायूँ) : महोदय, आपने मुझे इस महत्वपूर्ण विषय पर बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूँ। यद्यपि माननीय मंत्री जी आप बहुत अनुभवी हैं, तथापि मेरे कुछ सुझाव हैं। सबसे पहले मैं माननीय मंत्री जी को एक सुझाव देना चाहता हूँ कि जब एन.एच.ए.आई. से लेकर तमाम आप प्रोजेक्ट बनाते हैं और प्रोजेक्ट के टेंडर अवार्ड भी हो जाते हैं, फॉरस्ट और एनवायरनमेंट विभाग की कभी एनओसी नहीं होती है और एनओसी न होने के कारण उसकी प्रोजेक्ट कॉन्स्ट कई गुना बढ़ जाती है। इसके कारण कई प्रोजेक्ट के टेंडर्स बाद में कैंसल होते हैं, इसके हम तोग खुद शिकार हैं। अलीगढ़ से कानपुर तक राष्ट्रीय राजमार्ग 91 जिसका टेंडर दो-तीन साल पहले अवार्ड हो गया था, फॉरस्ट विभाग की एनओसी नहीं मिली, फाइनली वह टेंडर कैंसल हो गया। मैं समझता हूँ कि हिंदुस्तान की दुनिया सबसे खराब सड़कों में से एक एनएच 91 है, जो कि अलीगढ़ से एटा, गैन्पुरी, कन्नौज होते हुए कानपुर तक जाता है। साथ ही साथ मैं आपसे निवेदन करूंगा कि लगभग 92,000 किलोमीटर का आपका राष्ट्रीय राजमार्गों का यह नेटवर्क है। जिसमें उत्तर प्रदेश जैसे बड़े राज्य में केवल 7,600 किलोमीटर का राष्ट्रीय राजमार्ग है। माननीय मंत्री जी, इस 7,600 किलोमीटर में से लगभग 4,000 किलोमीटर का एन.एच.ए.आई. और तमाम आपकी एजेंसियों के माध्यम से रख-रखाव हो रहा है। बचे हुए 3,600 किलोमीटर राष्ट्रीय राजमार्ग के लिए उत्तर प्रदेश की सरकार ने वर्ष 2014-15 के लिए आपसे 967 करोड़ रुपये की मांग की थी, जिसके अगेस्ट आपने केवल 347 करोड़ रुपये स्वीकृत किये हैं। उत्तर प्रदेश जैसा महत्वपूर्ण राज्य, माननीय प्रधानमंत्री जी भी उत्तर प्रदेश से निर्वाचित हैं और उसके बाद उत्तर प्रदेश के साथ ऐसा सौतेला व्यवहार, माननीय मंत्री जी मैं उम्मीद करता हूँ कि आप इसका समाधान जरूर करेंगे।

इसी तरह से ऑर्डिनरी रिपेयरिंग के नाम पर उत्तर प्रदेश सरकार ने 90 करोड़ रुपये की मांग की जिसके अगेन्स्ट आपने केवल 15 करोड़ रुपये स्वीकृत किये हैं। इसी तरह से बहुत सारे उत्तर प्रदेश के मामले हैं, जिन पर उत्तर प्रदेश के माननीय मुख्य मंत्री जी ने समय-समय पर कहा है। कई बार यहाँ आदरणीय प्रधान मंत्री को, चाहे आदरणीय मनमोहन सिंह जी रहे हों चाहे मोदी जी रहे हों, लगातार विधियाँ लिखीं। 11 जून को उन्होंने एक विधियाँ लिखी जिसके माध्यम से उन्होंने छः सड़कों की मांग आपके माध्यम से की है। मैं माननीय मंत्री जी को अवगत करना चाहता हूँ कि राष्ट्रीय राजमार्ग 29 जो बनारस-गाज़ीपुर-गोरखपुर जाता है तथा राष्ट्रीय राजमार्ग 24 जो रायबरेली से इलाहाबाद, और लखनऊ से शुरू होता है, यूपीए सरकार ने रायबरेली तक फोर लेन कर दिया। हम आपसे उम्मीद और प्रार्थना करते हैं कि इलाहाबाद जो कि बहुत महत्वपूर्ण नगरी है, प्रधान नगरी है, कुम्भ भी वहीं लगता है, हाई कोर्ट भी है, तमाम बड़े बड़े संस्थान हैं, इलाहाबाद से लखनऊ को जोड़ने का यह जो मार्ग है, अभी अटूट है। इस फोर लेन को पूरा करने की कृपा करेंगे। इसी तरह से राष्ट्रीय राजमार्ग 232 टांडा तालगंज से फतेहपुर होते हुए बांदा तक, और अलीगढ़-कानपुर के बारे में आपसे चर्चा कर ली। रामपुर-रुद्रपुर मार्ग और बरेली-सीतापुर का सैवशन जो लखनऊ से दिल्ली के लिए रूट है, उसमें बरेली से सीतापुर की जो हालत है, वह आप देखेंगे। आदरणीय अटल बिहारी वाजपेयी जी जब प्रधान मंत्री रहे तो उनकी जन्मभूमि बत्श्वर और कर्मभूमि ग्वालियर रही। उनकी इच्छा और तमन्ना रही कि ग्वालियर से लखनऊ तक का एक सीधा राजमार्ग जुड़े जो कि ग्वालियर से इटावा, इटावा से भर्तना, बिगूना, बेला और कन्नौज होते हुए लखनऊ तक जाता है, इस राजमार्ग के बारे में जिसके बारे में बीच में नोटिफिकेशन भी हुआ था, फिर समस्याएँ खड़ी हो गईं। राष्ट्रीय राजमार्ग 91-ए के नाम से यह था जो कि अब बन नहीं पा रहा है। इसलिए हम माननीय मंत्री जी से उम्मीद करेंगे कि इन राजमार्गों की ओर विशेष ध्यान देंगे और उत्तर प्रदेश सरकार के माननीय मुख्य मंत्री जी ने जो समय-समय पर आपसे कई मांगें रखी हैं, उन मांगों पर भी ध्यान देंगे। साथ ही माननीय मंत्री जी से एक शिकायत भी है कि आपने जो प्रॉपॉजिटिव की 9 सड़कें ली हैं एक बैठक के माध्यम से, उसमें उत्तर प्रदेश के लिए एक भी सड़क नहीं ली है। ... (व्यवधान) उत्तर प्रदेश जैसे महत्वपूर्ण राज्य के लिए अगर आप ऐसा ही करेंगे तो हम लोग तो बहुत उम्मीद लगाए हैं। आपके मुम्बई-पूना के बारे में हमने बहुत तारीफ सुनी है। हम उम्मीद करते हैं कि जैसे आपने मुम्बई-पूना रोड बनाई है, ऐसी ही सड़कें आप पूरे देश में बनाएँ। लेकिन ये वादे केवल वादे न रह जाएँ। मुझे याद है यूपीए सरकार का महामहिम राष्ट्रपति का पहला अभिभाषण, जिसमें यूपीए सरकार ने कहा था कि प्रतिदिन 10 किलोमीटर सड़क बनाएँगे। इसी तरह से माननीय मंत्री जी ने भी संकल्प लिया है कि प्रतिदिन 30 किलोमीटर सड़क बनाएँगे। यूपीए वाले तो 10 किलोमीटर की जगह 3 किलोमीटर पर रह गए, कहीं माननीय मंत्री जी भी 30 किलोमीटर की जगह पाँच-छः किलोमीटर पर न रुक जाएँ। हम आपसे उम्मीद करते हैं कि जब देश के सामने 30 किलोमीटर का वादा किया है तो 30 किलोमीटर प्रतिदिन के हिसाब से आप जरूर बनाएँगे और उसकी शुरूआत उत्तर प्रदेश से करेंगे, इस उम्मीद और भरोसे के साथ बहुत-बहुत धन्यवाद।

***डॉ. सुनील बलीराम गायकवाड़ (लातूर):** मैं महाराष्ट्र के लातूर निर्वाचन क्षेत्र से निर्वाचित होकर आया हूँ। इस सदन में, मैं कहना चाहता हूँ कि राष्ट्रीय राजमार्ग क्र. 361, जो कि रत्नागिरि से लातूर होते हुए नागपुर की ओर जाता है, यह रास्ता बहुत ही जर्जर अवस्था में है। इस राष्ट्रीय महामार्ग पर औसा से नांदेड तक के हिस्से में बड़े-बड़े सड़के हैं और इन सड़कों की वजह से अनेक दुर्घटनाओं में लोगों को अपनी जान गंवानी पड़ती है।

मैं सरकार से अनुरोध करता हूँ कि जल्द से जल्द आप राष्ट्रीय महामार्ग के इस हिस्से को दुरुस्त करने का निर्देश जारी करें, ताकि निर्दोष लोगों की जान को बचाया जा सके। इसके साथ-साथ रत्नागिरि नागपुर एनएच, 361 को चार लेन करने का काम भी जल्द शुरू करने की मैं मांग करता हूँ।

Speech was laid on the Table

***श्री तारिक अनवर (कटिहार):** किसी भी देश के विकास के लिए कम्युनिकेशन यातायात का बहुत ही महत्वपूर्ण रोल होता है। रेल, सड़क, वाटर वे ये तीनों काफी कुछ हमारा विकास कर सकते हैं। माल की ढुलाई हो या आम लोगों की यात्रा हो, इन तीनों मार्गों के द्वारा देश एक स्थान से दूसरे स्थान तक माल की ढुलाई कर सकते हैं। एक समय था, जब माल ढुलाई के लिए वाटर वे काफी उपयोग हुआ करता था। परंतु नदियों के पाल्यून और सूख जाने के कारण यह मार्ग प्रायः समाप्त हो चुका है। अब लोगों का आवागमन हो या माल की ढुलाई हो, मुख्य रूप से सड़क और रेल पर ही हम निर्भर करते हैं।

एक अनुमान के अनुसार भारत उन चंद देशों में है जिसका रोड नेटवर्क किसी अन्य देश के नेटवर्क से कम नहीं है। आजादी के बाद सड़क निर्माण में काफी प्रगति हुई है। परंतु देश की बनावट को देखते हुए राष्ट्रीय उच्च पथ में काफी सुधार लाने की आवश्यकता है।

सभी राष्ट्रीय उच्च पथ का चौड़ीकरण जरूरी हो गया है। जिस तेजी के साथ विभिन्न प्रकार की गाड़ियों की संख्या बढ़ रही है। उसे ध्यान में रखते हुए 4 लाइन और 6 लाइन हाईवे की आवश्यकता बढ़ती जा रही है। इस तरह हम रोड पर हो रही घटनाओं से भी बच सकते हैं।

भारत सरकार ने जो लक्ष्य निर्धारित किया है, मैं उम्मीद करता हूं कि उस लक्ष्य को प्राप्त करने की पूरी कोशिश की जाए। यह सिर्फ पत्र-पत्रिकाओं की सुर्खी बनकर रह जायेगा। माननीय मंत्री, श्री नितिन गडकरी ने भी कई बार सार्वजनिक घोषणाओं में इस बात का जिक्र किया है। भारत सरकार की इस घोषणा का भी हम स्वागत करते हैं कि देश के एक कोने से दूसरे कोने तक पहुंचने में 24 घंटे से अधिक समय नहीं लगना चाहिए।

अंत में, मैं अपने संसदीय क्षेत्र कटिहार की तरफ आपके माध्यम से सरकार का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं।

1984-85 में भारत सरकार ने राष्ट्रीय उच्च पथ 31 और राष्ट्रीय उच्च पथ 34 को जोड़ने का निर्णय लिया था। उस लिंक की 81 राष्ट्रीय उच्च पथ की घोषणा हुई थी। मंत्री महोदय को मैं जानकारी देना चाहता हूं कि लगभग 30 वर्ष बीत चुके हैं, लेकिन अभी तक एनएच-81 का कार्य पूरा नहीं हुआ है। यह इस बात का संकेत है कि राष्ट्रीय उच्च पथ का कार्य किस धीमी गति से चल रहा है।

मेरा मंत्री महोदय से अनुरोध है कि राष्ट्रीय उच्च पथ 81 का कार्य जल्द से जल्द समाप्त किया जाए। यह राष्ट्रीय उच्च पथ दो प्रदेशों को न सिर्फ जोड़ने का काम करेगा, बल्कि हमारे कटिहार संसदीय क्षेत्र के विकास से भी जुड़ा है।

***SHRI NALIN KUMAR KATEEL (DAKSHINA KANNADA):** The Hon'ble Finance Minister in the budget for the year 2014-15 made an allocation of Rs. 37,880 crores in NHAI and State Roads, which includes Rs.3000 crores for the North East. Out of 37,800 crores Rs. 150 crores for Road Transport and Rs. 50 crore is earmarked for a scheme on Women Safety on Public Road Transport from Nirbhaya fund.

The National Highways Development Project is the largest highway project ever undertaken in the country. This is being implemented by NHAI. NHDP proposed to upgrade and strengthen a total of 54,478 arterial routes of National Highways network to international standards through various phases of NHDP, out of this 21,787 km has been completed till March 2014.

Cities and towns play a vital role in promoting economic growth and prosperity. Although less than one-third of India's people live in cities and towns, these area generate over two-third of the country's income and account for 90% of government revenues. So better transportation facilities with good roads and public transport system would help people to live happily. On the contrary these days people in cities and towns are to spend their most precious time either in traffic jams due to huge traffic or they are forced to drive slowly due to poor roads. Therefore, public transport facilities should be introduced in all major cities, and also tier I and tier II cities.

The government of Karnataka has submitted a proposal for upgradation of the 385 km state highway from Bangalore to Mangalore via Ramanagaram, Channapatna, Mandya, Mysore and Madikeri, that joins the National Highway 17 in Mangalore. I would like to urge upon the union government to take steps to complete the project at the earliest.

Another thing I would like to point out is that there is an urgent need to improve the country's road safety scenario. I would like to mention that major problem on the Indian roads is the mixing of traffic. Same road is used by high speed cars, trucks, two wheelers, tractors, animal driven carts, cyclists and even by animals. Even highways are not free from this malady. This increases traffic time, congestion and pollution and road accidents. In order to prevent this problem the government must take up publicity campaign for raising awareness about prevention of road accidents and fatalities.

Shiradi Ghat is a 30-km stretch between Sakleshpur and Gundya on National Highway 48 and it is a vital link between Bangalore and coastal Karnataka. Besides connecting Mangalore, which is the headquarters and major attraction and other coastal towns in Dakshina Kannada district the Shiradi Ghat also links many tourist places in and around the district.

The condition of the road is in a very bad state with full of potholes. Even though temporary repair works were undertaken on the Ghat stretch this would not yield any result as it is seen filling the potholes with traditional method. The pothole-filling work was in full swing. The 30 km stretch of Shiradi Ghat section takes at least two hours to cross the stretch to go further. Road-users as well as residents of the area are facing great difficulty. Therefore, I would like to urge upon the government to take steps to improve the condition of the road.

श्री जय प्रकाश नारायण यादव (बाँका) : सभापति महोदय, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय पर जो मांग रखी गई है, उस चर्चा में डिस्का लेते हुए मैं कहना चाहता हूँ कि राष्ट्र के निर्माण में और राष्ट्र की समृद्धि में यातायात का बहुत बड़ा योगदान है। यातायात और रोड का कंपीटीशन है, परिवहन की प्रतियोगिता जहाज़ से है, परिवहन की प्रतियोगिता रेलवे से है। इस प्रतियोगिता में अगर बेहतर सड़क नहीं होती तो हम यातायात की सुविधा के माध्यम से देश में जो तस्करी करना चाहते हैं उसमें कमी आएगी। आज व्हीकल्स बढ़ते जा रहे हैं, 16 पहिये से लेकर 2 पहिये तक के व्हीकल्स बढ़ते जा रहे हैं। उसी के अनुसार सड़कें भी बढ़नी चाहिए और बेहतर सड़क बननी चाहिए। बुनियादी ढांचे में बेहतर परिवर्तन होना चाहिए। ऐसे वक्त में हम शेरशाह सूरी को याद करेंगे, जिन्होंने ग्रांट ट्रंक रोड बनाया। हजारों साल पहले उन्होंने दुनिया को संदेश देने का काम किया, उन्होंने दिल्ली से लेकर आगरा और कोलकाता तक सड़क बना कर एक संदेश दिया भारत की आवाम को। मैं माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी को भी याद करना चाहूँगा, जिनके समय में सड़क निर्माण में काम हुआ। टोल टैक्स के विषय में हमारे भाई ने चर्चा की। मैं भी इस बात से सहमत हूँ कि टोल टैक्स के कारण बहुत तरह की परेशानियाँ हो रही हैं, इसके बारे में कोई रास्ता निकाला जाए और टोल टैक्स को समाप्त किया जाए। ड्राईवे, एक्सप्रेस वे, फोर लेन और सिक्स लेन ड्राईवे बना कर हमें विकास की गाड़ी को तेजी से बढ़ाना है। बिहार की उपेक्षा रोड के मामले में होती रही है। यूपीए-1 में कुछ सड़कें बनीं, लेकिन आज सड़क के मामले में भारी उपेक्षा हो रही है। मैं माननीय मंत्री जी आग्रह करूँगे कि वह बिहार को प्राथमिकता देंगे, बिहार में घनत्व अधिक है। बाढ़ से बिहार में तबाही मचती है। सड़क और पानी में बैर होता है। सड़क पर पानी जाने से सड़क बर्बाद हो जाती है। कैसे इसको ठीक करना है, इसको देखना होगा।

बिहार में नवसतवाट, जंगल और पहाड़ का इलाका है। मैं बाँका से चुन कर आया हूँ। जमुई, भागलपुर, मुंगेर और बिहार के कई भाग हैं, जहाँ सड़कें बेहतर होनी चाहिए, एनएच बेहतर होने चाहिए, इसकी व्यवस्था होनी चाहिए। तीर्थस्थलों से भी एनएच को जोड़ने का प्रयास होना चाहिए। नहरों पर भी अच्छी सड़कें बन सकती हैं, उस पर अनुसंधान होना चाहिए। आज पीएमजीएसवाई की सड़क बनी है, इससे कितना लाभ हुआ है। बिहार में भारी लाभ हुआ है। दूसरी जगह भी लाभ हुआ है इसलिए हम चाहते हैं कि सड़कों की गुणवत्ता बेहतर हो। ववालिटी ठीक हो, ववांदिटी ठीक हो। इसमें टेक्निकल मनमानी करते हैं और सड़क बेहतर नहीं बनती है। टेक्निकल मनमानी करते हैं, इसलिए गुणवत्ता से समझौता नहीं होना चाहिए। समय सीमा पर कार्यबद्ध तरीके से काम करना चाहिए जो दुर्घटनाएँ होती हैं, इनके लिए आप स्पेशल हेल्थीकॉर्पोर की व्यवस्था कीजिए जिससे कि हम डाक्टर्स का दल वहाँ जल्दी से जल्दी पहुँचा सकें। यह चर्चा होनी चाहिए। विलेजिज को भी जोड़ना चाहिए।

इसके साथ-साथ हमारा जो सीमावर्ती इलाके हैं, उन पर भी ध्यान देना चाहिए। भागलपुर से कटोरिया-देवघर रोड को बनाने की चर्चा हमने की है। सुल्तानगंज में गंगा पर जो पुल बन रहा है, यह कब तक बनकर तैयार होगा और कितनी राशि दी गई है? सुल्तानगंज से पीरपैती, बाँका से बाँसी भागलपुर, बाँका से जयपुर से जमदाहा, देवघर तक मुंगेर मोकामा, जो बड़हिया बायपास एनएच 80 बन रहा है, वह तीन साल से रुका हुआ है और बायपास का काम पूरा नहीं हो रहा है। बाँका बायपास बनना चाहिए। मुंगेर गंगा रेल पुल का जो अवशेष भाग है वह नहीं बन पा रहा है। दीघा का अवशेष भाग नहीं बन पा रहा है। इसके साथ-साथ मेरे पास जो सूची है उसे मैं सभा पटल पर रखता हूँ। भागलपुर, मुंगेर, बाँका, जमुई, तखीसराय की जो बहुत सारी योजनाएँ हैं, उन्हें भी इसमें जोड़ा जाए और माननीय मंत्री जी से आग्रह करता हूँ कि विकास में यातायात का बहुत बड़ा योगदान है। यातायात के साधनों को बेहतर बनाने के लिए बड़े पैमाने पर काम करना होगा। बालू के ट्रक चलते हैं। आपने एनएच-80 बना दिया है और उस पर रोज पाँच हजार ट्रक बिहार, बाँका एवं सभी स्थानों पर चलते हैं। जब एक रोड पर पाँच हजार ट्रक रोज चलेंगे तो वह रोड कैसे ठीक रह सकती है। रोड में भी सड़ने की ताकत होनी चाहिए। इसका कोई न कोई रास्ता निकालना चाहिए कि अगर हम पाँच हजार ट्रक रोज चलाएंगे तो सड़क खराब होगी।

अंत में, मैं अपने क्षेत्र के विषय में और बिहार के विषय में गडकरी साहब से कहूँगे कि आप विशेष ध्यान दीजिएगा। अब आप पर निर्भर करता है कि बिहार की उपेक्षा कीजिएगा या बिहार को बनाइएगा। बिहार इस देश में संदेश देता है, बिहार की उपेक्षा नहीं कीजिएगा। इसी विश्वास के साथ मैं अपनी बात को विराम देता हूँ।

***DR. SHRIKANT EKNATH SHINDE (KALYAN):** Although infrastructure denotes maximum importance for a nation, we have inherited inadequate infrastructure along with total negligence. The state of National highways, carrying 40 percent of total road traffic is hampered due to just 2 percent road network as per Planning Commission Report 2012-17.

While these National highways do not meet the required standards only a few (25%) are four lanes or more. As a result of inadequate highways the average speed of trucks is estimated at around an abysmal 20 kilometers. Delays at inter-state and intrastate checkpoints and toll booths add to the difficulties of transporters and usual trucks can cover just about 250 kms per day, compared with 800 kms in developed countries. Congestion has resulted in poorest road safety. Road accidents in India are continually increasing.

Hon'ble Shri Gadkariji is very well equipped with his experience of rejuvenating the highways in Maharashtra and I am sure that the state of infrastructure is safe and kicking in his hands.

Moving from National highways to Maharashtra, I would like to request Gadkariji to personally monitor the expeditious implementation of the following projects. 8-laning of NH3 Mumbai-Nashik Highway; 4-laning of Kalyan-Murbad State Highway and further crossing the Malshej Ghat. Emphasizing the need for Railways to go in a big way for transportation of materials and goods.

Delays have been part of life for us. However these inordinate delays in conceptualization to completion have to be reduced drastically and people should be made accountable for delays on their part.

Given that a large part of India's freight traffic is transported over long distances and consists of bulk material, transporting it by rail would be both more economical and environmentally friendly than transporting it by road. The unit cost of rail transport is also lower, as are accident costs.

Now, equipped with Hon. Modiji's new vision of Minimum Government-Maximum Governance, I am sure there will be a significant change in the scenario.

I sincerely request Hon. Gadkariji to ensure fast and speedy sanction and implementation of these highway projects.

We have been successful after a huge struggle to get two important infrastructure projects sanctioned from the MMRDA in my Constituency. These projects are namely, Mankli Bridge on NH3 Kalyan bypass so that the travel time between Kalyan and Thane could be reduced drastically resulting in saving of fuel also. Kalyan Vashi Railway Route through Nilje-Kalamboli so as to convenience lakhs of passengers travelling by rail on this route.

Both these projects are awaiting statutory clearances from the Government of India including the most essential environment clearance. My constituency which has suffered badly at the hands of the earlier Government looks forward to a sympathetic consideration and speedy statutory permissions so that the work can be completed as scheduled.

Almost every infrastructure project is delayed from Maharashtra and some of them for up to 40 years. Take the example of Kalyan-Ahmednagar-Railway via Malshej. Remaining in the Pink Book of the Railways the project has not seen the light so far.

Justice delayed is justice denied.... I need to emphasize that the people of my constituency have suffered to a great extent and we need to look at their needs finally.

***SHRI Y.V. SUBBA REDDY (ONGOLE):** I would like to draw the attention of the Hon'ble Minister to the proposals submitted for conversion of new National Highway route from Hyderabad-Srisailem-Dornala-Thokapalli via Dornala Peddaraveedu-Markapur-Podili-Kondepi-Tangutur. This is an important route which covers major places of Prakasam district of Andhra Pradesh. It stretches 140 km and links major parts of the district joining with NHAI, Railway Line and coastal area of the district.

Secondly, a proposal has been submitted for 4 laning of Ongole-Nandyal (R&B) road which falls under my Parliamentary constituency is the arterial road of the district as it horizontally bisects the entire district while connecting many mandals to district headquarters with adjacent District Kurnool. It also joins NH-18 on the other end. This is an important corridor having heavy traffic congestion.

Thirdly, Government of Andhra Pradesh has submitted a modified proposal for conversion of contemplated New National Highway route in Prakasam district from Macherla-Yerrangonda Palem-KG Road, Tokapalli-Bestavaripeta-Vemulapadu-Kanigiri. It was modified covering the important areas of the district with National Highway via Thokapalli-Rudrasamudram-Donadonda-Kanigiri. Moreover, contemplated route distance is 181 kms and the route modified is 154 kms only.

I request the Hon'ble Minister to consider these for inclusion in the Demand for Grants for 2014-15

SHRI NINONG ERING (ARUNACHAL EAST): Hon. Chairman, Sir, I rise to speak on the Demand for Grant concerning the Ministry of Road Transport and Highways.

As the time allotted to me is very short, I would mainly focus on the roads infrastructure in the north-east region. As is the general understanding, the second largest road network of the world is in our country which has got more than 3.3 million kilometres of roads. We have 60 per cent goods traffic and 85 per cent normal traffic.

16.01 hrs (Shri Hukmdeo Narayan Yadav *in the Chair*)

We have the Border Roads Organisation. We have the State road construction agencies and we also have the National Highways but in the

implementation of schemes, we have seen that there is a lot of infrastructural difficulties, especially in the north-eastern region. The previous Government had started with the National Highways Development Projects, especially in 1998 for the construction of roads of international standards which the present Government has to follow up.

When we speak about the *riyasat*, it is said that we have handed over a lot of burden and extra deficit but we would also like to impose on our very good Members of the Treasury Benches, the Golden Quadrilateral which is known as the GQ of 5846 kilometres with four-lane roads. We then have north-south and the east-west corridors which are also known as the NSEW with 7142 kilometres. We also have under the NHDA Part-III, which comprises roads that are under construction and which have to be followed up by the present Government.

We had also put special emphasis on extremist and naxalite areas like Andhra Pradesh, Bihar, Chhattisgarh, Madhya Pradesh, Odisha and Uttar Pradesh with an outlay of more than Rs.1800 crore during 2013-14. So, even with all this, the present Government is saying that we have some special proposals for you. I would like to inform the present House that the total allocation for the Ministry of Road Transport and Highways for 2013-14 was Rs.39859 crore whereas in the present year, you have made an estimate of Rs.37881 crore which is less by Rs.1978 crore. So, this is very unfortunate because development of infrastructure is very necessary for the development of States, especially in the north-east regions where we are really lacking.

The Ministry took special accelerated road projects for the north-eastern region in 2013-14 which amounted to 10140 kilometres of national highways. It would be connecting about 88 district headquarters. Now, you will see that the allocation is less than nine per cent. You are saying that you have given an allocation of Rs.3000 crore. Last year, we had a shortage of Rs.300 crore but here I would like to emphasize that the budget of Rs.3700 crore and we get 10 per cent out of it. So, we are now short by more than Rs.180 crore and that is not a very small sum. So, I would like to inform the hon. Minister of Road Transport that he should really take up this issue, especially for the regions of north-east.

Now I would like to also emphasize that taking the topographical and climatic conditions where you have six months' time to work on roads into account, it is very unfortunate that the Government is giving a kind of step-motherly treatment to the people of north-east.

When I refer to the issues of my own State, I would not take much time. We have environmental problems especially with regard to the SRDP and NE projects. I am of course, very grateful to the hon. Minister of Environment and Forests that at least he has given a 100 kilometre relaxation for bordering areas either from China or from Myanmar. That is a very big relaxation that has been offered but in respect of the very remote areas and very sensitive areas -- especially the areas where the Chinese had come in 1962, that is in Galing, Annine, Chakglaham or in Kibito or in Vijaynagar or in Pungchawaka -- if we do not have the connectivity, then we will have a very big problem in future also. We have a national project there, namely, the Bogibeel project and if we have paucity of funds for this project, then I am sure, we will not be able to complete this project within the stipulated timeframe.

I would like to make request to the hon. Minister to give special attention to the North East, especially with regard to connectivity of all the North Eastern States. I would also like to make a request with regard to the East West corridor. All the headquarters, let it be Imphal, or Mizoram, or in Nagaland or let it be in Arunachal Pradesh or in Sikkim, all these places should be properly connected so that these places also develop with regard to infrastructure.

आदरणीय सभापति महोदय, मैं बहुत ही आभार व्यक्त करता हूँ कि आपने मुझे इस विषय पर बोलने का मौका दिया। मैं आपसे कहता हूँ कि वहाँ जो आतंकवाद, उग्रवाद और संगठन है, वहाँ बच्चों को अच्छा शस्ता दिखाना पड़ेगा। वहाँ इफ़्टरवटर डेवेलपमेंट करना पड़ेगा। वहाँ अगर शस्ता नहीं होगा, यातायात नहीं होगा तो वहाँ विकास नहीं होगा।

सभापति महोदय, इन्हीं शब्दों के साथ मैं आपका बहुत आभार व्यक्त करता हूँ।

श्री विन्तामन नावाशा वांगा (पालघर): मुझे आपने भाषण देने का मौका दिया, मैं आपका आभारी हूँ। सम्माननीय गडकरी जी सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री बनें, मैं उनको धन्यवाद देता हूँ। गडकरी जी को महाराष्ट्र में रोडकरी नाम से जाना जाता है, क्योंकि वे महाराष्ट्र से भाजपा-शिव सेना के सत्ता में महाराष्ट्र के सड़क, परिवहन और राजमार्ग मंत्री थे, तब उसने तय किया था कि हर गांव से शस्ता होना चाहिए, उसने पहला उद्देश्य रखा था। 2000 बस्ती वाला गांव पक्की सड़क से जोड़ा जाए, दूसरा उद्देश्य था, 500 बस्ती वाला गांव को पक्के रास्ते से जोड़ा जाए, मुझे कहने में गर्व होता है कि महाराष्ट्र में 90 प्रतिशत सड़कें गडकरी जी ने जोड़े हैं।

माननीय अटल बिहारी जी प्रधान मंत्री थे, इनकी सरकार ने तय किया कि देश के हर गांव पक्के रास्ते से जोड़े जाएं। माननीय अटल जी ने गडकरी जी को महाराष्ट्र से दिल्ली बुलाया और प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना बनाने की जिम्मेदारी सौंपी, गडकरी जी प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना को बनाया।

गडकरी जी महाराष्ट्र के उड़ान फुट के जनक हैं, मुंबई-पुणे एक्सप्रेस के जनक हैं, मुंबई से बांद्रा-वस्ती सी लिंक रोड के जनक हैं। गडकरी जी सड़क परिवहन और राजमार्ग बनने के बाद उसने सड़क परियोजनाओं की समीक्षा की है। महाराष्ट्र ने सभी सांसदों की महामार्ग के बारे में मिटिंग की है, पूरे देश के सांसदों के साथ वे मिटिंग करने वाले हैं। मुझे पूरा विश्वास है कि श्री गडकरी जी सड़क परियोजनाओं में क्रांति लाएंगे।

मेरा चुनाव क्षेत्र गुजरात राज्य से है, मेरा चुनाव क्षेत्र से राष्ट्रीय महामार्ग नं. 8 जाना है। सागरी राष्ट्रीय राजमार्ग का काम चालू है। प्रस्तावित बडोदरा-मुंबई राष्ट्रीय महामार्ग भी है। राष्ट्रीय राजमार्ग नं. 8, 6 लेनिंग है, वो 8 लेनिंग प्रस्तावित है। सागरी राष्ट्रीय राजमार्ग 4 लेनिंग है वो 6 लेनिंग प्रस्तावित है। नया प्रस्तावित बडोदरा-मुंबई राष्ट्रीय महामार्ग 4 लेनिंग है। वो भी 8 लेनिंग प्रस्तावित है। मेरा मंत्री जी से सवाल है कि 17 किमी. अंतर के बीच 3 राष्ट्रीय महामार्ग की जरूरत है क्या। दोनों राष्ट्रीय राजमार्ग की जरूरत है, मैं भी मान्य करता हूँ। सागरी राष्ट्रीय राजमार्ग चालू है।, इसकी गति बढ़ानी चाहिए। सागरी राष्ट्रीय राजमार्ग देश के संरक्षण के लिए आवश्यक है लेकिन महामार्ग बडोदरा मुंबई की आवश्यकता नहीं है, इसके बारे में मंत्री निर्णय करें वे मैं विनती करता हूँ।

राष्ट्रीय राजमार्गों नं. 8 जम्मू-कश्मीर, हरियाणा, हिमाचल प्रदेश, दिल्ली, राजस्थान, मध्य प्रदेश, गुजरात मुंबई जाना है। उस रोड से होने पूर्ण और दक्षिण भारत में कर्नाटक, आंध्र प्रदेश, केरल, तमिलनाडु तक, लेकिन मुंबई के नागरिक घोड़बंदर ब्रिज है वह इसके ऊपर से 15 टन से ज्यादा गाड़ियां जाने का अनुमति नहीं है। मैं विनती करता हूँ कि मंत्री जी तुरंत घोड़बंदर पुल को नया बनाने की योजना करें। उत्तर भारत से दक्षिण भारत जाने के लिए कॉकण रेलवे बना उसी तरह से उत्तर भारत को दक्षिण भारत के रास्ते से जोड़ने के लिए कॉकण-गोवा-दक्षिण भारत नया राष्ट्रीय मार्ग बनाना चाहिए इसके लिए तुरंत सर्वे करके नया राष्ट्रीय महामार्ग बनाना चाहिए। इसके लिए मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से विनती करता हूँ।

***श्री देवेन्द्र सिंह भोले(अकबरपुर):** मैं अनुदानों की मांगों का समर्थन करता हूँ। पूर्व प्रधानमंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी ने कुछ महत्वाकांक्षी लोकप्रिय जनउपयोगी

योजनाओं का अपने कार्यकाल में जहां आवागमन को सुगम करने का कार्य किया, वहीं यह आधारभूत ढांचे को खड़ा करके आम आदमी एवं नवजवानों की बेरोजगारी को दूर करने की दिशा में एकमहत्वपूर्ण कदम था। जिसे विगत सरकार ने अपने कार्यकाल में शिथिलता बरतते हुए आवागमन एवं विकास में बाधा उत्पन्न करने का कार्य किया उसे वर्तमान सरकार के प्रधानमंत्री श्री मोदी जी के नेतृत्व में मंत्री जी ने शुरू करके नई पहल का शुभारम्भ किया है।

अपने संसदीय क्षेत्र अकबरपुर के राजमार्गों के संबंध में बोलना चाहता हूँ। मेरे क्षेत्र अकबरपुर से गुजरने वाले प्रमुख राजमार्गों में कानपुर-इटावा-आगरा राजमार्ग, कानपुर-हमीरपुर-सागर राजमार्ग एवं कानपुर-भोगनीपुर-झांसी मुख्य राजमार्ग हैं और इन राजमार्गों की दशा अत्यधिक खराब है।

इन राजमार्गों में कानपुर-हमीरपुर-सागर राजमार्ग की हालत बहुत ही खराब है, जिस कारण से आये दिन गंभीर दुर्घटनाएं होने से काफी लोगों की जाने भी जा चुकी है। इस राजमार्ग को उपयोग वाणिज्यिक वाहनों के द्वारा ज्यादा किया जाता है जिससे राजमार्ग में यातायात का अत्यधिक दबाव हमेशा बना रहता है। यह राजमार्ग उत्तर प्रदेश और मध्य प्रदेश को जोड़ने वाले प्रमुख राजमार्गों में से एक मार्ग है। इस राजमार्ग को चौड़ा करने तथा सड़क कपा निर्माण कार्य काफी धीमी गति से चल रहा है जिससे भी दुर्घटनाएं हो रही हैं। उपरोक्त राजमार्ग धार्मिक स्थल चित्तकूट, मैहर, जबलपुर, पन्ना और विश्वविख्यात खजुराहो जाने वाले देशी व विदेशी पर्यटक भी उपयोग करते हैं जिससे देश की छवि ठीक नहीं जाती है। इस राजमार्ग के कार्य को जल्द से जल्द पूरा कराया जाए।

राजमार्ग संख्या 2, कानपुर-इटावा-आगरा की हालत भी खराब है और इस राजमार्ग में टोल टैक्स की वसूली अन्य टोल टैक्स बूथों से निर्धारित मानक से अत्यधिक वसूली की जा रही है जबकि यह पूर्व में 40 पैसे प्रति किलोमीटर निर्धारित की गई थी। जब तक राजमार्गों की सड़कों का पूर्ण रूप से निर्माण न हो जाए टोल टैक्स की वसूली न की जाए। सड़कों की खराब हालत के होते हमारे क्षेत्र बारा-अकबरपुर टोल टैक्स की वसूली बन्द की जाए। राजमार्गों की खराब हालत होने के कारण जहां आए दिन भीषण दुर्घटनाएं होती हैं उसके साथ ही गाड़ियां भी जहां तहां खराब होकर खड़ी हो जाती हैं जिसके कारण भी दुर्घटनाएं हो रही हैं। सड़कों के खराब होने से जहां वाहनों में ज्यादा डीजल व पेट्रोल खर्च होता है वहीं ऊर्जा का उपयोग पूरी तरह से नहीं होता है और इससे देश का राजस्व बगैर उपयोग के बर्बाद हो रहा है।

लखनऊ-कानपुर-झांसी राजमार्ग की हालत भी ठीक नहीं है इस राजमार्ग को भी शीघ्र ठीक कराया जाए। साथ ही भोगनीपुर-मूसानगर-घाटमपुर-जहानाबाद-बिन्दकी मार्ग जो मुगल रोड के नाम से जाना जाता है उसका चौड़ीकरण किया जाए, जिससे वाणिज्यिक वाहनों को बगैर कानपुर में प्रवेश किए सीधे बाहर ही बाहर जाने का रास्ता मिल सके।

दिल्ली-आगरा यमुना एक्सप्रेसवे को और आगरा से यमुना नदी के किनारे आगे तक बढ़ाया जाए। जिससे यमुना नदी के किनारे किनारे पड़ने वाले अन्य शहर इटावा-कानपुर-फतेहपुर तथा इलाहाबाद शहरों को भी इससे जोड़ा जा सके। इस मार्ग के बनने से जहां यमुना के बीहड़ों का उपयोग होने से बीहड़ क्षेत्र का विकास होगा तथा राजमार्ग के लिए किसानों की कृषि योग्य भूमि न लेने से भी राजमार्ग के निर्माण में धनराशि भी काफी कम खर्च होगी। राजमार्ग के निर्माण से दिल्ली से तीर्थनगरी इलाहाबाद व बनारस को जोड़ने के लिए नया एक्सप्रेसवे राजमार्ग भी उपलब्ध हो जाएगा। इस राजमार्ग का उपयोग विदेशी पर्यटक जो ताजमहल, आगरा, इलाहाबाद व सारनाथ बनारस घूमने के लिए अत्यधिक आते हैं उनके लिए एक नया राजमार्ग उपलब्ध होने से विदेशी मुद्रा भी देश को मिलेगी।

अतः मेरा भारत सरकार से आग्रह है कि मेरे संसदीय क्षेत्र के उपरोक्त राजमार्गों का निर्माण व सुधार जल्द से जल्द कराया जाए साथ ही दुर्घटनाओं में घायलों के शीघ्र उपचार के लिए 25 से 30 कि.मी. के बीच में ट्रामासेंटर सहित मेडिकल सुविधाएं उपलब्ध करायी जाए।

***श्री शरद तिपाठी (संत कबीर नगर):** सड़कों की हालत और उसके उपयोगकर्ताओं द्वारा उसका उपयोग कैसे किया जा रहा है, एक राष्ट्र के शासनिक/प्रशासनिक प्रणाली और उसके निवासियों के काम करने की प्रकृति/प्रवृत्ति का एक महत्वपूर्ण सूचक है।

इस देश में राजमार्गों/सड़कों का बुरी तरह शोषण किया जा रहा है। सड़कों से उत्पन्न राजस्व के वापस सड़कों पर खर्च में भारत बहुत पीछे है। यह व्यय अमेरिका, जापान एवं जर्मनी में जहां 96औं, 128औं 82औं हैं वहीं भारत में यह 35औं है।

बाहर किए गए विश्व बैंक के एक अध्ययन के मुताबिक सड़क रखरखाव व्यय में एक डॉलर की कमी के परिणामस्वरूप वाहन संचालन की लागत में दो से तीन डॉलर तक की वृद्धि कर सकते हैं।

भारत में राजमार्गों/सड़कों की सबसे उचित योजना और पर्याप्त रखरखाव की अत्यधिक जरूरत है। वर्तमान यातायात की मात्रा और भार को ही ठीक से संवाहित करने की क्षमता के संदर्भ में हमारी सड़कें संरचनात्मक विनिर्देशों में बहुत ही अपर्याप्त हैं। हमारी सड़कों का उपयोगकर्ताओं द्वारा भारी पैमाने पर दुरुपयोग भी किया जा रहा है। यातायात नियम प्रभावी नहीं हैं और उनके प्रति सामान्य जनता में जागरूकता भी नहीं है। इसके दो कारण हैं- पहला यह कि सड़कों के लिए रखरखाव और निर्माण के लिए बजट निहायत अपर्याप्त है और दूसरा एक प्रभावी "Road and Road Users Act" की अनुपलब्धता और उसके प्रवर्तन की अनुपस्थिति है। सड़क दुर्घटनाओं की वजह से कुल आर्थिक नुकसान प्रति वर्ष 4000 करोड़ रुपये से अधिक होने का अनुमान है। विश्व बैंक के अध्ययन के अनुसार अपर्याप्त क्षमता, अपर्याप्त सड़क चौड़ाई और सड़कों की खस्ताहाल गुणवत्ता के कारण प्रति वर्ष 30000 करोड़ रुपये का आर्थिक नुकसान होने का अनुमान है। ये घाटा ईंधन की खपत और वाहन के रखरखाव के परिणामस्वरूप होता है। खस्ताहाल सड़कों के कारण उपयोगकर्ता के स्वास्थ्य पर जो प्रतिकूल प्रभाव पड़ता है, वह तो अभी तक कल्पना और अनुमान से परे है। इस तरह के नुकसान पर देश की अर्थव्यवस्था और मानव जीवन को प्रतिकूल तरीके से प्रभावित कर रहे हैं और इसे कम करने की जरूरत है। भारत में सड़कों की खराब हालत के कारण उपयोगकर्ता-लागत के बारे में अध्ययन से कुछ आंशों खोल देने वाले तथ्य सामने आए हैं। उदाहरण के लिए, सड़क की सतह के खुदरापन में 3000 मिलीमीटर प्रति किलोमीटर से 15000 मिलीमीटर प्रति किलोमीटर (बजरी की सतह) वृद्धि से एक ट्रक के लिए ईंधन की खपत में 26 प्रतिशत की वृद्धि हो जाती है। अगर एक ट्रक की गति 45 किलोमीटर प्रति घंटा से गिर कर 20 किलोमीटर प्रति घंटा तक गिर जाए तो उसकी ईंधन की खपत में 56 प्रतिशत तक की वृद्धि हो सकती है। सड़क का चौड़ीकरण अभी 15 प्रतिशत तक पहुंचा है। यह सड़क सुधार देश के ईंधन बिल का 20औं तक बचत कर सकता है, साथ ही साथ दुर्घटनाओं पर भी रोक लगेगी जो राष्ट्रीय धान की बर्बादी पर रोक की दिशा में एक महत्वपूर्ण कदम होगा। सड़क यातायात और वाहनों की संख्या में भारी वृद्धि हुई है। 1951 में 3 लाख के मुकाबले 1995 में 270 लाख वाहन हो गए थे, पर राजमार्गों नेटवर्क का विकास, उनकी लंबाई और चौड़ाई के साथ ही उनकी गुणवत्ता को शामिल करते हुए, इस वृद्धि के साथ तालमेल नहीं रख सका है। वास्तविक रूप में सड़कों के मामले में अपेक्षित विकास नहीं हो पाया है। सड़कों के निर्माण और उनके रखरखाव के लिए धन की उपलब्धता आवश्यकता से काफी कम होना इसका मुख्य कारण है।

हालांकि भारतीय सड़क नेटवर्क 1951 में 4 लाख किलोमीटर के मुकाबले वर्तमान में 33 लाख किलोमीटर तक विकसित हुआ है। परन्तु सड़क नेटवर्क में यह विकास ग्रामीण क्षेत्रों को कनेक्टिविटी प्रदान करने के लिए बनाए गए ग्रामीण सड़कों के निर्माण के माध्यम से हुआ है। भारत में कुल सड़क लंबाई में प्राथमिक सड़कें (राष्ट्रीय

राजमार्ग) 1.58औं, द्वितीयक सड़कें (राज्य राजमार्ग व प्रमुख जिला सड़कें) 13.12औं ही हैं, जबकि ग्रामीण एवं अन्य श्रेणी सड़कें कुल लंबाई का 85.30औं हैं। यहां यह ध्यान देने योग्य बात है कि कुल सड़क यातायात में प्राथमिक और माध्यमिक सड़कों पर यातायात की हिस्सेदारी लगभग 90औं है। इसी से अंदाज लग जाता है कि राजमार्गों के विकास में, हम कितने पीछे चल रहे हैं।

राजमार्ग हमेशा के लिए नहीं बनते। बढ़ते यातायात के प्रवाह से पैदा होने वाले तनाव और दबाव के अधीन सबसे आधुनिक और सबसे अच्छी डिजाइन वाली सड़क परियोजनाओं के लिए भी नियमित रखरखाव की आवश्यकता है। यद्यपि रखरखाव में लगने वाली राशि परिमाण में बहुत बड़ी है, लेकिन फिर भी उपलब्ध धनराशि रखरखाव की आवश्यकताओं को पूरा करने के लिए पर्याप्त नहीं है। स्थिति यह है उपलब्ध अनुदान आवश्यकता बहुत कम (लगभग 25औं) ही है, फिर भी मा. मंत्री जी के अच्छे प्रयास का समर्थन करता हूँ तथा यह विश्वास है कि मा. मंत्री जी हमारे संसदीय क्षेत्र संतकबीर नगर कर्मैनी से लेकर खलीलाबाद धनघटा उमरिया जहांगीरगंज होते हुए वाराणसी राजमार्ग से जोड़ने का कार्य करेंगे एवं समजानकी मार्ग से धनघटा होते हुए सिकरीगंज उरुवा बड़हलांज होते हुए वाराणसी राजमार्ग से जोड़ने की कृपा करेंगे।

श्री हरिभाई चौधरी (बनासकांठा) : सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, उसके लिए मैं आपका आभारी हूँ। मैं अपनी मातृभाषा गुजराती में बोलूंगा, क्योंकि इस हाउस में गुजराती में कभी कोई नहीं बोला है, इसलिए आज मैं गुजराती में बोलूंगा।

*I am grateful to you for having given me a chance to speak. I shall put my views in Gujarati since no body from this house has ever spoken in Gujarati. I heartily thank you for giving me an opportunity to speak on the demand for grants of the Ministry of Road, Transport and Highways. This is for the first time that a Gujarati speech is being made on the floor of the House and I feel privileged in doing so. On this auspicious occasion, I would like to congratulate the Leader of the House and our popular Prime-Minister Shri Narendrabhai Modi. Shri Narendrabhai Modi is the first Prime-Minister born after independence. By forming a majority Government he has brought an end to the era of coalition politics which prevailed for the past thirty years. Being a Gujarati, I feel proud to see that a Gujarati has become the Prime-Minister of India. I also congratulate the people of Gujarat for having given an unprecedented mandate to the Bharatiya Janata Party. The people of Gujarat have glorified the name of Gujarat in the entire world by making BJP win all 26 seats. On this occasion, I would like to congratulate the people of my constituency Banaskantha for giving me an opportunity to be a part of this historic moment. Hon'ble Chairman Sir, for economic and social development of the nation it is mandatory to develop the infrastructure related to Roads, Transport and Highways. Faster and safer the transport, more the growth. The Government of Shri Narendrabhai Modi is committed to adopt this strategy. Sir, the Indian subcontinent is surrounded by oceans on three sides and hence it is necessary to develop the ports of India. Along with the development of the ports it is equally necessary to develop surface transport facilities in India. Hon'ble Chairman Sir, Shri Atal Bihari Vajpayee was the Prime-Minister of India between 1998 and 2004. I too was a Member of Parliament during that time. At that time Hon'ble Vajpayeeji decided to build Golden Quadrilateral and four lane Highways. A good amount of work in that regard was carried out at that time. In addition to this, a good attempt was made to connect the villages of the country by roads through the Prime-Minister Gram Sadak Yojana. But it is a matter of great despair that the process of building Roads, Transport and Highway related infrastructure became very slow during the past ten years. But now when we are progressing under the leadership of Shri Narendrabhai Modi and Shri. Nitin Gadkariji, I am sure that no compromise shall be made in developing the infrastructure related to roads and highways. I request the honorable minister to improve the quality of present roads to the international standards. Sir, when the elevated roads and flyovers pass through small towns and villages, the towns and villages get divided into two parts. Hence it is essential that a passage should be kept beneath these elevated roads so that people can commute across these roads. In addition to this, many a time water logging occurs in the areas nearby the elevated roads. Hence I request the Hon'ble minister that before building such roads proper planning must be ensured and passages must be kept at proper places so as to avoid such kind of problems. Sir, there are three toll collection centers in my constituency. Paanthawaada, Chitrasani, and Kheemana. But there is no service road at these toll centers. As a result, a person who wants to travel just one kilometer on this road has to pay a toll tax for fifty kilometers. Henceforth I request that the toll roads which do not have service roads should be provided with service roads. The farmers who want to go to their fields have to travel a long distance just because of these toll roads. I request you to consider this problem while preparing toll roads. Polite and humble staff must be deployed at the toll booths. The information about the toll tax which is going to be collected at that toll booth and up to what date the toll tax would be collected should be displayed clearly near that toll booth, so that people can know whether the toll tax at this booth would be collected for ten years or fifteen years. I would also like to talk about the popular and the first ever woman chief minister of Gujarat Shrimati Anandiben Patel. The Hon'ble Chief Minister of Gujarat had contacted the ministry of road transport and highways and made some demands. Mahatma Gandhi led the historic Dandi March from Ahmedabad to Dandi. Dr. Manmohan Singh, the former Prime Minister, had decided to build a heritage road from Ahmedabad to Dandi. The Government of Gujarat has already spent Rs.152 crores for this project. I shall conclude my speech after talking about some projects of Gujarat. All the coastal state highways of Gujarat must be converted into National Highways. The Ahmedabad Vadodara Express highway should be extended upto Mumbai. The work on Ahmedabad Dandi Heritage Road should be taken up as expeditiously as possible. The Samkhyali-Gandhidham Highway should be converted into a six lane road. The Road connecting Palanpur with Ahmedabad should be converted into a six lane road. I again thank you for giving me an opportunity to speak in this august house.

*SHRIMATI BIJOYA CHAKRAVARTY (GUWAHATI): Roads are arteries of a country. All we are aware of the fact that want of roads almost cripple the Nation. That is why, without caring much for contradictory opinion, Shri Atalji when he was Prime Minister went ahead for East West Corridor to integrate the people of the country from East to West, from North to South. Second unprecedented vision of Atalji was Prime Minister Sadak Yojana.

The present Government under the able leadership of Prime Minister Modiji, and our National Highway and Transport Minister, Hon'ble Nitin Gadkariji move far ahead to complete what is left, so that people of the country might say that this Government means work and complete it within five years what is promised.

Ten years of UPA Government, did very less in the road sector. Speed of National Highway, East West Corridor move in a snail's speed.

Now Hon'ble Minister has taken the right kind of initiative to complete fast what is left.

In road sector, entire communication is neglected, be it road, train, air, or navigation, in fact nothing moved. Works of roads and train tracks left half done.

By being a border area, North Eastern States needs special attention so far as road connectivity is concerned. India moves faster than the works done across the border.

I am really very happy to state here that Hon'ble Minister for National Highways resolve to undertake road connectivity very seriously and effectively, Roads to Arunachal Pradesh, to Tripura, to Mizoram and to Manipur, the Hon'ble Minister Shri Nitinji proposal is to complete that within a limited time. It is worth mentioning that even, visionary Minister propose to develop Navigation system in our river.

I would like to request here to grant sufficient fund for small link roads, linking different District of Assam. In my Constituency, most of the bridges are wooden and thus, they are accident prone.

I urge the Hon'ble Minister to give attention in this regard.

Another point, I would like to mention is building of roads, across Kaziranga National Park. Hence the Minister may consider building minimum over-bridges in the area. This will give protection, to bird and beast of Kaziranga National Park. It is long standing demand of the people that will be met.

***SHRI BHARTUHARI MAHTAB (CUTTACK):** Road transport is a critical infrastructure for economic development of a country. It influences the pace, structure and pattern of development. In our country, road infrastructure is used to transport over 60% of total goods and 85% of total passenger traffic. The capacity of National Highways in term of handling traffic needs to be in keeping pace with the growing requirements of industrial development. Historically, investments in the transport sector have been made by the State mainly because of large resource requirement, long gestation period, uncertain return and a number of externalities. However, consumer responsiveness, managerial efficiency have led to active involvement of the private sector in infrastructure services in recent times.

The budget has focused on the Highways and Expressways with a view to improve the supply chain. Finance Minister has set aside Rs. 37,800 crore for the road transport sector. NHAI has set aside Rs. 5000 crore for project preparation. This sector had taken shape from 1998-2004 under NDA. It again needs a huge impetus of investment. It also needs to get rid of the bottleneck of maze of clearances. Finance Minister has set a target of 8500 km of Highway construction during this fiscal. The Government is working on select Expressways alongwith development of industrial corridors. It is a good sign as the allocation under the plan head is about 21% higher than what Road Transport Ministry and other agencies including NHAI could spent in 2013-14. I hope this will speed up construction and award a road projects through Government funding. During last two financial years, the sector went through a bad patch as private sector investment declined significantly.

Mr. Minister has released a White Paper which has criticized the previous UPA Government policies such as awarding of projects without proper land acquisition. Would the Minister take steps against those officials for dereliction of duty? Politically it is easy to blame the previous Government UPA for the poor performance of the road sector but why only 60% of NHAI's scheme is embroiled in disputes, needs to be investigated and concerned officials should be put to task. A new idea has been mooted by NHAI for creation of an entity on the lines of an Asset Reconstruction Company (ARC) to bail out distressed lenders and developers. It is reported that NHAI has asked Indian Banks' Association about this proposed entity which can buyout the project from distressed lenders, complete it and disinvest the same in the market. It is a good idea, but I would like to know whether these ARCs would also take up the execution responsibility to complete the leftover work and bring the project into operations and what would be the commercial angle of it?

We have been hearing about road sector reforms. What the White Paper has stated is that there was total collapse of road sector. Poor planning, award of projects without land acquisition, delays in mandatory environmental clearances are some of the reasons for the dismal pace of highway construction. Holding previous government responsible for "continuous slippages' due to award of projects without any strategy. It has said, "there was a tendency among ministries to work in silos and alacrity to dominate over and preserve their individual turfs, even when it goes against national interest." My anxiety is, is it only confined to UPA? This turf war and one-up-manship is there throughout the world, especially in officialdom. I hope, this government will not fall prey to that. The White Paper has identified many operational impediments, including disagreement by even one member of the Inter-Ministerial Group, on changes in concession agreement that requires the matter to be sent to the cabinet.

Number of projects are pending throughout the country and also in Odisha. The flyovers in Cuttack, Bhubaneswar, Berhampur, Sambalpur and Bargarh are getting delayed. The six-laning of Bhubaneswar-Cuttack-Chandikhol is delayed. The Highway from Cuttack to Paradip needs immediate attention. The Highway stretch from Bhubaneswar to Puri though partly constructed needs to be completed by this fiscal as Nabakalebar of Lord Jagannath is going to take place next year in June-July. During this festival, Odisha expects 20 lakh or more people congregating in Puri. When I say about my constituency immediately the problem of NH-5 comes to my mind. The stretch of NH passes through Cuttack city and at some places, flyovers been constructed without attending to the local need. There is an urgent need to have a fly-over at Sikharpur of Cuttack. Commuter's rest shed needs to be constructed. Land scaping and beautification of dividers is necessary. I would also urge upon this Government to declare the State road from Phulnakhara to Konark via Niali as National Highway. This will be an alternative road to Konark and Puri.

My last two suggestions would be to develop world class connectivity to ports of our country, the roads be taken up on highest priority and Highway contracts should become more flexible. New provisions be made to allow changes in deal if project gets stuck midway. Secondly e-toll tag be made available for smooth ride. I have read somewhere that there are 374 toll plazas in the country and out of these, 164 are under BOT, 138 are under public funded and 72 are on bridges. Allow at least one lane in all toll plazas for quick movement of vehicles with the electronic tag attached on the windshield of the vehicles. This will not only help the vehicle to drive through smoothly but also will save manpower, time and hassle of waiting in queues. This will bring in more accountability and efficiency in the toll collection processes.

I look forward to a vibrant India and hope our road sector will develop to world class in respect of highway, at least.

***SHRI PRASANNA KUMAR PATASANI (BHUBANESWAR):** Decisive vote for change represents the desire of the people to grow free themselves from the curse of poverty and use the opportunity provided by the society. Challenging situation due to high percent growth and double destination continued in many emerging countries as threat to sustain global recovery. India has one of the largest road network in the world spread over 48% i.e. 65 lakh km. It comprises national highways, expressway, state highways, major district roads, other district roads and village roads of the National Highway of total length, 92% serves as the network of the country. The development of NHs is the responsibility of the Govt. of India which has been mandated to upgrade the national highway development.

We are now remembering the brain child of expansion of national highways of the country-the Golden Triangle ever created by former Prime Minister Atal Bihari Vajpayee. Presently, it has not progressed as it was fruitfully done during his tenure. Implementation of this national highway and allocation of money out of world bank and to repay the loan, the National Highway Authorities open its centre of collection which should maintain the distances. To avoid the accidents there should be more two lanes and foot overbridges to be added countrywide. For may State Odisha, I would like to draw the kind attention of Hon. Minister to make capital of Odisha, Bhubaneswar under my constituency to Berhampur six lanes and also not in every lane the trucks should be allowed- trucks one lane and for the cars also another two lane should have been used to avoid heavy traffic congestion. By the speed can be governed and accidents can be avoided and the car may reach the destination from Bhubaneswar to Berhampur in one and half hours. Likewise, all the roads should have been properly designed to follow the same procedure. And the flyover work is also delayed and I have been drawing the attention of the Ministers for immediate construction of flyover on Khandagiri, the renowned tourist centre of the country. Every day rampant accidents killing the human lives, within two months 60 persons are died, hundred persons were disabled and many times the rural people are launching agitations. What is the difficulty to start the work of flyover on warfooting and the construction work of other flyovers to be completed immediately to avoid traffic congestion in the city of Bhubaneswar? In the coming years, the great international car festival is going to be celebrated, the coming year would be the year of Nabkalebar. Therefore 50 lakhs of people would congregate so the construction work should have been completed prior to the festival and the construction of eight lanes from Bhubaneswar to Puri is highly essential.

I would like to draw the attention of the Minister to sanction good sum of amount to complete the work and both of the road sides plantation of trees is highly essential. The National Highway Authority is quoting hundred years trees and those bearing fruits and also shading. So the plantation of trees must be done on priority basis.

To my utter surprise how it happens- the road which is connecting Sambalpur to Bhubaneswar via Cuttack is highly delayed because of the contractors. No body is agreeing to take contract because of less price. This problem should have been sorted out by the authority. Linking from West Odisha to East Odisha directly one eight lane national highway should have been constructed. I proposed to the Central Government for immediate inclusion in next Budget of a direct road from Bhubaneswar to Rourkela on a straight way acrossing rivers, hills, mountains, springs, constructing direct tunnels and bridges- By that way, petrol and diesel consumption will be lesser and to promote the economic condition of the state, a direct straight way road needs to be planned and surveyed.

***श्रीमती संतोष अहलावत (झुंझुनू):** किसी भी देश की आर्थिक और सामाजिक समृद्धि बहुत कुछ उस देश के सड़क परिवहन पर निर्भर करती है। हम 21वीं सदी की बात तो करते हैं। हम व्यवस्थाओं के तहत गांवों को इन्टरनेट से जोड़ने की बात तो कहते हैं मगर मूलभूत सुविधा जो अत्यंत आवश्यक है, गांव की इंटर कनेक्टिविटी तथा गांव ढाणियों का पंचायत मुख्यालयों से जोड़ने के बारे में बात नहीं करते। गांवों की सड़कों की हालत अत्यन्त दयनीय है, उन टूटी फूटी सड़कों के कारण वाहनों की टूट फूट पर जो खर्च होता है वो पीड़ादायक है। माननीय अटल विहारी बाजपेयी जी को मैं धन्यवाद देना चाहती हूँ कि उन्होंने अत्यन्त महत्त्वकांक्षी योजना प्रधानमंत्री ग्रामीण सड़क योजना (एनएचएआई), प्रपोजल जिसकी लागत 5959.93 करोड़ होगी। 2014-15 के लिए 651.30 करोड़ होगी। सरकार ने 8,500 कि.मी. सड़कों का जो लक्ष्य रखा है उससे अधिक कार्य करना अगले बजट का लक्ष्य रखना चाहिए। अध्यक्ष महोदया 57औं प्रोजेक्शन से पिछली सरकार की तत्पर व्यवस्था भटक गई है वहां भू-रूपांतर भी नहीं हो पाया है। मैं सड़क और परिवहन मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगी उन्होंने 40 करोड़ सड़क प्रोजेक्ट्स को मंजूरी दी तथा प्रतिदिन 30 कि.मी. सड़क बनाने का लक्ष्य रखा, तथा अधूरे राष्ट्रीय राजमार्ग के लंबित पड़े मामलों को शीघ्र पूरा करने की बात कही है। राष्ट्रीय राजमार्ग निर्माण का लक्ष्य जो वित्तीय वर्ष का रखा है उसे प्राप्त करने हेतु धनराशि रखने के साथ-साथ एक्सप्रेस हाईवे के लिए 560 करोड़ का प्रावधान सहायनीय है, मगर एमडीआर सड़कों पर भी ध्यान केंद्रित करने की गहरी आवश्यकता भी ध्यान में रखनी होगी। मैं हमारे प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी का आभार व्यक्त करना चाहती हूँ उन्होंने इस दिशा में एक महत्वपूर्ण कदम उठाया है। अब 300 की आबादी वाले गांव भी सड़कों से जुड़ पायेंगे। कृषि उत्पादकों को मंडी तक पहुंचाने व शहर से रोजगार, व नौकरी पेशा लोग वापिस अपने गांव सगमता से पहुंच पाये इस हेतु

यह महत्वपूर्ण कदम है। गांव के विकास से ही देश का विकास हो पाएगा और गांव सड़कों से जुड़े तभी यह अवधारणा पूर्ण हो जाएगी।

मैं सरकार का ध्यान मेरे झुन्डुनू जिले की तरफ दिलाना चाहती हूँ। आजादी के 65 सालों बाद भी झुन्डुनू में राष्ट्रीय राजमार्ग नहीं है, District Major Roads अच्छी संख्या में नहीं है, गांव की सड़क मार्ग से बेहतर कनेक्टिविटी नहीं है। झुन्डुनू के पूर्व सांसद एवं पूर्ववर्ती सरकार ने जिले के लिए कुछ नहीं किया। कृपया मेरे जिले को राष्ट्रीय राजमार्ग से जोड़ने की कृपया करें।

***श्री गजानन कीर्तिकर (मुंबई उत्तर पश्चिम):** मैं सड़क, परिवहन एवं जहाजराणी मंत्रालय के 2014-15 के बजट में निम्नलिखित महत्वपूर्ण मुद्दे पर अपने विचार सभापति पर रखते हुए निम्नलिखित योजनाओं को मंजूरी मिलने की अपेक्षा करता हूँ कि पूणे सोलापुर राष्ट्रीय महामार्ग क. सं. 4 के रूंदीकरण का कार्य तथा टेम्भूर्णी 8 कि.मी. रोड को रूंदीकरण नहीं होने के कारण इस रोड पर आए दिन दुर्घटनाएं बढ़ती ही जा रही हैं। केंद्रवत्त की ओर से इस कार्य में देरी की जा रही है। वाहनों का बढ़ता आवागमन तथा गंभीर दुर्घटनाओं को देखते हुए थाणे नासिक राष्ट्रीय महामार्ग सं. 3 को 6 लेन का बनाना अतिआवश्यक हो चुका है। विगत 3 वर्षों से केवल घोषणाएं हो रही हैं परन्तु आज तक इस पर किसी भी प्रकार का कार्य नहीं हुआ है। खडावली जंक्शन पर उड़ान पुलिया नहीं रहने से यहां रोड दुर्घटनाएं हो रही हैं और बढ़ती ही जा रही हैं। उक्त उड़ान पुल के निर्माण कार्य के लिए सरकार की ओर से केंद्रवत्त को लागत खर्च पहले ही मिल चुका है, परन्तु क्या वजह है कि वे इस कार्य में देरी कर रहे हैं, क्या उनके खिलाफ कोई कार्रवाई की जा रही है। मुंबई गोवा राष्ट्रीय महामार्ग सं.17 के रूंदीकरण का कार्य भी आजतक पूरा नहीं हुआ है। करनाला ता.पनवेल जिला रायगढ़ क्षेत्र से उक्त रोड का रूंदीकरण हो चुका है परन्तु वन विभाग से हरकत प्रमाण पत्र/मंजूरी नहीं मिलने के कारण उपरोक्त कार्य भी आज तक रुका हुआ है, जिससे कई दुर्घटनाएं हो रही हैं। इन्दापूर जिला रायगढ़ से राजापूर जिला रत्नागिरी तक के रोड के रूंदीकरण को भी अधिक देरी हो रही है। देरी के कारण इसका लागत खर्च 4,000 करोड़ से बढ़कर 10,000 करोड़ तक बढ़ चुका है। गोलडन ट्रंगल मुंबई नासिक पूणे मुंबई रोड सिन्नेर राष्ट्रीय महामार्ग सं. 50 जिसकी लंबाई 137 कि.मी. है, जिसकी लागत 1348.20 करोड़ तथा इस कार्य को लगने वाली कालावधि 36 महीने तय हो चुकी है।

इसका टेन्डर जुलाई, 2013 को हुआ है परन्तु सदन कार्य आज जुलाई, 2014 तक शुरू नहीं हुआ है। क्या इस पर सरकार की ओर से कोई उचित कार्यवाही की जा रही है।

शहरी विकास मंत्री, आवास और शहरी गरीबी उपशमन मंत्री तथा संसदीय कार्य मंत्री (श्री एम. वेंकैय्या नायडू) : सभापति महोदय, बहुत से सदस्यों की इच्छा है कि सामाजिक न्याय के बारे में भी थोड़ी सी चर्चा हो जाये। मैं यह अनुरोध कर रहा हूँ कि जल्द से जल्द यह डिस्कशन समाप्त करें तो वह भी देखें। इस पर अभी दो-तीन लोग बोलें, फिर बाकी लोग सदन में सभापति पर अपनी स्पीच रख दें। अगर यह सब को स्वीकार है तो हम ऐसा कर लें।... (व्यवधान) If we are able to complete the discussion on the Ministry of Surface Transport after one or two Members speak, we may take up the discussion on the Ministry of Social Justice and Empowerment on which one or two Members may also speak. Others may lay their speeches on the Table. If this is agreeable to everybody, I request the Chair to follow that procedure.

माननीय सभापति : यदि सदन की सहमति हो तो ऐसा कर लें?

â€¦ (व्यवधान)

SHRI MALLIKARJUN KHARGE (GULBARGA): एक मिनट। आप बोलेंगे, मैं आपसे विनती करता हूँ कि बैठ जाये। Sir, the Ministry of Social Justice is also an important Ministry and you know it, इसलिए कम से कम एक घण्टा इस डिस्कशन को एक्सटेंड कीजिए। एक घण्टे में कम से कम 10 मिनट भी अगर बोलेंगे, आपकी तरफ से दो-चार लोग बोलेंगे, इधर से एक-दो, इधर से एक-दो तो इस तरह से 10 लोग तो बोलेंगे। आप इतना तो कर दीजिए, नहीं तो फोर्मेलिटी करने के लिए सिर्फ दस मिनट में खत्म करेंगे और जो एस.सी.पी. का कम से कम एक लाख से भी ज्यादा का बजट है, वह सारे स्टेट्स को आप दे रहे हैं। सेंट्रल में उसके बारे में इस बार स्कीम थोड़ी वेंज की है, ये सारे चीजें हैं। इस पर आपकी तरफ से भी बोलने वाले हैं और अपोजीशन के लोग भी बोलना चाहते हैं। You can take one hour for this after the Demands for Grants of the Ministry of Road Transport and Highways is through.

SHRI M. VENKAIHA NAIDU: The point is we have to adjust within the available time. We have to complete the discussion on the Demands for Grants of the Ministry of Road Transport and Highways first and then take up the discussion on the Demands for Grants of the Ministry of Social Justice and Empowerment. I have no problem. But the timing of the guillotine, which is at 6 o'clock, cannot be extended. That should be kept in mind. Before that let us complete both the subjects. एडजस्ट करिए, सर्जिस ट्रांसपोर्ट पर बोलने वाले लोग थोड़ा संक्षेप में बोलें, बाकी उन लोगों को भी मौका दीजिए, दोनों हो जायेंगे।

***SHRI SHER SINGH GHUBAYA (FEROZEPUR) :** Hon. Chairman Sir, on behalf of Shiromani Akali Dal, I rise to support the Demand for Grants under the control of Ministry of Roads and Highways.

Sir, many Hon. Members have raised various demands pertaining to their states. Let me raise the just and genuine demands related to my state Punjab.

Sir, Punjab contributes a whopping 65% of foodgrains in the central pool. However, the erstwhile UPA regime had meted out a step-motherly treatment to Punjab. I am grateful to the ex-Prime Minister of NDA Shri Vajpayee who was a visionary. He implemented the PMGSY scheme and new roads and highways were constructed during his tenure. Punjab too got its share during his time. I do hope that under the able leadership of the Hon. Minister, Punjab will get its due during the tenure of the present Government too.

Sir, Punjab has a high fertility-rate as far as land is concerned. Not even 5% of the total land of Punjab is lying idle for the construction of roads etc. Agriculture is the mainstay of Punjab. The breadth of the roads must be increased from 10 feet to 18 feet so that farmers can easily ply their tractor-trolleys to transport their food-grains to the markets.

Sir, a large number of precious human lives are lost in umpteen number of road accidents. Faulty design of roads is also responsible for it besides other factors. The earlier UPA Government failed to provide safety and security to commuters.

Sir, several projects pertaining to construction of roads from Amritsar to Talwandi Sabo, Chandigarh to Ferozpur and Muktsar etc. had been cleared earlier. However, these projects are yet to see the light of the day. Work on all these projects is at a standstill. Money had been earmarked for these projects but it was never utilized. I urge upon the Hon. Minister to release adequate funds immediately so that the four-laning and

*English translation of the Speech originally delivered in Punjabi.

six-laning work at all these places is completed at the earliest. It will go a long way in easing traffic congestion.

Sir, the six-laning work till Hussainiwala border is yet to be completed. It is the place of the freedom-fighters and martyrs Bhagat Singh, Rajguru and Sukhdev. A survey has been recently conducted on the feasibility of opening up the Hussainiwala border for trade with Pakistan. So, the road-network in this area needs to be strengthened.

Sir, the condition of roads in border-states like Punjab is shabby and dilapidated. Large pot-holes greet the travellers on roads. God forbid, if a war breaks out with Pakistan, heavy army vehicles and tanks will find it very difficult to ply on such roads. So, I request Hon. Minister to allot more funds for the repair of roads in the border areas. The breadth of the roads should also be increased to 18 feet. It will go a long way in augmenting and strengthening the road-network in the border areas.

Sir, all roads linking our religious places must be repaired at the earliest. Due to paucity of time, I will not dwell at length on my demands. I do hope that the present NDA Government will look after the interests of Punjab.

***श्रीमती जयश्रीबेन पटेल (मेहसाणा):** किसी भी आधुनिक राष्ट्र को सड़क और परिवहन के बहुसाधनों की जरूरत होती है। भारत जैसे विशाल देश में ऐसा परिवहन नेटवर्क होना चाहिए जो भूगोलिक दूरियों को मिटाकर एक नगर से दूसरे नगर के बीच तीव्र यात्रा सुनिश्चित करे। एक्सप्रेस वे परियोजना के लिए एनएचआई ने 500 करोड़ की राशि नियत की है। इसके लिए मैं माननीय सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री जी को धन्यवाद देती हूँ।

भारत के पास विश्व का सबसे बड़ा सड़क नेटवर्क है। जो 48.65 लाख किलोमीटर से अधिक क्षेत्र में फैला हुआ है। इस पर राष्ट्रीय राजमार्ग, एक्सप्रेस वे, राज्य राजमार्ग, मुख्य जिला सड़कें तथा अन्य जिला सड़कें और ग्रामीण सड़कें शामिल हैं। हमारे देश का सड़क नेटवर्क दुनिया के अन्य देशों जैसे यूएसए, चीन और ब्राजील से भी बड़ा है। हमारे देश में राष्ट्रीय राजमार्ग-एक्सप्रेस वे की लम्बाई 92,851 किलोमीटर है तथा राज्य राजमार्ग की लम्बाई 1,42,687 किलोमीटर है तथा अन्य सड़कों की लम्बाई 4629,462 किलोमीटर है। सरकार ने सर्वसमावेशी विकास की अवधारणा को केन्द्र में रखते हुए वामपंथी चरमपंथ से प्रभावित राज्यों आंध्र प्रदेश, बिहार, छत्तीसगढ़, झारखंड, मध्य प्रदेश, महाराष्ट्र, उड़ीसा और उत्तर प्रदेश में 7300 सौ करोड़ रुपये की लागत से राष्ट्रीय राजमार्ग के 1202 किलोमीटर और राज्य सड़कों के 4363 किलोमीटर (कुल 5565 किलोमीटर) का 2 लेनों में उन्नयन करने के लिए सड़क आवश्यकता योजना का अनुमोदन किया है।

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के लिए आंतरिक और बाह्य संसाधनों हेतु सरकार ने 900 करोड़ रुपये का प्रावधान किया है। टोल प्रेषण सहित भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग में निवेश हेतु 15 हजार 14 करोड़ (15014) रुपये का प्रावधान किया है। इसके साथ ही पूर्वोत्तर क्षेत्रों में विशेष त्वरित सड़क विकास कार्यक्रम के लिए 3000 करोड़ रुपये का प्रावधान करने के साथ ही 50 करोड़ रुपये का प्रावधान सार्वजनिक सड़क परिवहन पर महिलाओं की सुरक्षा के मद्देनजर निर्भया निधि से देने का प्रस्ताव किया है। पूरे देश में साफ-सुथरी सड़कों का जाल बिछाने की महत्वाकांक्षी योजना प्रस्तुत करने के लिए मैं माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र भाई मोदी तथा सड़क एवं परिवहन मंत्री श्री नितिन गडकरी जी का हार्दिक अभिन्नदण करती हूँ।

मैं माननीय सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री माननीय नितिन गडकरी जी का अभिन्नदण करती हूँ जो राजमार्ग क्षेत्र को वित्तीय संकट से उबार कर विकास के एक्सप्रेस वे पर दौड़ाने के लिए प्रयत्नशील हैं। श्री गडकरी जी ने देश में राजमार्ग क्षेत्र की दुर्दशा को देखते हुए इंजीनियरिंग प्रत्यक्ष कंस्ट्रक्शन के तहत राजमार्गों का निर्माण कराने का फैसला किया है। अब राजमार्ग परियोजना का ठेका 90 फीसदी भूमि अधिग्रहण के बाद ही उठाया जाएगा। श्री गडकरी ने मेगा सड़क परियोजनाओं के बजाए छोटी परियोजनाएं बनाने के निर्देश दिए हैं। इससे स्थानीय छोटे ठेकेदार और निर्माण कंपनियां सड़क का ठेका ले सकेंगी। स्थानीय ठेकेदारों के राजमार्ग परियोजनाएं लेने से क्षेत्र की जनता को रोजगार भी मिलेगा।

देश के दूरदर्शी प्रधानमंत्री माननीय नरेन्द्र भाई मोदी जी के नेतृत्व में सरकार ने रोज 30 किलोमीटर सड़क बनाने का लक्ष्य रखा है। इस संबंध में सरकार की रणनीति का खुलासा करते हुए माननीय मंत्री श्री गडकरी जी ने बताया कि भूमि के अधिग्रहण, वानिकी एवं पर्यावरण, रक्षा भूमि और रेलवे पर बनने वाले पुलों की वजह से राजमार्ग बनाने के काम में खासी अड़चनें आती हैं। जिसकी वजह से 60 हजार करोड़ रुपये की परियोजनाएं लटकी हुई हैं। उन्होंने कहा कि राजमार्गों को चौड़ा करने के लिए अब पेड़ों की कटाई नहीं की जाएगी। बल्कि ऐसी तकनीक लाई जाएगी जिससे पेड़ों को खोदकर दूसरे स्थान पर लगाया जा सके। गुजरात में इस तकनीक का सफल प्रयोग हो चुका है।

श्री अटल बिहारी वाजपेयी ने अपने प्रधानमंत्रित्व काल के दौरान देश को कश्मीर से कन्याकुमारी तक जोड़ने के लिए सड़कों का जाल बिछाने हेतु स्वर्णिम चतुर्भुज योजना तथा प्रधानमंत्री सड़क योजना की शुरुआत की थी। आदरणीय मोदी जी, वाजपेयी जी के उस अधूरे सपने को पूरा करने का जो प्रयास कर रहे हैं वह स्तुत्य है।

सड़क दुर्घटनाओं पर भी माननीय सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री ने अपनी चिंता व्यक्त की है तथा देश के राजमार्गों पर 450 स्थानों का चिह्नित किया है, जहां पर 1 से 30 बार हादसे हो चुके हैं। माननीय सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री श्री नितिन गडकरी जी ने 6 लेन विकसित किए जा रहे राष्ट्रीय राजमार्गों से टोल टैक्स समाप्त करने तथा उनकी दरें कम कराने का इरादा जताया है जो कि एक स्वागत योग्य कदम है।

मैं अपने गृह राज्य गुजरात से संबंधित कुछ मामलों सरकार के समक्ष रखना चाहती हूँ जो कि निम्न प्रकार हैं दांडी डेरिटेज रोड का विकास (नेशनल हाईवे नं. 228) भारत सरकार के प्रधानमंत्री द्वारा 2005 में अहमदाबाद दांडी डेरिटेज रूट बनाने की घोषणा की गई थी। महात्मा गांधी जी ने इस रूट पर दांडी मार्च-नमक सत्याग्रह 1930 में किया था। भारत सरकार द्वारा वर्ष 2006 में इसको नेशनल हाईवे नं. 228 से पहचान दी थी। लेकिन गुजरात सरकार द्वारा बार-बार पत्राचार करने के बावजूद यह

दरखास्त भारत सरकार के पास लंबित है। अहमदाबाद-बडोदरा एक्सप्रेस हाईवे को मुंबई तक बढ़ाया जाए। गुजरात सरकार द्वारा 2009 से बार-बार इसके बारे में पत्राचार करने के बावजूद इसमें कोई प्रगति नहीं हुई है। बडोदरा मुंबई एक्सप्रेस वे को एनएचडीपी फेज-6 प्रोग्राम में नवंबर, 2006 में शामिल किया गया था। वित्तीय वर्ष 2006-07 की बजट स्पीच में माननीय वित्त मंत्री द्वारा बडोदरा से मुंबई तक का एक्सप्रेस वे डिजाइन बिल्ड फाइनेंस एंड ऑपरेट पद्धति से बनया जाएगा ऐसा घोषित किया था। इस प्रोजेक्ट को पूरा करने के लिए नेशनल हाईवे ऑथोरिटी ऑफ इंडिया को काम सौंपा गया था। इस प्रोजेक्ट को जल्द से जल्द उत्त अग्रता क्रम में रखकर सर्वांगी विकास के लिए शुरू करना अत्यंत आवश्यक है। कॉस्टल हाईवे सहित स्टेट हाईवे को नेशनल हाईवे में बदलने का प्रश्न। गुजरात में सड़क परिवहन की मांग बढ़ रही है। गुजरात में 1663 किमी लंबाई की समुंद्री सीमा है। यह देश की कुल समुंद्री सीमा का 25 प्रतिशत है। इस समुंद्र किनारे कंडला, मुंद्रा, पीपावाव, अलंग जैसे बड़े पोत तथा 40 जैसे छोटे और मध्यम कक्षा के पोत कार्यरत हैं। यह सभी पोत विहात्मक रीत से तेल उत्पादक देशों के नजदीक पड़ते हैं और देश के उत्तर एवं मध्य भारत के बड़े आंतरिक विस्तारों को सुदृढियत देते हैं। वाइब्रेंट गुजरात, ग्लोबल इन्वेस्टमेंट समिट के तहत विदेश से निवेश की बड़ी संभावना को देखते हुए यह मांग पूरी करना अत्यंत जरूरी है।

बार्डर ऐरिया डेवलपमेंट प्रोग्राम (बीएडीपी) के तहत 28 अप्रैल, 2009 को रोड ट्रांसपोर्ट मंत्रालय नई दिल्ली की अध्यक्षता में सीमा क्षत्रों के सड़कों के विकास के लिए मीटिंग हुई थी। इसमें सीमावर्ती राज्यों को सीमावर्ती जिले के महत्वपूर्ण शहर, तहसील और हेडक्वार्टर को जोड़ने वाले सीमावर्ती सड़कों के विकास के लिए दरखास्तें करने को कहा था। इसके तहत गुजरात सरकार ने 965 किमी. की सीमावर्ती सड़कों की दरखास्त 30 मई, 2009 को की थी जिसमें बनासकांठा, पाटन तथा कच्छ जिले की सीमावर्ती सड़कों का समावेश किया गया था। गुजरात सरकार द्वारा पत्राचार के माध्यम से और हमारी ओर से 2010 तथा 2012 में बार-बार मंत्रालय को प्रश्न पूछे गए थे लेकिन आज तक कोई प्रगति नहीं हुई है। अहमदाबाद से बामड बोर राष्ट्रीय राजमार्ग 8-ए के 6 मार्गीय-करण में कोई प्रगति नहीं हुई है। सोमनाथ-द्वारका की सड़क के 6 मार्गीय-करण में कोई प्रगति नहीं हुई है। राष्ट्रीय राजमार्ग नं. 8 पर डाडेश्वर (भरूच) के नजदीक नर्मदा नदी पर एक्स्ट्रा पुल के निर्माण के प्रश्न में एजेंसी निर्धारित करने में पीपीपी मॉडल पर सरकार अब तक विचार कर रही है। सरखोज गांधीनगर नेशनल हाईवे एन.एच.8-सी के विकास का प्रश्न भी 2010 से लंबित है। अंत में मैं पुनः आपको धन्यवाद देती हूँ तथा माननीय सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री से विनम्र आग्रह करती हूँ कि वह हमारी मांगों पर ध्यान देने की कृप करें। मैं दो पक्षियों के साथ अपने भ्रमण को विराम दूंगी जो कि इस तरह हैं-

कि भारत का हर मार्ग तमकता हमको दिखाता है
कि नई सदी का भारत बनता हमको दिखाता है
राजमार्गों पर दौड़ेगी भारत की अब तरुणाई
बीति रात दुखों की, अब तो सुख की है बेला आई
सड़क, सुरक्षा, सब की सतामती
एनडीए सरकार की इस देश के लिए सबसे बड़ी सौगात है।

इसके लिए एक बार मैं पुनः देश की कोटि-कोटि जनता के हृदय सम्राट माननीय श्री नरेन्द्र भाई मोदी जी का तथा माननीय सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्री श्री नितिन गडकरी जी का अभिनन्दन करती हूँ।

HON. CHAIRPERSON : Shri Dharam Vira Gandhi - not there.

Next, Shri Radheshyam Biswas.

...(Interruptions)

माननीय सभापति : कृपया आप अपनी बात को दो-तीन मिनट में समाप्त करें।

श्री राधेश्याम विश्वास (करीमगंज) : सभापति महोदय, हम पहली बार बोल रहे हैं, इसलिए आपसे अनुरोध है कि हमें बोलने के लिए थोड़ा ज्यादा समय दें।

Mr. Chairman, Sir, I would like to thank you very much for allowing me to participate in the Discussion on the Demand for Grant under the control of the Ministry of Road Transport and Highways for 2014-15.

Sir, while I stand here to speak on behalf of my Party the All-India United Democratic Front, I cannot forget to express my gratitude to our Party Chief Maulana Badruddin Ajmal who has given me this chance to be a Member of this august House. Also, he has been encouraging me to deliver my maiden speech to highlight the issues and concerns of the people of Assam related to Road Transport and Highways.

Road and railway lines are the two sources that connect Indian regions as well as Indian people with one another but unfortunately the condition of both these sources are extremely worse in Assam, especially in the Barak Valley region.

I express my thanks to the hon. Finance Minister for allocating Rs.3,000 crore for the Ministry of Road Transport and Highways to construct roads in the North-Eastern States. At the same time, I would like to draw the attention of the hon. Minister towards a long-pending public demand for the construction of Dhubri-Phulbari Bridge over the river Brahmaputra which will connect the State of Assam and Meghalaya with the rest of the nation. But no amount has been announced in this Budget for the same.

Our Party supreme Ajmal Sahib has been making all-out efforts for this project. Besides raising this issue in the House, he met the Ministers concerned, officials and other Government authorities to make sure the construction of this important bridge.

The Union Cabinet has approved the project and the Ministry of Road Transport and Highways announced to start the construction but due to lack of money it is yet to be started.

Sir, I understand this project needs huge amount of money and lots of time. Therefore, our Party demands that at least an initial amount should be allocated to start the work of Dhubri-Phulbari Bridge.

As the people of my constituency Karimganj has sent me to this House, it is my duty to inform this august House about their issues and problems for better solution.

The bad road condition of Karimganj and other districts of Barak Valley has made the life of lakhs of people miserable. At present, there are only two numbers of surface communication routes availed by Karimganj, Barak Valley and other States like Tripura, Mizoram and Meghalaya for linking with one another as well as with the nation....(*Interruptions*)

One road route is from Guwahati to Silchar via Jowai and Badarpur on NH 8); from Badarpur to Agartala via Karimganj (NH 6); from Badarpur to Sutarkandi via Karimganj (NH37) which is used for export and import with Bangladesh. The other road is from Badarpur to Lumding meter Gauge Railway route....(*Interruptions*)

As it is proposed that the mega block for gauge conversion of rail track from Lumding to Agartala will start from October 1, 2014, Badarpur to Jowai via Sonapur Highway will be the only option for all kinds of traffic including carriers of essential commodities. This will put heavy pressure of traffic on this damaged highway which will create various kinds of problems. I will now make my demands.

माननीय सभापति : समय का अभाव है, इसलिए आप अपनी बात को जल्दी समाप्त कीजिए।

श्री राधेश्याम विश्वास : सभापति महोदय, मैं डिमांड के बारे में बोलना चाहता हूँ इसलिए कृपया एक मिनट का समय मुझे दीजिए।

Under these circumstances, I demand to take the following actions immediately: Strengthening of National Highway Nos.8 and 6 from Badarpur to Jowai and Karimganj to Churaibari; completion of 4-lane road from Silchar to Sourastra *via* Dima-Hosao district; use water bodies *via* Bangladesh during the period from May to September while the Barak River remains with full of water; and opening up the road from Karimganj to West Bengal border *via* Bangladesh.

I support the Demands for Grants under the control of the Ministry of Road Transport and Highways for 2014-15 and request the hon. Minister to include our demands. With these words, I conclude.

***SHRI P. KARUNAKARAN (KASARGOD):** I would like to participate in the discussion of Road transport and Highways. The road transport has become the most important facility of the common man. Centre and the State Governments have to take more initiatives in this regard. The maintenance of the national highways and the construction of the national highways are the important issues. It is true that many of the national highways are not properly maintained. As a result we witnessed the large number of accidents and loss of lives. It is the responsibility of both Governments, State and Centre to take timely action for maintenance and also for the construction of new highways. For the development of any country, road transport is a very strong infrastructure factor which needs due attention. Now-a-days number of vehicles are increasing and at the same time the infrastructural facilities have not come up to the mark. This really makes road transport a difficult task.

The fund allotted for national highways in Kerala is inadequate. There are problems with regard to the four line highways due to the land availability in the most areas. The Government should come forward with adequate compensation and alternative schemes to those who use their land. It is not wise to take the old method of compensation because people use their land and it is not easy to get the alternative land for the construction of houses. At present the land cost in Kerala is very high so the Government should take special package for the national highways and sort out the issues.

I would like to point out the construction of ROB, National highway NH and C268 Cheruvathur-Nileshwar-Pallikare ROB. It was included in the budget for the year 2008-09. This time also, Railways has fund allotment which is two crore for the budget 2014-15. The first alignment was agreed and tender was given. But then the question of four line NH has come into existence.

This ROB is in the crossing of national highway and this ROB is the only one which comes from Mumbai to Trivendrum NH and which is not completed. To complete the process of acquisition and other proceeding it would take again time. Every day thousands of vehicles are crossing through this ROB side and they have to wait for hours and hours together. It makes much difficulty to the local people as well as to passengers. So considering these difficulties at present, the Hon'ble Minister may take personal initiative and special order may be issued to the N.H. Authority to take up the work of ROB at Pallikare at the earliest at the special single unit for which the land was also made available and railway had pulled necessary budgetary amount. So I request the Government to take necessary steps in this regard.

***SHRI MOHANBHAI KALYANBHAI KUNDARIYA (RAJKOT):** I am supporting this demands by the department. First of all, I congratulate Hon'ble Minister and Finance Minister of India as they have given visionary budget and need of the hour budget for the country. Road are the lifeline of India. Each village should be connected by the road as well as block to district roads need to be connected because farmers reach to APMC had been facilitated by our State as done by our Hon'ble Chief Minister Narendra Modi. In our Gujarat the farmers reach by car or by two wheeler to road. I hereby urge for central road. My constituency Rajkot in Gujarat was a capital of Saurashtra State in the past, now it is an industrial hub in Gujarat. For this, there should be six lane road from Rajkot-Ahmedabad to Gandhinagar. In Saurashtra, there are many ports also i.e. Nalakhi, Kandla, Porbandar, Mundra, Mandi, Alang, etc. which get benefited byr this connectivity.

My another suggestion is that Rajkot-Morbi-Halvad should be made four lane because Marbi is ceramic industries hub. 70% of ceramic products of India is only produce by Marbi only. For this raw material comes from the State of Rajasthan. Due to heavy traffic on this road Rajkot-Bhavnagar road must be converted to 4 lane because there is a port. Alang which is well known for shipping breaking yard in Bhavnagar.

I support these demands wholeheartedly.

***श्रीमती कृष्णा राज (शाहजहांपुर) :** मैं माननीय सड़क परिवहन मंत्री को एवं वित्त मंत्री जी को हार्दिक बधाई देती हूँ। भारत की समृद्धि के लिए एवं यातायात को सुलभ बनाने हेतु भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग और राज्य की सड़कों के बीच 37880 करोड़ रू. निवेश करने का प्रस्ताव किया है। मौजूदा वित्तीय वर्ष के दौरान 8500 कि.मी. का लक्ष्य लिया है। इसके अतिरिक्त पूर्वोक्त के लिए 3000 करोड़ शामिल है जबकि पूर्व सरकार ने सड़क मार्गों के लिए मात्र 21700 करोड़ रू. का ही प्रावधान किया था। हमारी सरकार माननीय सड़क परिवहन मंत्री ने देश की प्रगति में यातायात हेतु सड़क परिवहन के महत्व को समझते हुए वर्ष 2013-14 की तुलना में मौजूदा बजट में भारत की सड़कों का विशेष ध्यान रखा गया ।

पूर्व सरकार द्वारा राज्यवार भी मार्गों के चयन में विसंगतियां रहीं जिसमें आंध्रप्रदेश, हरियाणा, कर्नाटक, महाराष्ट्र, पंजाब और राजस्थान जैसे राज्यों को लाभ देने का प्रयास किया। किंतु मैं खेद के साथ कहना चाहूंगी कि भारतवर्ष में उत्तर प्रदेश एक बड़ा राज्य है, पिछली सरकार ने इतने बड़े प्रदेश (7863.00 कि.मी.) की उपेक्षा की।

मैं आपसे विनम्र निवेदन करूंगी कि उत्तर प्रदेश के मार्गों का जीर्णोद्धार एवं नए मार्गों का निर्माण करने के साथ ही मेरे संसदीय क्षेत्र शाहजहांपुर जो सड़क मार्ग में अत्यंत ही पिछड़ा है का ध्यान रखा जाए। मैं आपको अवगत करना चाहूंगी कि गाजियाबाद, कानपुर के बाद शाहजहांपुर औद्योगिक क्षेत्र में अग्रणीय है।

शाहजहांपुर की पुवायां तहसील उत्तर प्रदेश की सबसे बड़ी गन्ना उत्पादन एवं गेहूँ तथा धान का उत्पादन क्षेत्र है। यहां कृषकों को श्याम खाद की फैक्टरी है। इसके अतिरिक्त इंडियन आयल का डिपो है। इंडियन गैस प्लांट (रोजा थर्मल पावर) 50 फ्लोर मील, लगभग 100 राइस मिल साथ ही कई छोटे बड़े कारखाने शाहजहांपुर में स्थापित हैं। इन उद्योगों को सुचारू रूप से संचालित करने एवं जनजीवन की सुविधाओं को ध्यान में रखते हुए मॉरे संसदीय क्षेत्र की निम्नलिखित सड़कों का एवं सेतु निर्माण होना अति आवश्यक है। जिससे यहां की अर्थव्यवस्था भी सुदृढ़ हो सकेगी और लोगों का जीवनस्तर भी सुधरेगा।

उक्त बिन्दुओं को ध्यान में रखते हुए मॉरे संसदीय क्षेत्र की निम्न सड़कों के निर्माण की स्वीकृति प्रदान करने का कष्ट करें। निगोही से कटरा-खुदागंज, टी-02 से (एस एच 29) वाया निगोही नकटिया रोड, टी-01 से वरखेड़ा वाया बंधिया रोड, हरनोखा से वमनौआ रोड, पुवायां मोहम्मदी रोड से बम्हौरी रोड, कलान मकरंद सिंह इंटर कालेज से बड़ेरा, मिर्जापुर फरुखाबाद रोड से मजारा तक, फतेहपुर से निबऊनगला, पुवायां से बण्डा मार्ग, बण्डा से खुटार, जलालाबाद से बदायूं मार्ग, जलालाबाद से गठिया रंगीन, गड़िया रंगीन से कटरा व खटरा से खुदागंज, खंडहर से हेरेवा तक, जलालाबाद फरुखाबाद मार्ग से कोलाघाट होते हुए मिर्जापुर कलान बदायूं सीमा तक।

वर्षों से लंबित परियोजना एन एच-24 दिल्ली से लखनऊ के अंतर्गत सीतापुर से बरेली अधूरे निर्माण को शीघ्र पूर्ण करने हेतु अनुरोध है।

निम्नलिखित 3 पुलों के निर्माण को भी स्वीकृति प्रदान करने का कष्ट करें। इन पुलों के बनने से लगभग 50 गांवों को लाभ पहुंचेगा। तिलहर निगोही मार्ग पर पुल लंबाई-20 मी., लक्ष्मनपुर लंबाई- 100 मीटर, बुद्धवाना एवं परौर पर पुल (समसीघाट पर)।

राज्य की 265 सड़कों और महामार्ग के प्रलंबित कार्यों को आगामी एक हफ्ते के भीतर मंजूरी दिलाने का वादा केंद्रीय मंत्री नितिन गडकरी ने किया है, इस योजना के लिए 70 हजार करोड़ रूपए का प्रावधान किया गया था, जिनमें से सिर्फ 40 हजार करोड़ के प्रकल्पों को पूर्णतः मंजूरी मिली है, शेष प्रकल्प भूमि हस्तांतरण और पर्यावरण विभाग की मंजूरी के अभाव में लंबित पड़े हैं, इन्हीं योजनाओं को साकार करने की घोषणा गडकरी ने की है, किसी भी राज्य या देश की प्रगति में सड़क, बिजली जैसी आधारभूत सुविधाओं का महत्वपूर्ण योगदान होता है। पिछले कुछ वर्षों से राज्य की सड़कों की हालत बहुत खराब है, इस वजह से यात्री व माल परिवहन की लागत और वाहनों के रखरखाव का खर्च बहुत बढ़ जाता है।

प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी ने विभागों के पुनर्गठन के समय इस तथ्य को ध्यान में रखकर इस प्रकार विभाग रचना की है कि अब पर्यावरण विभाग को मंजूरी मिलने में देरी नहीं लगेगी, प्रलंबित परियोजनाओं को तेजी से निपटाने की दिशा में मोदी सरकार द्वारा किए जा रहे प्रयत्न सराहनीय हैं। महाराष्ट्र में मंत्री रहने के दौरान गडकरी ने राज्य में सड़कें और पुल बनाने का सराहनीय काम किया था, उनके इस अनुभव का लाभ महाराष्ट्र सहित देश के अन्य राज्यों को भी मिलेगा यह उम्मीद समर्थित ही होगी।

परिवहन एवं राजमार्ग मंत्री नितिन गडकरी ने लंबे समय से अटकी 20,000 करोड़ रु. की सड़क परियोजनाओं को आज मंजूरी दे दी। ये परियोजनाएं पर्यावरणीय मंजूरी नहीं मिलने, जमीन अधिग्रहण में दिक्कत एवं अन्य मसलों के कारण अटकी हुई थी।

सरकार का लक्ष्य दो साल बाद योजना 30 किलोमीटर सड़क बनाने की है। फिलहाल योजना 3 किलोमीटर सड़क का ही निर्माण हो पा रहा है। देश भर में करीब 60,000 करोड़ रु. की परियोजनाएं अटकी हुई हैं जिससे तीन माह में गति देने की कोशिश की जाएगी।

दो लाख करोड़ रु. से अधिक की अनुमानित लागत वाली महत्वाकांक्षी राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना भी भ्रष्टाचार की भेंट चढ़ गयी है। परियोजना के तहत बनी सड़कें वक्त से पहले खराब हो रही हैं जिससे इनकी गुणवत्ता पर सवाल खड़े हो गए हैं। इस गोरखधंधे से राष्ट्रीय खजाने को हर साल कम से कम 30 हजार करोड़ रूपए का चूना लग रहा है।

हमारे यहां कागजों पर सड़क निर्माण के मानक बहुत अच्छे हैं। लेकिन जमीन पर पालन नहीं होता। इसके लिए जिम्मेदारी तय होनी चाहिए। घटिया सामग्री के उपयोग के अनेक मामले अदालतों में अरसे से चल रहे हैं। अब तक शायद ही किसी को सजा हुई हो। विश्व बैंक की मदद वाली परियोजनाओं में भी गडबडिया सामने आ रही हैं। लखनऊ-मुजफ्फरपुर हाईवे (एनएच-28) इसका प्रमाण है। एनएचआई को अपनी आडिट रिपोर्ट को सार्वजनिक करना चाहिए।

कुछ साल पहले किए गए एसोचैम के एक अध्ययन के अनुसार खराब सड़कों के कारण देश की अर्थव्यवस्था को सालाना 30 हजार करोड़ रु. की चपत लगती है। जाहिर है कि अब यह नुकसान इससे अधिक हो चुका होगा।

सड़क मंत्रालय ने वित्त वर्ष 2014-15 के दौरान बीओटी और ईपीसी मॉडल के तहत 7000 किमी. की परियोजनाओं को स्वीकृति देने का लक्ष्य रखा है।

एनएच-24 पर पिछले पांच साल से टोल देने के बावजूद लोगों को गड़कों और ऊबड़-खाबड़ सड़क का सामना करना पड़ रहा है। ऐसे में सबसे बड़ा सवाल तो यह है कि एनएच-24 पर टोल वसूली किया जा रहा है। देश के सर्वांगीण विकास के लिए सड़क परिवहन बजट सराहनीय है। मैं माननीय वित्त मंत्री एवं माननीय सड़क परिवहन मंत्रीजी को पुनः बधाई देती हूँ।

***डॉ. रमेश पोखरियाल निशंक (हरिद्वार):** सड़क परिवहन एवं राष्ट्रीय राजमार्ग विभाग की अनुदान मांगों पर डॉ. रमेश पोखरियाल "निशंक" का वक्तव्य: सड़क परिवहन एवं राष्ट्रीय राजमार्ग विभाग के अनुदान मांगों की प्रस्तुति का मैं समर्थन करते हुए श्री नितिन गडकरी माननीय मंत्री जी को बधाई देना चाहूंगा। महाराष्ट्र राज्य के सड़क परिवहन मंत्री रहते हुए पूरे देश के अंदर जो उन्होंने रूपाति अर्जित की उसी मिशन और लगन तथा प्रखरता से केन्द्रीय मंत्री के रूप में काम कर वे एक इतिहास रचेंगे।

एन.एच.ए.आई और राज्य सड़कों के निर्माण हेतु 37,880 करोड़ के निवेश के प्रस्ताव की मैं सराहना करते हुए मैं माननीय मंत्री जी का ध्यान उत्तराखंड की सड़कों की ओर ले जाना चाहूंगी।

उत्तराखंड दो-दो विदेशी सीमाओं से घिरा हुआ है। आज भी यहां सड़क मार्गों की स्थिति कोई सुदृढ़ नहीं है। चीन हमारे सिर पर बैठ गया है। ऊपर तक चीन ने बिल्कुल हमारी सीमाओं तक सड़क मार्ग बना दिए हैं। इसलिए मैं आग्रह करूंगा कि देश की सामरिक महत्व की दृष्टि से तथा उत्तराखंड जिसे धरती का स्वर्ण भी कहा जाता है और जिस उत्तराखंड में चार धाम, बदरीनाथ, केदारनाथ, गंगोत्री-यमनोत्री, हेमकुंड साहिब, रीठा साहिब, पिरेन कलियार जैसे स्थान हैं और जहां हरिद्वार, ऋषिकेश जहां पूरी दुनिया उमड़ती हो, ऐसे उत्तराखंड को सड़कों से सुसज्जित करने की आवश्यकता है। पूरा देश का जनमास पवित्र भावनाओं से यहां देव-दर्शन के लिए जाता है। सड़कों की स्थिति ठीक न होने के कारण यहां दुःख है और इसका असर पूरे देश पर पड़ता है। घंटों तक जाम रहने और सप्ताहों/महीनों तक सड़कों का अवरुद्ध रहना, देशहित में नहीं है। केदारनाथ-बदरीनाथ तथा गंगोत्री यमनोत्री सहित कैलाश मानसरोवर की यात्राएं विदेशी सीमाओं से लगी हैं। हर हाल में इन सड़कों की स्थिति बंद से बदतर होती जा रही है। सामरिक दृष्टि से तथा यात्रा की दृष्टि से इन सभी सड़कों का नियंत्रण सीधे केन्द्र सरकार को लेना चाहिए और इन सड़कों को सीमाओं तक विस्तार देना चाहिए।

मैं माननीय मंत्री जी का बहुत आभारी हूँ कि उन्होंने पूर्व में ही उत्तराखंड पर विशेष ध्यान दिए जाने की बात कही है। हरिद्वार जो विश्व आध्यात्म की राजधानी है। इस हरिद्वार में जहां प्रतिदिन एक लघु भारत दिखाई देता है। सामान्य सी स्थिति में 20 लाख से 50 लाख तक यहां यात्री प्रतिदिन औसत रहता है। कंवड़ की दृष्टि से तो कभी एक दिन में एक करोड़ लोगों का आवागमन तक होता है। सड़कों की वैकल्पिक व्यवस्था और ओवर ब्रिजों के निर्माण के अभाव में यहां घंटों तक जाम लगा रहता है।

(दिल्ली से देहशदून, दिल्ली-हरिद्वार-ऋषिकेश तक हर हाल में फोर लेन की सड़कों का निर्माण और ओवर ब्रिजों का तत्काल निर्माण जरूरी है ।)

18. हरिद्वार में 2016 में अर्द्धकुंभ भी होना है इसकी व्यवस्था यदि अभी से नहीं की गई तो भारी परेशानी का सामना करना पड़ सकता है। हरिद्वार जहां धार्मिक दृष्टि से अत्यंत महत्वपूर्ण है वहां औद्योगिक दृष्टि से भी हरिद्वार बिल्कुल देश के इन्ने गिने स्थान में से एक है । मुजफ्फरपुर सड़कों से भगवानपुर होते हुए देहशदून तथा सड़कों से हरिद्वार-ऋषिकेश-देहशदून के मार्ग अत्यंत महत्वपूर्ण हैं जो देश की लोगों की भावनाओं का केन्द्र हैं । इन्हें एक अलग बहुआयामी परियोजना तैयार कर युद्ध स्तर पर कार्य करने की जरूरत होगी, भौगोलिक तौर पर दूरदराज के क्षेत्रों में तीव्र यात्रा सुनिश्चित करने का सरकार ने मन बनाया है यह भी सुखद स्थिति है । माननीय मंत्री जी से अनुरोध है चुर्नीटा " एक्सप्रेस वे " दिल्ली से हरिद्वार ऋषिकेश और दिल्ली से देहशदून हर हाल में किए जाएं । इससे देहशदून-मसूरी-हरिद्वार-ऋषिकेश जहां पूरा देश जाना चाहता है उन्हें सुविधा मिलेगी ।

मेरा यह भी अनुरोध है कि हिमालयी राज्यों का विशेषकर ध्यान रखा जाए क्योंकि इनकी भौगोलिक विषम परिस्थितियां हैं और ये राज्य सीमावर्ती हैं सामरिक दृष्टि से देश की एकता अखंडता की दृष्टि से भी अत्यंत महत्वपूर्ण हैं । प्रधानमंत्री ग्राम सड़क से भी हर गांव को जोड़ना जरूरी है ।

एक बार पुनः अनुरोध है कि हिमालय राज्यों की सीमाओं पर युद्ध स्तर पर सड़कों का निर्माण किया जाए जो देश की सुरक्षा की दृष्टि से भी महत्वपूर्ण हैं और यात्रा मार्गों को चाहे वह जम्मू कश्मीर हो उत्तराखंड हो या अन्य हिमालयी राज्य इन मार्गों को सुदृढ़ कर चौड़ीकरण कर सीधा-सीधा केन्द्रीय एजेंसी के नियंत्रण में रखा जाए ताकि चार धाम यात्रा बाधित न हो ।

***SHRI P.C. MOHAN (BANGALORE CENTRAL):** According to the affidavit filed by the UPA Government in the Supreme Court, the UPA Government has admitted that during 1997-2002 (Ninth Five Year Plan) the NDA Government has added 23,184 km of national highways to the existing National Highway network which was nearly 50% of the total length of national highways constructed in three decades. Since independence, the NDA Government has achieved the mark of constructing the largest national highways during any five year period. Simply speaking, the UPA Government affidavit in the Supreme Court admits that NDA regime constructed nearly half of the total length of national highways which is a record that no government had done during the past 32 years.

To illustrate the achievement of the NDA Government, the following statistics will prove that the road network has taken tremendous achievement during the NDA regime. The length of the national highway has been extended to 76,818 km as on 2012 from the total length of highways of 29,023 km as on 1980. In short, 47,795 km length was added by all governments within a time span of 32 years whereas the NDA regime during 1997-2002 had added 23,184 km of national highways which is half of the total length of national highways added by the UPA Government.

The road density in India is 1.43 km per square meter to the total road network of 46.90 lakhs km. National Highways accounts for 79,243 km whereas the State highways accounts for 1,31,889 kms. 31.18 lakhs km have been classified as "other roads" and 200 kms have been classified as expressways. 1.7% of national highways road network carry the burden of 40% of road traffic. According to NHA statistics, 65% of freight and 80% passenger traffic is carried by the roads.

Road Transport being the backbone of supply chain management requires huge funding and fast clearance of the project to avoid cost escalation. Past history reveals that environment, forest and wildlife clearances has hampered the development of strategic roads in border areas. A single window clearance is the main source to attract PPP model which has been lagging behind due to delay in clearances as mentioned above. The Highway Ministry is having the option to choose between Public Private Partnership (PPP) model or Engineering Procurement & Construction (EPC) model. The Highway Ministry should look into the matter of lack of interest of the bidders in PPP model and take appropriate steps to give incentives to Private Parties to fund the projects not only sharing the revenue but to participate in building the nation's infrastructure.

Instead of following the water tight mechanism recommended by B.K. Chaturvedi Committee of BOT (Toll) at first, followed by BOT (Annuity) and then EPC, the Ministry should adopt a flexible model to fasten the project at great speed. Next, movement of coal to different thermal power stations at break neck speed is most important for power generation and also for the movement of food and vegetable items to bring the prices uniform. Under the able leadership of Shri Narendra Modi's stable and strong administration, the Highway Ministry will repeat the record achieved by the previous regime of the NDA Government.

* **SHRI B. SENGUTTUVAN (VELLORE)** : I take this opportunity to thank our party chief, Idhaya Deivam Dr. Puratchi Thalaivi Amma, but for whose benign grace and immense kindness, I wouldn't find myself where I am now expressing my views. Our leader has already hailed the budget as a forward-looking one, which would be instrumental in engineering revival of Indian economy. There can be no better compliment to the Finance Minister than this, coming as it does from our Hon'ble Chief Minister, who herself is an architect of great economic recovery; in that, our Hon'ble Chief Minister rescued the economy of Tamil Nadu from the morass of financial woes and deficit in which the earlier Government had left it.

Whilst I welcome the initiative of the Finance Minister in the Union Budget on his proposed outlay, I feel obligated to point out that in the Budget allocation for road sector, no provision has been made for laying any new National Highways in Tamil Nadu and very little outlay has been allocated for initiating programmes on road safety.

In my Parliamentary Constituency, Vellore, I would like the Ministry of Road Transport and National Highways to expeditiously carry out all pending works.

The Cuddappah-Cuddalore National Highway remains incomplete; and from Katpadi to Polur, the Road Project has not been undertaken for the past ten years. Top-priority should be given to the completion of this stretch of the road.

The stretch of NH4, between Poonamalee to Walajahpet is a four-lane tollway, which has been mandated for upgradation into six-lane NH. NHAI appears to have handed over the concession to one Essel Walajahpet-Poonamalee Tollway Pvt. Ltd. Under BOT scheme. It is reported that the concessionaire has refused to carry out the six-lane work. From a personal and practical experience, I find that no proper maintenance of the road is done to the standard of toll-way. The entire stretch of nearly 100 KMs is full of bumpy patch-work. It is not a National Highway but more like a rural pachayat road. Why would not the NHAI attend to this national disgrace, after all it get a finger in the pie? This has to be immediately redressed by the NHAI.

The stretch of NH 46 between Vellore and Vaniyambadi is operated by the concessionaire, L&T Krishnagiri-Walajahpet Tollway Ltd. It has established two toll booths at Pallikonda and Vaniyambadi. The toll fee collected in these booths is perhaps the highest in the world. The charging of Rs.250/- per passenger bus per trip is exorbitant. The monthly pass issued for the buses at Rs.8230/- for unlimited number of trips has been reduced to just 50 trips leading to tenfold increase in cost escalation. At this rate, the bus operators, particularly, the Tamil Nadu State Transport Corporation are faced with closure of the routes plying on this road.

The work on NH 4 connecting Chennai and Bangalore remains incomplete between Gudipala and Walajapet stretch. Whilst other work in other sections has been completed, even basic work is yet to commence in this section. I urge the Hon'ble Minister to instruct the NHAI to expeditiously complete this work.

The feasibility study on the Bangalore-Chennai Expressway is already over and the project has to be implemented immediately given the fact that this is contiguous to the Bangalore-Chennai industrial corridor.

Guidyattam town, noted for the manufacture of handloom lungis and hand-made matches, is located at a distance of 10 KMs from NH 46. It is a busy town bursting with business activities. NH 234 from Villupuram to Mangalore runs through this town. The traffic in this town is already congested and the residents have been requesting that the NH 234 have a by-pass between KMs 39/9 KM and KM 45/7 for years so as to ease the congestion on their roads. This will have to be attended to by the Ministry concerned.

So also various NH projects are pending completion in Ambur and Vaniyambadi. The construction of several flyovers and underpasses at Ambur has not seen the light of the day owing to the apathy of the NHAI Department and its concessionaire resulting in avoidable accidents and loss of human lives. Priority should be accorded to these projects and they should be completed within a short timeframe.

It is not enough if we merely lay the roads but what is required is that we have to increase the implementation of road safety measures so that the road users as well as those inhabiting nearby the roads are safe.

Though the conditions of the roads improved over the last ten years, the last decade has also witnessed appalling increase in the rate of road traffic accidents. Between 2003 and 2013, there had been an increase of 54.3% in road traffic deaths. Traffic deaths all over the world stands at 14 lakhs per year. India has the dubious distinction of having the largest number of traffic deaths in the year 2013. According to National Crime Records Bureau statistics, a total number of 4,43,001 road traffic accidents were reported. A total number of 137423 persons lost their lives due to road traffic accidents in India in the year 2013. In Tamil Nadu 15563 persons lost their lives in 2013.

In this connection, I suggest that the penal provisions in the Indian Penal Code as well as the Criminal Procedure Code have to be revised so as to mete out stiffer terms of imprisonment for the road-rash driving, drunk-driving and endangering the lives of other road users. A thorough revision of these geriatric codes is anyway long overdue for other reasons as well.

There are certain areas in my constituency that witness frequent road mishaps. In Vellore, in the 5 KMs stretch between Pillaiyar Kuppam and Sathuvachari in NH 46, a total number of 49 road traffic accidents took place during the period between 01.01.2014 to 30.06.2014, in which 12 persons died on the spot, others sustained serious and grievous injuries resulting in permanent disablement. At Sathuvachari, it has been the demand of the local population to construct an underpass so as to facilitate the crossing of NH 46, which bisects the busy residential area. A study has shown that on an average 10000 people go across the road at Sathuvachari Gangaianman Temple area daily; and it is necessary to construct an underpass. It is one of the most accident-prone areas in the world. Despite the fact that the people of this area have been urging the NHAI to construct an underpass, it has failed to evoke any proper response. It is now learnt that the proposal has been accepted but it is being delayed unnecessarily. I do not know how many more precious lives would be lost before the NHAI really springs into action.

In Vellore, the NH 46 cuts the twin cities of Vellore and Katpadi into two. Whilst laying the road, the UPA Government and the DMK Government utterly failed to realize that the elevated barrier erected for the toll-way would cut across and block the Vellore-Chittoor road which is the main artery between Katpadi and Vellore. In the result a chaotic traffic condition is prevailing in the city. This leads to caution of any number of accidents. An underpass is required to be constructed on NH 46 so as to facilitate the smooth flow of traffic straight from the National Theatre to Katpadi Road.

It is the experience of all road users that the tolls collected the concessionaires all over the country is far too excessive. Toll free collections are made allegedly in conformity with the National Highways (Determination and Collection of Fees) Rules, 2008 which empower the concessionaire to revise the fees annually. A portion of the fee goes to the NHAI. It is the experience of all road users that these fees are rather very high and very many law-and-order situations have been reported all over the country arising from demand of high toll fee. This has to be regulated by the New Government.

***श्री हरि ओम पाण्डेय (अम्बेडकर नगर) :** राष्ट्रीय राजमार्ग योजना श्री अटल जी की सरकार ने 1996 में शुरू की। 1 जुलाई, 2013 को यूपीए सरकार ने सुप्रीम कोर्ट में यह माना कि एनडीए सरकार ने आधी से ज्यादा सड़कें 5 साल के कार्यकाल में बनाई जो कांग्रेस अपने पूरे कार्यकाल में नहीं बना पाई। राष्ट्रीय राजमार्ग देश की कुल सड़कों की लंबाई का केवल 2 प्रतिशत है पर 40 प्रतिशत ट्रैफिक का होती है। 2012 में 5846 किमी सड़क जो दिल्ली, मुंबई, चेन्नई और कोलकाता को जोड़ती है उसका काम पूरा हुआ। इसके अलावा सड़कों का चौड़ीकरण, सिंगल को डबल करना, ग्रामीण इलाकों में सड़क लाना, शहरों में सड़कों का निर्माण एवं रख रखाव का काम भी अभी बाकी है।

किसी भी देश का आर्थिक सुधार बिना अच्छी सड़क संभव नहीं है। मैं इसका एक उदाहरण देना चाहता हूँ। अगर मुंबई से दिल्ली के लिए एक ट्रक माल चलता है तो वह 5-6 दिन में पहुंचता है। यदि इस ट्रक में 20 लाख का माल है तो 20 लाख की रकम 5 दिनों के लिए ब्लाक हो जाती है। यदि यह समय हटा कर 2 से ढाई दिन हो जाए तो यह 20 लाख रूपया आधे समय में सर्कुलेशन में आ जाता है। जो देश को जीडीपी बढ़ाने में योगदान देता है। आज हजारों करोड़ों का माल सड़कों पर रेंग रहा है। उसमें गति डाल कर अगर समय आधा कर दिया जाए तो सोचिए क्या हो सकता है।

सड़कों का काम समय पर कभी पूरा नहीं होता जबकि बड़ी-बड़ी कंपनियों को ठेका दिया जाता है। टेंडर में ऐसी शर्तें होती हैं जो बहुत ही कम कंपनियां पूरी कर पाती हैं। फलस्वरूप पूरे देश की सड़कों का निर्माण कुछ ही कंपनियों के पास रह जाता है। यह कंपनियां छोटे ठेकेदारों से अपनी शर्तों पर काम करवाती हैं। अक्सर इनके झगड़ों में काम रुक जाता है।

मेरा सुझाव यह है कि जो ठेकेदार बड़ी कंपनियां चुनती हैं उसकी सूची टेंडर के साथ होती है। उनका पेमेंट सरकार उन्हें सीधा दे न कि बड़ी कंपनियों के माध्यम से। इसका फायदा यह होगा कि एक तो काम नहीं रुकेगा दूसरा छोटी कंपनियां भी आने वाले समय में टेंडर डाल सकेंगी। कंपीटिशन से दाम में कमी आएगी और काम भी जल्दी होगा। डामर रोड पूरी तरह से बंद कर देनी चाहिए। सीसी रोड ही एक मात्र उपाय है। जहां पर नई सड़कें बन रही हैं वहां पर एक निश्चित दूरी तक कोई भी निर्माण कार्य नहीं होना चाहिए। सड़कों के रख-रखाव के लिए अलग से कार्य दिया जाना चाहिए और टोल फ्री प्रथा खत्म करनी चाहिए। राष्ट्रीय राजमार्ग पर ट्रकों को खड़ा करने के लिए अलग से जगह होनी चाहिए। सड़क पर खड़े ट्रक सड़क को सकरा करते हैं और दुर्घटना का मुख्य कारण भी होते हैं।

SHRI N.K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Sir, to achieve the economic growth of our country - as per the Budget proposals at the rate of seven to eight per cent - definitely the road infrastructure has to be improved to the international standards. Roads and highways are the main engines for the economic growth and development. We could see from the data which have been supplied to us, India is the second largest road network in the world, that is, next to the US, and we are having 4.8 million kms. of road. A very interesting fact to be noted is that 60 per cent of the total freight traffic and 85 per cent of the total passenger traffic is being borne by the road sector. So, the message to be given is that the road infrastructure should be given prime importance and better Budget allocation needs to be provided to the road infrastructure. Unfortunately, I would like to say that proper and adequate allocations in respect of infrastructure for the development is not being given in this Budget. This is my first contention.

The second contention which I would like to state is regarding the target which the hon. Minister has cited, in his speech and in his Press Conference also. In 2014-15, the Budget also shows that the target is to complete 8,500 kms. of road construction but unfortunately while going through the records, it is seen that work for only 1,500 kms. is being awarded so far. We have remaining six or seven months only. How would the Government be able to achieve the goal of completing 8,500 kms. of road construction, when awarding is being done in regard to only 5,500 kms.? So, I feel that it is really a dream and it would remain a dream even after the completion of the Budget period.

At the same time, while the hon. Minister is taking the criticism, I would also appreciate the hon. Minister who after presenting the Budget in this House, has undertaken the exercise and the earnest efforts by conducting review meetings, etc. He also has a dream of laying 3 kms. of road per day. It is a wonderful dream. If he is able to achieve it, definitely the entire country would appreciate you, Mr. Minister. So, we all are extending our wholehearted support for this also.

My suggestion in regard to the problem of land acquisition is that there is inordinate delay in completing the construction of National Highways. The other problem is concerning road infrastructure. My suggestion is that in order to have Highways, if we acquire land, maximum remunerative compensation at the market rate should be given. This is number one. Secondly, they should be rehabilitated. Why should people be evicted from the side of the roads when it is for the betterment of the rest of the country and the community? Ensuring market rate compensation, rehabilitation of the shop owners and providing dwellings should definitely be given so as to get the acquisition at the earliest. This would help the work get completed at the earliest.

The second is the problem of following procedural formalities in respect of construction of road, where we have three stages - sanctioning, awarding and construction of work. In respect of sanctioning and awarding the work, inordinate delay is there. In the era of communication technology revolution, this much delay and time need not be given for the tender presentation and all these formalities. So, I would suggest to simplify the procedures so that awarding and sanctioning will be done with maximum speed.

Another suggestion is in regard to excess rate which is being provided. Let the original estimate be revised keeping in view the market rate so that the excess payment can be avoided. Sir, e-tendering should be made compulsory and mandatory because transparency should be there in awarding the works.

The third point is about the lack of coordination about which he has already mentioned in his Press Conferences. I would like to suggest to the hon. Minister that he should set up a permanent mechanism both at the national level as well as the State level to see that all the utilities are removed and placed in a better way for the construction of road so that this difficulty can also be got rid of. If all these hurdles are removed, definitely the dream of constructing 3 kms. per day can be achieved. Then, road safety must also be given maximum importance.

I would like to give another suggestion that in order to avoid heavy traffic congestion in the National Highways and other roads, the Government should opt for National Waterways also.

In our State Kerala, we are having the highest density of population. Now there is a proposal that 45 metres is required for having a four lane road. In this regard, I would like to seek a clarification from the hon. Minister as to what is the policy of the NDA Government at this juncture in respect of widening of National Highways with four lanes.

Regarding Kollam Bypass and Alleppey Bypass, land acquisition for these two bypasses was done 40 years ago. But so far construction of Kollam

Bypass and Alleppey Bypass is not completed. I urge upon the hon. Minister to take special interest in the early completion of these two bypasses. It is being done on 50:50 sharing basis which is the first experimental formula in the country, where the Government of Kerala will bear 50 per cent of the cost and the remaining 50 per cent will be borne by the Central Government. I request that this must be taken care of.

With these words, I conclude my speech.

***श्री लल्लू सिंह (फैजाबाद) :** बीओटी पूनाली निर्माण के लिए एक असफल पूनाली है सड़क का जाल बिछाने के लिए एनएचआई ने अपनाया था। पर वह कामयाब नहीं हुआ एनएचआई को जल्द ही अपनी नीति बदलनी चाहिए। सड़क बनाने के बाद उन्हें रखरखाव या चालू हालत में रखने के लिए एनएचआई, ओएमटी पूनाली पर टेंडर करता है जो कि सही है पर एक तो इस पूनाली को सभी सड़कों पर लागू नहीं करना चाहिए तथा इसका टेंडर मापदंड घटाकर करके नए छोटे ठेकेदारों को प्रवेश देना चाहिए क्योंकि बहुत ज्यादा प्रतियोगिता है। जो कि एन.एच.ए.आई. के लिए लाभकारी होगा। एन.एच.ए.आई. के सख्त रूयै के कारण पूरे भारत में एन.एच.ए.आई. के खिलाफ विभिन्न न्यायालय में मुकदमा चल रहा है। जिससे एनएचआई के कई कंस्ट्रक्शन कंपनियों में खर्च हो जाता है। इन मुकदमा के निपटारे के लिए एन.एच.ए.आई. को अपने अधिकारियों की समिति बनाकर निपटारा करना चाहिए। एन.एच.ए.आई. के सभी महत्वपूर्ण पद वेंचर मैन के चहेते अधिकारियों के पास है। इसके लिए पूनाली होनी चाहिए। एन.एच.ए.आई. चार लेन से छः लेन का कार्य बी.ओ.टी. माध्यम से ठेके देकर करती है। जिसके ठेकेदार चौड़ीकरण के साथ-साथ पब्लिक से टोल इकट्ठा करते हैं जिससे जनता में भ्रम होता है और कई केशों में ठेकेदार टोल कलेक्शन जो कि बढ़ी हुई दर पर होता है एक साल बाद काम शुरू करता है या फिर इटावा में काम करता है और टोल कानपुर में लेता है, जहां ज्यादा ट्रैफिक है जिससे कई भ्रम पैदा होता है। एन.एच.ए.आई. के कई टोल प्लाजा नियम के तहत नहीं चलते हैं तथा उनसे सड़क पर यातायात जाम और कई अनियमित समस्याएं पैदा होती हैं। बिना नियम टोल प्लाजा बनाए हुए एन.एच.ए.आई. को टोल नहीं देना चाहिए। एन.एच.ए.आई. अधूरी सड़क पर भी टोल लेने लगती है। यह कह कर कि जितनी सड़क बनी है उसी का ही पैसा ले रहे है। पर यह जनता नहीं समझ पाती है, एन.एच.ए.आई. सड़क पूरा किए बिना किसी भी कारण टोल न ले।

*** SHRI PREM DAS RAI (SIKKIM)** I support the Demand for Grants of the Ministry of Surface Transport . Sikkim is land locked and a strategic State bordering Tibet Autonomous Region of China. We also have border trade with goods flowing in and out of Nathula pass. Our National Highways are looked after by the Border Roads. We are therefore at the mercy of the Government of India funding and pushing of the Border Roads Organisation.

May I request the Hon'ble Minister to take a personal assessment of the roads situation from Sevoke to Gangtok and on to Nathula in the East to Maryan and beyond in the North.

I assure that he will find the roads in pathetic condition. Please ensure that within a time frame of two years all the roads will be in top conditions and double laned.

With these words, I support this Budget and do hope for better days to come.

***श्री नारणभाई काछड़िया (अमरेली) :** मैं आपका, धन्यवाद करता हूँ कि आपने मुझे वर्ष 2014-15 के लिए सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय के अनुदानों की मांगों पर अपने विचार रखने का मौका दिया।

मैं अपने गुजरात के कुछ मुद्दों को रखना चाहता हूँ।

एनएच-51 जो द्वारका, पोखंडर, सोमनाथ उना, जाफराबाद, राजुला होते हुए महुआ और भावनगर को जोड़ती है उसी तरह एनएच-47 अहमदाबाद, भाया, बगदरा होते हुए बामनबोर तक पहुंचती है। यदि एनएच-51 को राजुला, अमरेली, ढसा, वल्वीपुर, धंधुका होते हुए एनएच-47 बगदरा से जोड़ दिया जाए तो अमरेली जिला में स्थित बड़े-बड़े उद्योगों के लिए यातायात एवं परिवहन की अतिसुविधा होगी। वहां बड़े बड़े कंपनी जैसे पिपावा पोर्ट, अल्ट्राटेक, अंबुजा सीमेंट, विडियोकोन एवं 200 से अधिक कॉटन जिनिंग मिल स्थित है, इस मार्ग के जुड़ जाने से इन उद्योगों के साथ अमरेली जिला का पूर्ण विकास होगा। उक्त विषय को ध्यान में रखते हुए जनहित में जल्द से जल्द एनएच-51 को एनएच-47 से जोड़ा जाए।

अमरेली जिला के उना, जाफराबाद राजुला होते हुए भावनगर वाले मार्ग के निर्माण का कार्य माधवी कन्स्ट्रक्शन को मिला था यह मार्ग एनएच-51 के अंतर्गत आता है, यह 34 करोड़ रु. का टेंडर था और यह टेंडर अधिकारियों की मिली-भगत से इस कंपनी को मिला था। यह सड़क बनने के बाद गुणवत्ता काफी खराब होने के कारण यह कुछ ही महीनों में पूरी तरह से टूट गयी। इसकी एक उच्च स्तरीय जांच कराई जानी चाहिए। इसके बाद इस सड़क को बनाने का कार्य दूसरी एजेंसी को मिला वह भी कुछ ही महीनों में पूरी तरह से टूट गयी। इस तरह से इस सड़क की स्थिति इतनी खराब है कि ट्रक तो दूर की बात ट्रैक्टर तक को चलाया नहीं जा सकता है। इन दोनों एजेंसी के ऊपर एक उच्च स्तरीय जांच करायी जाए ऐसी मेरी मांग है।

अहमदाबाद-बामनबोर सेक्शन के एनएच-8 पर यातायात की बढ़तायत रहती है क्योंकि यही एक मार्ग है जो राज्य के अन्य भागों को सौराष्ट्र और कच्छ से जोड़ता है। यह भाग बामनबोर से राजकोट और पोखंडर के एनएच-8बी के साथ जुड़ कर सौराष्ट्र के बंदरगाहों को भी जोड़ता है और बामनबोर से सामखीयाली, कंडला, मुन्द्रा एनएच-8 के लिंक के साथ जुड़ कर कंडला और मुन्द्रा बंदरगाहों को भी जोड़ता है। गुजरात सरकार द्वारा अहमदाबाद-बामनबोर और राजकोट नेशनल हाईवे को 4 लेन करने के कार्य पर कार्यवाही शुरू की गई थी। इस बारे में गुजरात सरकार और भारत सरकार के बीच में समझौता हुआ था और इस प्रसंग में राज्य सरकार द्वारा हुडको से लोन लिया गया और इस लोन की भरपाई के लिए राज्य सरकार द्वारा टोल लेना प्रारंभ किया गया। वित्त की स्थायी समिति की दिनांक 31.12.2009 को हुई बैठक में निर्धारित किया गया कि अहमदाबाद-बामनबोर एनएच-8 ए का 6 मार्गीय-करण करने का कार्य राज्य सरकार के द्वारा किया जाएगा और इस मामले में गुजरात सरकार के 13.4.2010 के पत्र के द्वारा बगोदरा-बामनबोर सेक्शन को राज्य सरकार के संसाधनों से 500 करोड़ के खर्च पर 6 मार्गीय-करण करने के लिए आवेदन भी किया था। जिसमें भारत सरकार द्वारा सूचना दी गई कि यह 6 मार्गीय-करण अहमदाबाद तक होना चाहिए और गुजरात सरकार द्वारा तुरंत दिनांक 29.9.2010 से अनुमानित खर्च 800 करोड़ से अहमदाबाद-बामनबोर मार्ग को 6 लेन करने हेतु प्रावधान कर दिया गया और उक्त संदर्भ में राज्य सरकार की मांग के अनुसार सभी आवश्यक विवरण दे दिया गया है, परंतु इस प्रसंग में भारत सरकार की स्वीकृति मिलनी बाकी है। मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि उपरोक्त कार्य की ओर ध्यान दे कर कार्य को गति

पूदान करने का कष्ट करें। मैं आपका ध्यान सोमनाथ-द्वारका जैसे महत्वपूर्ण हिन्दुओं के पवित्र स्थानों पर आवागमन की ओर आकर्षित करना चाहता हूँ। सबसे पहले मेरी मांग यह है कि एमएचएआई द्वारा जैतपुर सोमनाथ रोड (एन.एच. 8 डी) का 4 लेन मार्गीय-करण प्रारंभ किया है परंतु वह पर्याप्त नहीं है क्योंकि इस रूट पर यातायात का भारण अधिक होता है, इसे 6 मार्गीय करने की जरूरत है। वर्तमान में द्वारका और सोमनाथ एन एच 8 ई से जुड़ा हुआ है जो द्वि-मार्गीय है, भारत सरकार द्वारा सोमनाथ-द्वारका मार्ग का संभावित आकलन प्रारंभ कर दिया गया है, परंतु यह कार्य अत्यंत ही धीमी गति से चल रहा है, मैं मंत्रीजी से अनुरोध करना चाहता हूँ कि इस कार्य को शीघ्र पूर्ण करने की ओर विशेष कदम उठाने का कष्ट करें।

एन.एच. 8 ई के सैक्शन भावनगर-पीपीवाव-सोमनाथ-पोरबंदर द्वारका-ओखा के राजमार्ग को 6, 4 और द्वि-मार्गीय करने की कार्यवाही के लिए संभावित विवरण पीपीपी पद्धति के द्वारा पूर्णता में है और उसके आधार पर ही मार्गों को चौड़ा करने का कार्य किया जाएगा। यह कार्य भी अमलीकरण की स्वीकृति के इंतजार में लंबित पड़ा हुआ है।

मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करता हूँ कि कृपा करके इस प्रोजेक्ट को स्वीकृत पूदान करने के संबंध में आवश्यक कदम उठाने का कष्ट करें।

श्री धर्म वीर गांधी (पटियाला) : सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी का ध्यान एनएच वन की तरफ दिलाना चाहता हूँ। एनएच वन एक ऐसा सस्ता है, एक ऐसा शहर है, जो दिल्ली को पंजाब, हरियाणा, हिमाचल प्रदेश और जम्मू-कश्मीर से जोड़ता है। अनेकों धार्मिक स्थलों जैसे आनंदपुर साहिब, हरमिन्दर साहब और वैष्णो देवी जी से जोड़ता है। जम्मू-कश्मीर के पर्यटन स्थलों से जोड़ता है। पंजाब, हरियाणा, जम्मू-कश्मीर और दिल्ली की जनता को जोड़ता है। यह शहर दस साल से छः मार्गीय बन रहा है। पहले कुछ साल यह काम धीमी गति से चला, लेकिन अब चार साल से यह काम मुकम्मल रूप में ठप्प पड़ा है। इससे लोगों को बहुत तकलीफ का सामना करना पड़ता है।

महोदय, पंजाब के लाखों लोग विदेशों में बसते हैं। हर रोज हजारों गाड़ियां यात्रियों को लेकर एयरपोर्ट पहुंचती हैं। हर रोज हजारों मरीज दिल्ली पहुंचते हैं, परन्तु इस शहर, एनएच वन जीटीरोड का जो हाल है, उसे सब जानते हैं। पानीपत से लेकर जालंधर तक इसकी जो दुर्गति हुई है, उस पर ध्यान नहीं दिया जा रहा है। वह मामला कोर्ट में लटक रहा है। सरकार कोई सॉल्यूशन नहीं निकाल रही है। मैं सरकार से विनती करता हूँ कि सरकार आउट ऑफ दी कोर्ट सॉल्यूशन निकाले या कोर्ट में इसे एक्टिवडाइट करे, ताकि लाखों लोगों को राहत मिल सके और उनका सफर आसान हो सके और जब तक इस सड़क का निर्माण पूरा नहीं होता, इस पर टोल टैक्स बंद होना चाहिए।

महोदय, मैं एक डॉक्टर होने के नाते कहना चाहता हूँ कि हमारे देश में लाइसेंस देने की जो प्रक्रिया है, वह बहुत ही आसान और घटिया है। विदेशों में जब किसी व्यक्ति को मिरगी का दौरा पड़ जाता है, जब किसी व्यक्ति को एक बार कार्डियक अरेस्ट हो गया, तो उस व्यक्ति का लाइसेंस कैसिल हो जाता है। वह सड़क पर गाड़ी नहीं निकाल सकता। लेकिन हमारे देश में लाइसेंस देने का ऐसा कोई

प्रावधान नहीं है कि जिस आदमी को मिर्गी का दौरा पड़ा है, उसका लाइसेंस रद्द किया जाये। जब तक डॉक्टर के द्वारा पारित न किया जाये तब तक उसका लाइसेंस बहाल न हो सके। ऐसी बहुत सी खासियां लाइसेंसिंग पालिसी में हैं, जिन्हें दूर करना चाहिए, ताकि एवरीडेंट की संख्या कम हो और लोगों का सफर सुखद और एवरीडेंट रहित तय हो सके।

***श्री हंसराज गंगाराम अहीर (चन्द्रपुर):** सड़क परिवहन देश में बुनियादी अवसंरचना के विकास के लिए उपयुक्त माध्यम है, सड़क संपर्क के कारण विकास और संपर्क सुविधा बढ़ सकती है। इसलिए माननीय प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व वाली सरकार के सड़क परिवहन मंत्री माननीय नितिन जी गडकरी द्वारा सड़क संपर्कों के लिए समुचित प्रबंध किए जाएंगे ऐसा मुझे विश्वास है। इसका कारण यह है कि महाराष्ट्र में भाजपा-शिवसेना गठबंधन की सरकार में लोक निर्माण मंत्री के रूप में उन्होंने प्रदेश में सड़कों एवं उड़ान पुलों का जाल बिछाया। कम लागत में बड़ी परियोजना साकार करने हेतु आवश्यक दक्षता और विकास की दूरदृष्टि होने से अब देश के स्तर पर भी अच्छी सड़कें और विश्वस्तरीय राजमार्ग बनेंगे।

पिछले कई वर्षों से सड़क दुर्घटना में मरने वालों की संख्या भी लगातार बढ़ रही है। देश में करीब पांच लाख लोग सड़क दुर्घटना में अपनी जान गंवा रहे हैं। इसलिए हमें सड़कों के साथ सुरक्षित परिवहन की सुविधा भी करनी पड़ेगी। सड़कों पर दुर्घटना में हताहत और मरने वालों को उचित मुआवजा देने के लिए कानूनों को सशक्त करना होगा। सड़कों तथा राजमार्गों पर आकस्मिक उपचार सेवा, अस्पताल बनाने होंगे तथा लोगों के लिए आवश्यक प्रसाधन सुविधा भी जुटानी होगी।

सड़क परिवहन मंत्रालय के द्वारा भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण और राज्य सड़कों के लिए 37,880 करोड़ रुपये की राशि का निवेश करने का उचित प्रस्ताव किया गया है। इसमें पिछड़े क्षेत्रों को वरीयता देने की आवश्यकता है। वर्ष 2014-15 में 8500 कि.मी. के राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण का लक्ष्य रखा गया है उसे समय पर प्राप्त करने की भी बात कही गयी है। औद्योगिकी गतिवारों के विकास की बात कर विन्डिहट स्थानों पर एक्सप्रेस वे के लिए 500 करोड़ रु. का प्रावधान किया गया है। महिला सुरक्षा के लिए सड़क परिवहन मंत्रालय द्वारा निर्भया फंड से भी काम करने का प्रस्ताव किया गया है।

ब्लिक, प्रॉडेट पार्टनरशिप जिसे पीपीपी कहा जाता है, के माध्यम से सरकार सड़कों तथा पुलों के निर्माण हेतु संसाधन जुटाने का प्रयास करने का वादा किया है। लेकिन पिछली सरकार में पीपीपी मॉडल के अंतर्गत करीब 60 हजार करोड़ रु. की 260 से अधिक परियोजनाएं रूकी हैं। इसलिए इन लंबित परियोजनाओं को पूरा करने के लिए भी इस सरकार को ध्यान देना होगा। सड़क निर्माण कार्य करते समय पर्यावरण को ध्यान में रखने का एक नया तरीका इस सरकार ने निकाला है। राजमार्गों पर बड़े पेड़ों को मशीनों की मदद से जड़ समेत उखाड़कर फिर से लगाने की तकनीक अपनाने का इरादा भी माननीय मंत्री महोदय ने बताया है। मैं इसका स्वागत करता हूँ।

अनुदानों की मांगों में सीमा सड़क संगठन का उल्लेख है, लेकिन सीमा सड़क संगठन के द्वारा कई परियोजनाएं वर्षों से लंबित हैं। हमारे यहां राष्ट्रीय राजमार्ग क्रमांक 16 का निर्माण नवसल प्रभावित क्षेत्र के लिए आपेक्षित " डीस्क " के अंतर्गत किया जाना था लेकिन सीमा सड़क संगठन के द्वारा यह कार्य पूरा नहीं करने से डीस्क परियोजना सरकार ने वापस ले ली ऐसा नहीं होना चाहिए। पक्की सड़कों के अभाव में हमारे नवसल प्रभावित क्षेत्रों में विकास अवरूद्ध हो गया है। वहां पर कोई कारखाने, उद्योग जाना नहीं चाहते। पुलिस और सुरक्षा बलों के तुरंत पहुंचने में सड़कों का अभाव भी कारक बन रहा है। ऐसी स्थिति को देखते हुए हमारे यहां के नवसल प्रभावित क्षेत्रों में सड़क निर्माण के लिए एक विशेष योजना चलाने और उसे समयबद्ध तरीके से पूरा करने के लिए आवश्यक कार्यान्वयन तथा धनराशि उपलब्ध कराने की माननीय मंत्री महोदय से मांग करता हूँ।

भारत के पास विश्व का सबसे बड़ा सड़क नेटवर्क है, जो 48.65 लाख कि.मी. से अधिक का है। राष्ट्रीय राजमार्ग 92851 कि.मी. है। सड़क निर्माण एक निरंतर चलने वाली गतिविधि है, इसलिए इसका निर्माण कार्य अटका होना चाहिए, पिछली सरकार ने घोषणा की थी कि प्रतिदिन 20 कि.मी. राजमार्गों का निर्माण करेंगे लेकिन लक्ष्य प्राप्ति केवल प्रतिदिन 3 कि.मी. ही है। देश के विशाल भौगोलिक क्षेत्र और यहां सड़क संपर्क बढ़ाने की आवश्यकता को देखते हुए भारी मात्रा में सड़कों के निर्माण को हमें आगे बढ़ाना होगा। माननीय प्रधानमंत्री श्री नरेन्द्र मोदी जी द्वारा इसके लिए कटिबद्धता को दोहराया है। हमारे सक्षम सड़क परिवहन मंत्री जी के नेतृत्व में सड़क संपर्क को और आगे लाया जाएगा, ऐसा विश्वास है।

माननीय सड़क परिवहन मंत्री जी को मैं अपने क्षेत्र के विकास हेतु केंद्रीय सड़क निधि से राजूर से गडवांडूर, कोरपना से आदिलाबाद, जो कि आंध्र प्रदेश को जाड़ता है तथा राजूर से लकवड़ कोट, वाकडी से आंध्र प्रदेश को जोड़ने वाले हैदराबाद से सड़क संपर्क करने की मांग करता हूँ। मेरा क्षेत्र तेलंगना के सीमावर्ती क्षेत्र है, आंध्र प्रदेश को सड़क संपर्क से सीधे जोड़ने के लिए यह परियोजना आवश्यक है। मैं मंत्री जी निवेदन करता हूँ कि इसे पूरा करने के लिए आवश्यक कदम उठाएं। इसी तरह वणी से तालगुडा और मुकुटबन से बोरी को राष्ट्रीय राजमार्ग क्रमांक 6 से जोड़ने के लिए एक परियोजना के निर्माण हेतु घोषणा करने की आवश्यकता है। वरोरा, श्रेगाव में चिमूर और कान्हा रोड तक सड़क निर्माण की आवश्यकता है। मेरे क्षेत्र के वणी से वरोरा ओवरब्रिज तक का सड़क निर्माण केंद्रीय सड़क निधि से करने की आवश्यकता को देखते हुए मैं अनुदान की मांगों में इस निर्माण कार्य को शामिल करने का आग्रह करता हूँ।

राष्ट्रीय राजमार्ग क्रमांक 7 पर स्थापित बोरखेडी होल प्लाजा किसी भी काम के लिए इस सड़क से आने-जाने वाले यात्रियों से नाहक टोल वसूला जा रहा है। चन्द्रपुर से नागपुर आने-जाने वाले यवतमाल और आंध्र प्रदेश से चलने वाले वाहनों से वसूलने से यह ग़ुस्त है। इसकी शिकायत भी लगातार की जा रही है। केंद्रीय सतर्कता आयुक्त (सीवीसी) के द्वारा इसके जांच के आदेश भी दिए गए लेकिन राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के वरिष्ठ अधिकारियों के प्रभूय से मामला दबाया जा रहा है। इस टोल पर वसूली को तत्काल बंद करने की कार्यवाई करने की माननीय मंत्री महोदय से मांग करता हूँ।

मैं आपका ध्यान राष्ट्रीय राजमार्ग संख्या 6 के कई महीनों के बंद पड़े काम पर आकर्षित करना चाहता हूँ। जाम से हिंजन घाट, वडकी मार्ग पर काम लंबित, अधूरा रहने से निर्माण में कई कठिनाइयां हो रही हैं। इसी तरह इस मार्ग पर आने पांठरकवडा, केलापूर, बोरी मार्ग पर भी काम ठेकेदार द्वारा बंद रखा गया है। सड़क परियोजनाओं का समयबद्ध तरीके से निर्माण सुनिश्चित किया गया तो सुनिश्चित लागत व्यय पर सड़क निर्माण हो सकता है। इसमें सरकार के धन और समय की बचत होगी और लोगों को भी राहत मिलेगी। इसे ध्यान में रखकर उपरोक्त के अनुसार उचित कार्यवाई करने के आग्रह के साथ माननीय मंत्री महोदय द्वारा सदन में रखी गई अनुदान की मांगों का समर्थन करते हुए अपने वक्तव्य को विराम देता हूँ।

श्री संतोष कुमार (पूर्णिमा) : माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, उसके लिए मैं आपके प्रति आभार व्यक्त करता हूँ। सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय की अनुदान मांगों पर वक्तव्य देने के लिए मैं अपनी पार्टी की ओर से खड़ा हुआ हूँ। माननीय पूर्व प्रधान मंत्री श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी के वतुश्रुज सड़क योजनाओं के कार्यों में तेजी लाकर उन्हें शीघ्र पूरा किया जाना चाहिए। यह योजना वाजपेयी जी के शासन में आरंभ थी, इसलिए मैं इसका स्वागत करता हूँ।

महोदय, राष्ट्रीय राजमार्गों पर जो दुर्घटनाएं होती हैं, उसके बचाव हेतु प्रत्येक 30 किलोमीटर पर ट्रामा सेंटर बनाने की आवश्यकता है, इसलिए सरकार को इस पर विचार करना चाहिए। राष्ट्रीय

राजमार्गों पर होने वाली दुर्घटनाओं में मरने वाले अधिकतर ग्रामीण, अशिक्षित किसान और मजदूर होते हैं, जो ग्रामीण इलाके से आते हैं। उनके लिए जीवन बीमा का प्रावधान होना चाहिए। राष्ट्रीय पथों पर पड़ने वाले गांवों और कस्बों के पास ऊपरिगामी पुल का निर्माण किया जाना चाहिए। इससे दुर्घटनाओं पर अंकुश लगाया जा सकता है। राष्ट्रीय उच्च पथों के दोनों किनारों पर वृक्षारोपण की व्यवस्था सरकार को करनी चाहिए, इससे प्रदूषण में कमी आएगी और ग्रामीणों को भी योजना के अवसर मिलने में सहायता होगी।

सभापति महोदय, मैं बिहार के पूर्णिया लोक सभा क्षेत्र से आता हूँ। बिहार में राष्ट्रीय उच्च पथों की कुल संख्या 27 है। बिहार में अन्य राज्यों की तुलना में जनसंख्या के आलोक में राष्ट्रीय उच्च पथों की संख्या काफी कम है जिसके कारण बिहार का वंदुमुखी विकास नहीं हो पा रहा है। भारत सरकार भलीभांति जानती है कि बिहार एक पिछड़ा प्रदेश है। मैं सदन के माध्यम से मांग करता हूँ कि बिहार राज्य के विकास के लिए राष्ट्रीय उच्च पथ को पूर्णिया-कटिहार-मनिहारी एवं साहेबगंज तक फोरलेन सड़क तथा गंगा पर पुल निर्माण करना अतिआवश्यक है। इसके बन जाने से पूर्णिया और साहेबगंज, जो झारखंड में पड़ता है, की दूरी 200 किलोमीटर घट जाएगी।

सभापति महोदय, आपको ज्ञात होगा कि बिहार में बाढ़ की विभीषिका दूसरे राज्यों की अपेक्षा अधिक आती है। बाढ़ के पानी में इतना तेज बहाव होता है कि कई सड़कें बह जाती हैं जिसके कारण बिहार के लगभग आधे से अधिक जिलों में चाहे राष्ट्रीय उच्च पथ हों, चाहे राजकीय उच्च पथ हों, इसकी चपेट में आ जाते हैं और सड़कें सराब हो जाती हैं। भारत सरकार राष्ट्रीय उच्च पथों से टोल वसूलती है। बिहार से होते हुए बंगाल की ओर जाने वाली सड़क पर, पूर्णिया से इस्लामपुर राष्ट्रीय उच्च पथ फोर-लेन पर टोल वसूला जाता है। फोर-लेन सड़कों की स्थिति बहुत ही जर्जर है। मैं आपके माध्यम से उसकी मरम्मत कराने की मांग करता हूँ। इस प्रकार की कई और सड़कें हैं। बिहार में मेरी पार्टी की सरकार है। बिहार सरकार राजकीय उच्च पथों के निर्माण हेतु नाबार्ड से ऋण और अपने संसाधनों से उसे बनाने का कार्य कर रही है। बिहार में राष्ट्रीय उच्च पथों पर महात्मा गांधी सेतु, राजेन्द्र पुल, मोकामा पुल, विक्रमशीला पुल तथा भागलपुर पुल की स्थिति काफी जर्जर हो चुकी है। इनके पुनर्निर्माण की आवश्यकता है। कृपया उस पर अतिशीघ्र कार्यवाही शुरू की जाए। कुछ पुलों पर आवागमन बंद हो चुका है या बंद होने के कगार पर है। अतः आपके माध्यम से मैं सरकार से मांग करता हूँ कि उक्त स्थलों पर दूसरा पुल निर्माण करने की कार्यवाही की जाए, क्योंकि बिहार विकास के पथ पर अग्रसर है और वहाँ तमाम तरह के वाहनों की संख्या में जबर्दस्त बढ़ोतरी हुई है। एनएच 107 जो पूर्णिया से बैजनाथपुर तक जाती है, उसे फोर-लेन में तब्दील करने की मांग करता हूँ, जो जनहित में अतिआवश्यक है। एनएच 81 कोढ़ा से कटिहार होते हुए पश्चिम बंगाल की सीमा तक जाने वाली सड़क का कार्य अधूरा पड़ा हुआ है, उसे पूरा करने की मांग करता हूँ।

एनएच 106 वीरपुर से बिहपुर तक जाने वाली सड़क का निर्माण वर्षों से चल रहा है, किन्तु अभी तक कार्य पूर्ण नहीं हो पाया है। इसे अतिशीघ्र पूर्ण किया जाए। इसके साथ ही मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

*SHRI RAMEN DEKA (MANGALDAI): Communication is an important subject for development. I come from an under-developed State, that is Assam. Road communication is not at all comparable to rest of the country. I do hope that under new leadership of Shri Narendra Modi, Hon'ble Prime Minister of India a new ray of hope is ushering to the people of Assam, that road communication will improve. The projects already sanctioned are not yet completed as far example the Assam part of East-West corridor, Bogubil Project. Second over-bridge on Brahmaputra at Saraighat, completion of broadening of 52 (old) 15 (New) National Highways that passed through Mangaldoi. A border road in Indo Bhutan Border which touch my parliamentary constituency Mangaldoi is most essential in the context of internal security and external security.

Roads from Rawta Chariali to Bharalkurida Kunde which touches Bhutan Border is an important Road. Bharalkuriada is a tourist place also. This road should be widened. My Constituency is infested by militants. Bhakatpara to Udaguri road will give a good communication to the people of Darrang District as well as Udaguri District. This will shortened the length of communication in between to districts.

It is not out of context to mention that (3) three persons were killed in Bhakatpara in October 2008. Due to communal violence and the killers fled away. This road will facilitate the security personnel to access both districts easily. In view of this, I urge the Government to direct DONER Ministry to take up this road in priority.

I urge upon the Government to emphasis to develop road communication on top priority.

18. Speech was laid on the Table

*श्री राकेश सिंह (जबलपुर) : बात जब भी इफ्लूस्ट्रचर की होती है तो उसका सबसे महत्वपूर्ण हिस्सा सड़क परिवहन तंत्र है और भारत के पास विश्व का सबसे बड़ा सड़क नेटवर्क है जो 48 लाख 65 हजार किलोमीटर से अधिक क्षेत्र में फैला है। इसमें राष्ट्रीय राजमार्ग, एक्सप्रेस वे, राज्य राजमार्ग, जिला सड़कें और ग्रामीण सड़कें सभी शामिल हैं। हमारे देश में लगभग 80 प्रतिशत परिवहन सड़कों द्वारा ही होता है। साथ ही हमारे यहां आर्थिक, सामाजिक व भौगोलिक दृष्टि से विकास में समन्वय स्थापित करने में भी सड़क का महत्वपूर्ण योगदान है। इसके बावजूद भी यदि हम पिछली तीन पंचवर्षीय योजनाओं पर नजर डालें तो हम देखते हैं कि सड़कों के विकास में कुल निवेश लगभग 16 प्रतिशत पर ही स्थिर है। 10वीं पंचवर्षीय योजना जो 2002 से 07 तक थी, उसमें यह निवेश 16.6 प्रतिशत, 11वीं में 15.3 प्रतिशत और 12वीं में जो अभी चल रही है। इसमें यू.पी.ए. 16 प्रतिशत ही था। यू.पी.ए. सरकार ने अपने शासन के पहले बजट यानि 2004-05 में सड़क परिवहन पर जीडीपी का केवल 0.29 प्रतिशत ही आवंटित किया था। 2012-13 के बजट में यूपीए ने लगभग 31672 करोड़ रु. का प्रावधान किया था जो जीडीपी का लगभग 0.56 प्रतिशत था। यानि 2004 से लेकर यूपीए सरकार के अंतिम बजट तक यह निवेश जीडीपी के आधे प्रतिशत तक ही था, लेकिन हम बाधाई देना चाहेंगे माननीय मोदी जी और माननीय गडकरी जी को, कि इस वर्ष के बजट में बचे हुए मात्र 8 महीनों के लिए ही 37000 करोड़ रु. का बजट प्रावधान किया गया है जो यह साबित करता है कि एनडीए सरकार इस बात को भलीभांति जानती है कि देश के विकास में सड़कों का कितना बड़ा योगदान है।

इस देश में आजादी के बाद विकास को अगर सड़कों के साथ अगर किसी सरकार ने जोड़ा तो जोड़ने वाली वह सरकार भी श्रद्धेय अटल बिहारी वाजपेयी जी के नेतृत्व वाली एनडीए सरकार ही थी जिसके कार्यकाल में देश में ग्रामीण क्षेत्रों में विकास की क्रांति लाने वाली प्रधानमंत्री सड़क योजना प्रारंभ हुई थी। अटल जी की सरकार के समय ही देश में स्वर्णिम चतुर्भुज योजना व नॉर्थ-साउथ एवं ईस्ट-वेस्ट कॉरिडोर प्रारंभ हुई थी। यू.पी.ए. सरकार के कार्यकाल के समापन तक सरकार विश्व बैंक से 1965 मिलियन डालर और एडीबी से 1605 मिलियन डालर का ऋण ले चुकी है लेकिन जो लक्ष्य था 55000 कि.मी. सड़क निर्माण का, उसमें से मात्र 19000 कि.मी. सड़क निर्माण ही पूरा हो सका है। 25 प्रतिशत गांवों में अब भी कोई पक्की सड़क नहीं है, उन्हें राजमार्ग से जोड़ना तो दूर की बात है।

आज एक अत्यंत महत्वपूर्ण विषय यातायात और सड़क परिवहन की सुरक्षा को लेकर भी है। डब्ल्यूएचओ द्वारा 2013 में प्रकाशित ग्लोबल स्टेटस रिपोर्ट ऑन रोड सेफ्टी के हिसाब से भारत में हर साल ढाई लाख से ज्यादा लोग सड़क दुर्घटना का शिकार होते हैं। रिपोर्ट यह कहती है कि भारत का सड़क परिवहन तंत्र असुरक्षित है। देश में 80 प्रतिशत से ज्यादा परिवहन सड़क के माध्यम से होता है, उसमें भी अकेले 40 प्रतिशत तक परिवहन राष्ट्रीय राजमार्गों द्वारा होता है जबकि ये राजमार्ग और एक्सप्रेस वे पूरे

सड़क परिवहन तंत्र का केवल 2 प्रतिशत ही हैं और उसमें से मात्र 19 प्रतिशत ही 4 लेन में विकसित है, इसका परिणाम है दुर्घटनाएं। हर साल 10 प्रतिशत की दर से वाहनों की संख्या बढ़ रही है लेकिन उस अनुपात में पिछले 10 वर्षों में सड़कों की चौड़ाई और अतिरिक्त लेन में वृद्धि नहीं हुई। 11वीं पंचवर्षीय योजना में सड़कों के विकास की दर जो 20 फीसदी रहनी चाहिए थी, वह मात्र 6 फीसदी पर ही आकर रुक गई थी जिसका दुष्परिणाम आज देश को भुगतना पड़ रहा है। लेकिन अब स्थितियां बदली हैं। माननीय मोदी जी के नेतृत्व में एनडीए की सरकार बनने से लोगों में विश्वास जागा है और यह विश्वास और भी अधिक इसलिए मजबूत हुआ है क्योंकि सड़क परिवहन और राजमार्ग की जिम्मेदारी आज माननीय नितिन गडकरी जी जैसे विजयनरी के हाथों में है। सदन इस बात को भलीभांति जानता है। यहां महाराष्ट्र के भी माननीय सदस्य हैं। जब श्री गडकरी जी महाराष्ट्र में मंत्री थे तो इन्हें इफ्लूएन्स और विशेष रूप से रिकार्ड समय में सड़कों के निर्माण के लिए जाना गया था। अपने मात्र 4 वर्ष के कार्यकाल में मुंबई-पुणे एक्सप्रेस वे का निर्माण हुआ। मुंबई में 55 फ्लाइओवर बने, पूरे महाराष्ट्र में अच्छी गुणवत्ता की सड़कों का जाल बिछा। प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना की संकल्पना में भी महत्वपूर्ण योगदान श्री गडकरी का है।

हम कह सकते हैं कि मुंबई-पुणे एक्सप्रेस वे के निर्माण के बाद देश में ये इस तरह की सड़कों के लिए लेण्डमार्क बना। इसलिए माननीय मोदी जी जो इस देश में विकास के प्रतीक हैं, उन्होंने श्री नितिन गडकरी जी को इस मंत्रालय के लिए चुना।

मैं केवल अपने दो सुझावों के साथ अपनी बात समाप्त करूंगा माननीय मंत्री जी से मेरा आग्रह है कि राष्ट्रीय राजमार्गों में 4 लेन और 6 लेन सड़कों के निर्माण में भूमि अधिग्रहण एक ऐसा जटिल मुद्दा है जिनके कारण यह कार्य अत्यन्त प्रभावित होता है इसलिए जिन राज्यों में भी यह कार्य हो रहे हैं, वहां केंद्र व राज्य सरकारों की एक संयुक्त मानीट्रिंग समिति बननी चाहिए जो एक निर्धारित समय-सीमा के भीतर यह कार्य पूरा करने का लक्ष्य निर्धारित करे।

दूसरा और सबसे महत्वपूर्ण सुझाव यह है कि जिस तरह से प्रधानमंत्री सड़क योजना में जनसंख्या को आधार बनाकर एक निर्धारित मापदंड बनाया गया है ताकि किसी भी राज्य को उसके अधिकार से वंचित न किया जा सके। वैसी ही कोई संरचना राष्ट्रीय राजमार्गों के निर्माण, उनकी मरम्मत व उनके उन्नयन के लिए होना चाहिए ताकि केंद्र में और राज्यों में अलग-अलग राजनैतिक दलों की सरकार होने पर भी किसी के साथ राजनैतिक भेदभाव न हो सके, जैसा भेदभाव मेरे संसदीय क्षेत्र जबलपुर ने एनएच 7, एनएच 12 व 12ए के निर्माण और मरम्मत में भुगतता है तथा अन्य राष्ट्रीय राजमार्गों के संबंध में पूरे मध्य प्रदेश ने भुगतता है।

एक अन्य महत्वपूर्ण बिंदु वन एवं पर्यावरण मंत्रालय की अनापत्ति के संबंध में माननीय मंत्री प्रकाश जावड़ेकर जी ने कल ही स्पष्ट कर दिया था।

मुझे ही नहीं पूरे देश को विश्वास है कि माननीय मोदी जी के नेतृत्व में यह मंत्रालय भेदभाव नहीं बल्कि विकास के लिए जाना जाएगा।

श्री वन्द प्रकाश जोशी (चित्तौड़गढ़) : सभापति महोदय, इस महत्वपूर्ण विषय पर आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका धन्यवाद करता हूँ। सड़क और नेशनल हाइवे किसी भी देश की अर्थव्यवस्था में एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाती है। मैं मेवाड़ के चित्तौड़गढ़ क्षेत्र से आता हूँ। मैं सौभाग्यशाली हूँ कि एनडीए की पूर्व सरकार ने, श्री अटल बिहारी वाजपेयी जी की सरकार ने मेरे संसदीय क्षेत्र को ईस्ट-वेस्ट कॉरिडोर और स्वर्णिम वतुर्भज योजना से जोड़ा है। किसी सरकार की दूरदर्शिता यहाँ पर झलकती है कि वर्ष 2000 में उस सरकार ने उस योजना की नींव रखी और वर्ष 2004 में उस योजना को इस राष्ट्र को समर्पित कर दिया। उस सरकार के कार्यकाल में 23 हजार किलोमीटर नेशनल हाइवे की सड़क बनी। 18 किलोमीटर प्रतिदिन की स्पीड से वह सड़क बनी। लेकिन पिछले दस सालों में घोषणाएँ और अवार्ड जारी करने के अलावा और कुछ नहीं किया गया। इन दस वर्षों में हम देखें तो चार किलोमीटर की स्पीड से भी यह रोड नहीं बनी। छः वर्षों के कार्यकाल और दस वर्षों के कार्यकाल को देखें तो एक-तिहाई सड़क भी पिछली यूपीए सरकार में नहीं बनी।

महोदय, मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि चित्तौड़ में किशनगढ़ से उदयपुर-अहमदाबाद नेशनल हाइवे निकलता है और उस सड़क के टेंडर हो गए, लेकिन पर्यावरण मंत्रालय की एनओसी नहीं मिलने के कारण यह योजना पिछले कई वर्षों से अधूरी पड़ी है। मैं मंत्री महोदय और हमारे यशस्वी प्रधान मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि उन्होंने रेलवे, डिफेंस और वन एवं पर्यावरण मंत्रालय की एक संयुक्त बैठक करने का निर्णय लिया है। निश्चित रूप से हर महीने होने वाली यह बैठक देश की महत्वाकांक्षी योजनाओं में आने वाली बाधाओं को समाप्त करने की दिशा में एक बहुत अच्छी पहल है। मुझे आशा है उस रोड के बनने में पहले जो बाधा थी, उसको आप समाप्त करेंगे।

महोदय, मैं निवेदन करना चाहता हूँ जो हमारी जयपुर-दिल्ली रोड बनी है, उसकी मेंटिनेंस का काम नेशनल हाइवे विभाग देखता था, टोल नेशनल हाइवे विभाग वसूलता था, लेकिन वर्ष 2009 में उसका टेंडर हुआ, किसी प्राइवेट कंपनी को टेंडर दिया गया, उस कंपनी ने टोल वसूलना शुरू कर दिया, उसके पास मेंटिनेंस का भी काम था, लेकिन उसने मेंटिनेंस का काम नहीं किया। वर्ष 2011 में उसको काम पूरा करना था, लेकिन आज तक वह काम पूरा नहीं हुआ। वहां कभी 12 घण्टे, कभी 18 घण्टे जाम रहता है। मैं मंत्री महोदय को धन्यवाद देना चाहता हूँ कि आपके मंत्री बनने के बाद आपने इसका तुरंत संज्ञान लिया और उस रोड पर जाकर, उसको चालू करने का जिम्मा आपने लिया। इतना ही नहीं, पिछली सरकार में सिर्फ घोषणाएं और एवार्ड होते थे, आपने एक महीने के अंदर तीन फेज में उसके लिए एवार्ड जारी कर दिए, टेंडर जारी कर दिए। इसके लिए मैं अपनी ओर से, राजस्थान की पूरी जनता की ओर से आपके प्रति आभार प्रकट करना चाहता हूँ।

महोदय, वर्ष 2006-07 में इसी सदन में उस समय के वित्त मंत्री जी ने दिल्ली से जयपुर एक्सप्रेस-वे की घोषणा की थी, लेकिन वह योजना राजस्थान के तत्कालीन मुख्यमंत्री जी एवं मेरे ही नामांशित वाले उस समय के परिहन मंत्री जी के बीच मधुर संबंधों की वजह से, दोनों एक ही पार्टी के थे, लेकिन उनके बीच मधुर संबंधों की वजह से लैण्ड एक्वीजिशन नहीं हो पाया। मुझे पूरी आशा है कि आदरणीय मंत्री जी ने उस दिशा में काम को गति दी है और राजस्थान की यशस्वी मुख्यमंत्री जी ने भी इस दिशा में काम शुरू कर दिया है। मुझे आशा है कि अगर दिल्ली-जयपुर एक्सप्रेस-वे बन जाएगा तो राजस्थान, जो पर्यटन की दृष्टि से एक महत्वपूर्ण राज्य है, उसको एक गति मिलेगी।

मैं निवेदन करना चाहता हूँ कि राजस्थान में जिन नेशनल हाइवेज को राजस्थान सरकार बनाती है, उनको मेंटिनेंस का जो पैसा मिलना चाहिए, ग्रांट मिलनी चाहिए, राजस्थान का जो हिस्सा बनता है, उसे आप पूरा देने का काम करें।

महोदय, मैं मेवाड़ क्षेत्र से आता हूँ। मैं महाराणा प्रताप की धरती से आता हूँ। महाराणा प्रताप सीरियल आप सभी देखते हैं, जिन्होंने गुलामी के बीच, स्वाधीनता के लिए अपना महल छोड़ दिया, घास की सेटियां खाईं। मैं ऐसे महाराणा प्रताप की धरती से आता हूँ। मैं निवेदन करता हूँ कि चित्तौड़ में जहां दोनों राष्ट्रीय मार्ग निकल रहे हैं, वहां एक ऐसा सर्किल है, रिटोला सर्किल है, जिसके पास 65,000 स्वचालित मीटर जमीन पड़ी है। मेरा निवेदन है कि उस सर्किल को, जिसे एशिया का सबसे बड़ा सर्किल कहा जाता है, जिसको डायमण्ड सर्किल कहते हैं, वहां पर पार्किंग को डेवलप किया जाए और महाराणा प्रताप की एक आदमकद प्रतिमा लगाई जाए, तो वहां आने-जाने वाले लोग उस गौरवशाली इतिहास को याद करेंगे। अगर उस सर्किल का नाम भी महाराणा प्रताप सर्किल हो जाए, तो पूरे राजस्थान ही नहीं, पूरे देश की जनता आपकी कृतज्ञ रहेगी। मैं इस विषय में निवेदन करना चाहता हूँ कि अगर आपका विभाग प्रतिमा नहीं लगा सके, सर्किल का नामकरण कर दें, अगर आपका विभाग आदेश देगा तो हम प्रतिमा के लिए किसी औद्योगिक घराने से झोली फैक्टर आग्रह करेंगे जिससे एक गौरवशाली इतिहास वाले महाराणा प्रताप की मूर्ति वहां लग सके।

महोदय, मेरे पास बोलने के लिए काफी विषय हैं, लेकिन मुझे आशा है कि राजस्थान को जो हिस्सा मिलना चाहिए, राजस्थान की मुख्यमंत्री माननीय वसुंधरा जी ने भी मुख्यमंत्री सड़क योजना के तहत 21 सड़कों का जाल बिछाया है। मुझे केन्द्र पर पूरा विश्वास है कि राजस्थान सड़कों के मामले में पूर्वातिशील है और अगर आपकी मदद मिली, तो निश्चित रूप से राजस्थान देश के अग्रणी राज्यों में खड़ा होगा। यही मैं निवेदन करना चाहता हूँ।

*** ददन मिश्रा (श्रावस्ती):** मैं माननीय सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्री जी के संज्ञान में कुछ बातें लाना चाहता हूँ तथा अपने लोक सभा क्षेत्र श्रावस्ती के संबंध में कुछ सुझाव भी देना चाहता हूँ। हमारा लोक सभा क्षेत्र श्रावस्ती दो जनपदों श्रावस्ती एवं बलरामपुर में विभक्त है तथा दोनों जनपद नेपाल सीमा से सटे होने के कारण सामरिक दृष्टि से अत्यधिक महत्वपूर्ण हैं क्योंकि चीन जिस तरह से नेपाल में अपने पांव पसार रहा है और आये दिन हमारे राष्ट्र को आंख दिखाने की कुचेष्टा करता है ऐसी स्थिति में सीमावर्ती दोनों जनपदों में बुनियादी सुविधाओं का विकास नितांत आवश्यक है जिसका बहुत ही अभाव है।

सड़कें जहां पूरे देश को एकता के सूत्र में पिरोने की महत्वपूर्ण कड़ी हैं वहीं गांवों से शहरों को जोड़ने का एकमात्र माध्यम भी है। हमारे यशस्वी प्रधानमंत्री आदरणीय नरेन्द्र मोदी जी ने जो "एक भारत श्रेष्ठ भारत" का दृष्टिकोण प्रस्तुत किया है, मुझे हार्दिक प्रसन्नता है कि उसे पूरा करने के लिए एक प्रमुख माध्यम के रूप में "सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय" का महत्वपूर्ण दायित्वकर्मयोगी आदरणीय नितिन गडकरी जी के हाथों में सौंपा है। जिनको इस क्षेत्र में महारथ हासिल है क्योंकि आज हमारे देश में सड़कों का जो भी विकास हुआ है, चाहे स्वर्णिम चतुर्भुज योजना हो अथवा प्रधानमंत्री ग्रामीण सड़क योजना जिनकी नीति निर्माण एवं क्रियान्वयन में प्रमुख सहभागी रहे हैं। मुझे आशा ही नहीं बल्कि पूर्ण विश्वास है आदरणीय गडकरी जी माननीय नरेन्द्र मोदी जी के "एक भारत श्रेष्ठ भारत" के सपने को जरूर साकार करेंगे।

जहां तक जनपद श्रावस्ती की बात है मात्र 5 विकास खंडों का छोटा सा जनपद है जहां से उ.प्र. की विधान सभा में प्रतिनिधित्व के दौरान हमने प्रयास करके सड़कों की स्थिति काफी बेहतर (पड़ोसी जनपदों की तुलना में) की है परन्तु जब हम बलरामपुर जनपद की सीमा में किसी भी कोने से प्रवेश करते हैं तो बताने की जरूरत नहीं होती कि दूसरा जनपद आ गया है क्योंकि बलरामपुर जनपद की सड़कों की स्थिति इतनी खराब है कि उन पर पैदल चलना भी दूभर है। यहां पर यह भी उल्लेखनीय है कि जनपद श्रावस्ती में आजादी के इतने वर्षों के बाद भी एक से.मी. भी रेल लाइन नहीं है तथा बलरामपुर में भी रेल के विकल्प बहुत सीमित हैं। ऐसी स्थिति में सड़क मार्ग ही आवागमन का एकमात्र साधन है। इसलिए सड़कों का विकास नितांत आवश्यक है।

जनपद बलरामपुर में सड़कों के विकास हेतु मेरी प्रमुख मांगें निम्न हैं कि नवनिर्माणाधीन राष्ट्रीय राजमार्ग 28 के जरवल रोड से गोंडा-बलरामपुर-उतरौला-डुमरियानंज होते हुए बस्ती राष्ट्रीय राजमार्ग में जोड़ दिया जाये। बहराइच से भिन्गा (जिला मुख्यालय श्रावस्ती) इस्टेट सैक्टर से चार तेज की बन रही है भिन्गा से चौधरीडी का भी इस्टेट सैक्टर से चौड़ीकरण एवं उत्तीकरण का काम चल रहा है। चौधरीडी से तुलसीपुर (जनपद बलरामपुर) सड़क की स्थिति बहुत खराब है। कृपया उक्त को सी.आर.एफ. योजना में लेकर चौड़ीकरण एवं उत्तीकरण किया जाए। बौद्ध परिपथ बलरामपुर-तुलसीपुर रोड के बेलहा मोड़ से गौरा चौराहा-विशकोहर होते हुए इटावा जनपद से सिद्धार्थ नगर तक सी.आर.एफ. योजना से चौड़ीकरण एवं उत्तीकरण किया जाए।

***श्री रवीन्द्र कुमार राय (कोडरमा) :** हिन्दुस्तान के लिए सड़क मार्ग का ऐतिहासिक महत्व है तथा प्राचीन काल से लेकर आज तक इस देश के आमजन का दैनन्दिनी जीवन से जुड़ा हिस्सा है। सड़क के कारण शेरशाह सूरी ने हिन्दुस्तान के बादशाह के रूप में ख्याति प्राप्त की थी। जब उन्होंने जी.टी. रोड को पेशावर से कलकत्ता तक बनाया था, यह दुःखद पहलू है कि आज पेशावर भारत में नहीं है। एक महत्वपूर्ण सड़क से शेरशाह देश का इतिहास पुरूष बन गया था। उसके बाद दूसरा इतिहास पुरूष मान्यवर श्री अटल बिहारी वाजपेयी हुए जिन्होंने चतुर्दिक स्वर्णिम सड़क योजना से पूरे देश को भौतिक रूप से जोड़ा एवं पी.एम.जी.एस.वाय. के माध्यम से गांव को शहरों

से जोड़ा और ग्रामीणों को पक्की सड़क का उपयोग करने का सुअवसर दिया। पिछली यू.पी.ए. सरकार ने सड़कों का निर्माण तो शिथिल कर दिया। डॉ. माननीय अटल जी का चित् राष्ट्रीय उच्च मार्गों में उतारने में भी जल्दबाजी जरूर की।

तीसरे दौर का सड़क निर्माण एवं पुनः मुझे पूरा विश्वास है कि मा. नरेन्द्र भाई मोदी के नेतृत्व में एवं मा. मंत्री नितिन गडकरी के कुशल मार्गदर्शन में पूरा यह अवश्य होगा।

में सड़क परिवहन विभाग के ध्यान में झारखण्ड एवं कोडरमा क्षेत्र से जुड़ी निम्न योजनाओं की ओर दिताता हूँ।

झारखंड राज्य में सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय भारत सरकार/एनएचएआई की महत्वपूर्ण योजनाओं के संबंध में यह कहना चाहूंगा कि साहेबगंज स्थित गंगा नदी पर पुल निर्माण किया जाए। सितम्बर, 2011 में एनएचएआई को प्रस्तावित पुल का बीओटी (टोल) पर निर्माण कार्य का दायित्व सौंपा गया था। एनएचएआई द्वारा नियुक्त परामर्शी के द्वारा अप्रैल, 2013 में बीओटी (टोल) पर निर्माण कार्य वायबल नहीं पाया गया। सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय द्वारा जनवरी, 2014 में एनएचएआई को ईपीसी मोड पर निर्माण प्रस्ताव समर्पित करने को सहमति प्रदान की गई। वर्ष 2011 से तीन वर्ष बीत जाने के पश्चात् भी ईपीसी प्रस्ताव मंत्रालय के अनुमोदन हेतु एनएचएआई द्वारा समर्पित नहीं किया गया है। त्वरित गति से ईपीसी प्रस्ताव गठित कर निविदायें आमंत्रित करने की आवश्यकता है।

43 कि०मी० धनबाद रिंग रोड/बाईपास का निर्माण कार्य किया जाए। मंत्रालय द्वारा इस परियोजना को एनएचडीपी फेस सात में सम्मिलित किया गया है। एनएचएआई द्वारा साध्यता अध्ययन (फिजेबिलिटी स्टडी) हेतु परामर्शी फरवरी, 2009 में नियुक्त की गई। अगस्त, 2013 में एनएचएआई द्वारा मार्गरेखन अनुमोदित किया गया। अगस्त, 2013 से अग्रेतर कार्रवाई नहीं की जा सकी है।

208 कि.मी. एन.एच.-23 (रांची-गुमला) एवं 260 कि.मी. एन.एच.-75 (रांची-गरहवा-यू.पी. बार्डर) को 2-लेन विड पेवड शोल्डर्स में परिवर्तित करने का कार्य किया जाए। मार्च 2010 में मंत्रालय द्वारा इस परियोजना को एनएचडीपी फेस चार में सम्मिलित किया गया है। एनएचएआई द्वारा फिजेबिलिटी स्टडी रिपोर्ट फाइनलाइज्ड है। एनएचएआई/मंत्रालय द्वारा जनवरी, 2014 में एनएचडीपी फेस चार से विषयगत परियोजना को हट लेने का निर्णय लिया गया है जो उचित नहीं है। एन.एच.-23 में 98ओं से अधिक भूमि उपलब्ध है तथा एन.एच.-75 में भू-अर्जन की कार्रवाई प्रगति में है। झारखण्ड टैण्ड लॉवड (L&L) राज्य है। अतः उड़ीसा राज्य में बंदरगाहों से कनेक्टिविटी हेतु इस एन.एच.-23 राजमार्ग के उन्नयन की आवश्यकता है। मंत्रालय द्वारा एनएचडीपी फेस चार में विषयगत परियोजनाओं को रखा जाए एवं ईपीसी प्रस्ताव तैयार किया जाए।

78 कि.मी. एन.एच.-23 (चास-रामगढ़) का 4/2 लेनिंग कार्य आरम्भ किया जाए। मार्च 2010 में मंत्रालय द्वारा इस परियोजना को एनएचडीपी फेस चार में सम्मिलित किया गया है। मंत्रालय द्वारा ईपीसी मोड पर निर्माण कार्य का निर्णय है। निविदा आमंत्रित की गयी है। 4 वर्ष बीत जाने के पश्चात् भी कार्य अर्वाड नहीं किया जा सका है। कार्य अर्वाड करने की प्रवृत्तिया को एक्सपीडिट किया जाए।

57 कि.मी. एन.एच.-32 (राजगंज-चास-वेस्ट बंगाल बार्डर) का 4/2 लेनिंग कार्य आरम्भ किया जाए। मार्च 2010 में मंत्रालय द्वारा यह परियोजना एनएचडीपी फेस चार में सम्मिलित किया गया है। मंत्रालय द्वारा ईपीसी मोड पर निर्माण कार्य का निर्णय है। ईपीसी प्रस्ताव अभी तक एनएचएआई द्वारा मंत्रालय को नहीं भेजा गया है। 4 वर्ष बीत जाने के पश्चात् भी कार्य अर्वाड नहीं किया जा सका है। एनएचएआई द्वारा प्राथमिकता के आधार पर निविदा आमंत्रण की कार्रवाई की जाए।

69 कि.मी. एन.एच.-32 (वेस्ट बंगाल बार्डर-झारखंड बार्डर) एवं 18 कि.मी. झारखंड पथांश का 4/2 लेनिंग कार्य आरम्भ किया जाए। मार्च 2010 में मंत्रालय द्वारा इस परियोजना को एनएचडीपी फेस चार में सम्मिलित किया गया है। एन.एच.-32 जमशेदपुर से धनबाद के लिये शार्टेस्ट रूट है। ईपीसी प्रस्ताव एनएचएआई द्वारा मंत्रालय को भेजा गया है। यह अनुमोदित नहीं है। एनएचएआई द्वारा निर्माण कार्य के लिये प्री क्वालिफिकेशन हेतु निविदा प्राम की गयी है। 4 वर्ष बीत जाने के पश्चात् भी कार्य अर्वाड नहीं किया जा सका है। मंत्रालय द्वारा ईपीसी प्रस्ताव का अनुमोदन तथा एनएचएआई द्वारा प्राथमिकता के आधार पर निविदा प्रवृत्तिया पूर्ण करने की कार्रवाई की जाए।

47 कि.मी. एन.एच.-31 (बरही-राजौली सेवशन) का 4 लेनिंग कार्य आरम्भ किया जाए। मंत्रालय द्वारा इस परियोजना को एनएचडीपी फेस चार में सम्मिलित किया गया है। एनएचएआई द्वारा सितम्बर, 2012 में फिजेबिलिटी स्टडी हेतु परामर्शी को नियुक्त किया गया है। एनएचएआई द्वारा फिजेबिलिटी स्टडी रिपोर्ट सितम्बर, 2013 में अनुमोदित किया गया है। एनएचएआई द्वारा भू-अर्जन की कार्रवाई प्रारंभिक स्टेज में है। एन.एच.-31 परियोजना को फास्ट ट्रैक करने की आवश्यकता है।

एन.एच.-33 के 40.5 कि.मी. बरही-हजारीबाग का 4 लेनिंग कार्य पुनः आरम्भ किया जाए। 4 लेनिंग कार्य एनएचडीपी फेस तीन के अंतर्गत स्वीकृत है। एनएचएआई द्वारा 4 लेनिंग कार्य फरवरी, 2013 से बंद है। पूर्व का कन्सेशन एग्जिमेंट एनएचएआई द्वारा दर्जित कर दिया गया है। नया कन्सेशनेयर (Concessionaire) नियुक्त कर 4 लेनिंग कार्य रिज्यूम किया जाए।

एन.एच.-33 के 163 कि.मी. राँची-रङ्गांव-जमशेदपुर पथांश का 4 लेनिंग कार्य में तेजी लाइ जाए। 4 लेनिंग कार्य एनएचडीपी फेस तीन के अंतर्गत स्वीकृत है। कन्सेशन एग्जिमेंट वर्ष 2011 में मैसर्स मधुको प्रोजेक्ट लि. के साथ एनएचएआई द्वारा हस्ताक्षरित किया गया है। 4 लेनिंग का कार्य अत्यंत ही धीमा है।

एन.एच.-33 के 163 कि.मी. राँची-रङ्गांव-जमशेदपुर पथांश का 4 लेनिंग कार्य आरम्भ किया जाए। 4 लेनिंग कार्य एनएचडीपी फेस तीन के अंतर्गत स्वीकृत है। कन्सेशनरी नियुक्त है किन्तु लगभग 2.5 वर्ष बीत जाने के पश्चात् भी 4 लेनिंग कार्य प्रारंभ नहीं किया गया है।

एन.एच.-2 के 128.22 कि.मी. बरवाअड्डा-पानागढ़ सेवशन का 6-लेनिंग कार्य आरम्भ किया जाए। 6 लेनिंग कार्य एनएचडीपी फेस पांच के अंतर्गत स्वीकृत है। कन्सेशनेयर नियुक्त है। झारखण्ड पथांश लगभग 43 कि.मी. है। 6-लेनिंग कार्य प्रारंभ करने के पूर्व राजमार्ग के प्लान्स में पूर्व में बिछाये गये वाटर सप्लाय पाईप लाइन्स को हटाये जाने की आवश्यकता है। एनएचएआई द्वारा राज्य सरकार से पाईप लाईन हटाये जाने निमित्त राशि की मांग की जा रही है जो लगभग 150 करोड़ रुपये आंकी गयी है। नेशनल हाईवेस भारत सरकार की प्रोपर्टी है तथा 6-लेनिंग परियोजना भारत सरकार की योजना है। यूटीलिटी शिफ्टिंग (छरच्छू वण्डरस्ट) हमेशा परियोजना का हिस्सा होता है। अतएव परियोजना के हिस्से के रूप में एनएचएआई द्वारा ही पाईप लाईन शिफ्ट किया जाना चाहिए।

नेशनल हाईवेज राज्य का प्राइमरी रोड नेटवर्क है। राज्य में कुल 18 हैं। जिसकी कुल लंबाई 2391 कि०मी० है। राज्य में नेशनल हाईवेज पथ सिंगल लेन (3 मी०) एवं इंटरमीडिएट लेन (5 मी०) भी है जिसकी कुल लंबाई 233 कि०मी० है। प्राइमरी रोड या एन०एच० का सिंगल लेन या इंटरमीडिएट लेन होना एन०एच० की विशिष्टता के अनुरूप नहीं है। राज्य के 233 कि०मी० एन०एच० को डबल लेन करने के लिए 1000 करोड़ रुपये के विशेष पैकेज के लिए विचार करना श्रेयस्कर होगा। वर्ष 2013 में 558 कि०मी० एवं वर्ष 2014 में 547 कि०मी० नये एन.एच. घोषित किए गए हैं इन नये घोषित एन०एच० (लगभग 1000 कि०मी०) पर एक साथ पथ सुधार कार्यक्रम के लिए 2000 रुपये के पैकेज देने पर विचार किया जाना आवश्यक है। राज्य में 547 कि०मी० पथ नेशनल हाईवेज डेवलपमेंट प्रोग्राम के अंतर्गत लिये गये हैं इन प्रोजेक्ट्स की त्वरित स्वीकृति अपेक्षित है। एन०एच०-2 बरवाअड्डा-औरंगाबाद (150 कि०मी० 6 लेन); एन०एच०-3 2 राजगंज-चास वेस्ट बंगाल (6 0 कि०मी०) 4 लेन/2 लेन, चास-रामगढ़ एन०एच०-23 (80 कि०मी०) 4 लेन/2 लेन, एन०एच०-23 रांची-गुमला विरमितापुर (208 कि०मी०) 2 लेन, एन०एच०-75 राँची गढ़वा गुरी सेमर पथ- (260 कि०मी०) 2 लेन, धनबाद रिंग रोड 43 कि०मी०

विशेष प्रोजेक्ट साहेबगंज पर गंगा नदी पर पुल का निर्माण कार्य आरम्भ किया जाए। 80 कि०मी० अपस्ट्रीम एवं डाउनस्ट्रीम में कोई पुल नहीं होने के कारण वर्तमान में लोग नाव से आवागमन करते हैं। एन०एच०-80 के माध्यम से राज्य इस पुल के द्वारा बिहार एवं नार्थ ईस्ट से जुड़ जाएगा। एनएचएआई द्वारा ई०पी०सी० पद्धति के अंतर्गत

फिजीबीलिटी स्टडी का निर्णय लिया गया है। इस पर शीघ्र निर्णय अपेक्षित है।

स्टेट हाईवे सेक्ण्डरी रोड नेटवर्क है और ये राज्य सरकार के पथ निर्माण विभाग के अंतर्गत है। यह बिहार राज्य से बहुत ही दयनीय स्थिति में प्राप्त हुए थे पथ प्रायः सिंगल लेन एवं इंटरमीडिएट लेन थे। राज्य का पथ घनत्व (एन0एव0 एवं ग्रामीण पथों को छोड़कर) 182 कि0मी0 प्रति हजार वर्ग कि.मी. है। इसके विरुद्ध राज्य वर्तमान घनत्व 86 कि0मी0 है। इस प्रकार राज्य पथ घनत्व 96 कि0मी0 प्रति 1000 कि0मी0 कम है। लम्बाई के अनुसार यह अन्तर लगभग 7500 कि0मी0 का अन्तर होता है जिसे राष्ट्रीय औसत तक पहुंचाने के लिए निर्माण करना है। राज्य को पथों के लिए एक बहुत बड़ी राशि की आवश्यकता है। राज्य को पथों के विकास के लिए लगभग 20 हजार करोड़ रुपये की आवश्यकता है। एक सुनियोजित योजना के तहत पथों पर वृद्ध कार्य की आवश्यकता है पथों पर वृद्ध कार्य से आधारभूत संरचना के साथ सीमेन्ट, स्टील की डिमाण्ड सप्ताई से प्रोडक्शन एवं ग्रोथ पर अच्छा प्रभाव पड़ेगा।

राज्य के लिए आवश्यक है कि निम्नांकित कार्य किए जायें। प्रत्येक जिला को राजधानी रांची से कम से कम दो लेन पथ से जोड़ा जाए। जिला मुख्यालय को पड़ोसी जिला मुख्यालय से जोड़ा जाए एवं जिला मुख्यालय से सभी प्रखंड मुख्यालय को जोड़ा जाए। उच्च पथ यातायात वाले पथों को चार लेन पथों में समपरिवर्तित किया जाए। राजकीय पथ एवं वृद्ध जिला पथों के सभी संकीर्ण एवं जर्जर पुलों का पुनर्निर्माण किया जाए। सभी अन्तरराज्यीय पथों का 2 लेन पथ में चौड़ीकरण एवं मजबूतीकरण किया जाए। आर्थिक महत्व के पथों का चौड़ीकरण एवं मजबूतीकरण राजधानी रांची के सभी पथों का चौड़ीकरण एवं मजबूतीकरण किया जाए। लगभग 3000 किमी. विविध महत्वपूर्ण ग्रामीण पथों को पथ निर्माण विभाग में हस्तान्तरित कर निर्माण

उच्च यातायात के निम्न पक्षों का विकास किया जाए।

1500 किमी. (नीचे सूची के अनुरूप) प्रथम चरण में उच्च यातायात पथ विकसित करने हैं

रांची-गुरी-प. बंगाल सीमा पथ (एसएव-01) 61 किमी., हाटगम्हरिया-बरायबुरू-मनोहरपुर-बानो कोलेबीरा पथ (एसएव-04) 83 किमी., जमशेदपुर-हाता-चाईबासा पथ (एसएव-06) 62 किमी., कुरू-लोहरदगा-घाघरा पथ (एसएव-08) 71 किमी., धनबाद-पाथरडीह-चन्दनकियारी पथ (एसएव-12) 60 किमी., कोडरमा-जमुआ-गिरीडीह-टुण्डी-गोविन्दपुर पथ (एसएव-13) 156 किमी., देवघर-गोड्डा-गढ़ांगामा-पिरपैती पथ (एसएव-161) 140 किमी., हजारीबाग-सिमरिया-बगरा पथ (एस.एव.-06) 62 कि.मी. हजारीबाग-सिमरिया-बगरा पथ 30 किमी., अनगड़ा-राहे-हाहे पथ, सिल्ली-बनता-हजाग पथ, तुण्ड-सोनाहातू-जरिया पथ, बनता-राहे-तुण्ड पथ, सोनाहातू-मिलनचौक पथ, 167 किमी. (एमडीआर-21,25,26,27,28,29), वकूधरपुर-सोनूआ-गोयलकेरा-मनोहरपुर-जरायकेला पथ (एमडीआर-173,190)-101 किमी., गुमला-शयडीह-चैनपुर-महुआटंड पथ (एमडीआर-35,36) - 43 किमी., हजारीबाग-कटकमरांडी-चतरा पथ (एमडीआर-70) - 50 किमी., चौपारण-चतरा पथ (एमडीआर-68) - 50 किमी., डुमरी-नावाडीह-बेरमी-फुसरो-जैनामोड़ पथ (एमडीआर-73,77) - 46 किमी., गोड्डा-सुन्दर पहाड़ी-धरगपुर पथ (एमडीआर-200) - 45 किमी., झरिया-बलियापुर-पतलावाड़ी-चिरकुण्डा पथ (एमडीआर-47,65) - 40 किमी., धुलियान-पाकुड़-राजमहल पथ (एमडीआर-212,213,240) - 37 किमी., छतरपुर-जपला पथ (एमडीआर-127) 32 कि.मी., गढ़वा-शाहपुर पथ (एमडीआर-120) - 30 किमी., तिष्टीपाड़ा-पाकुड़ पथ (एमडीआर-243) - 30 किमी., सिमरिया-टण्डया पथ (एमडीआर-72) - 27 किमी., जमुआ-खरगडीहा-चतरा-शुवण पथ (एमडीआर-083) - 23 किमी., गालूडीह-नरसिंहपुर पथ (एमडीआर-171) - 15 किमी. तथा सूँटी-गरगहड़ा-हितूला-दशम फॉल पथ (एमडीआर-31) - 40 किमी.।

विशेष प्रोजेक्ट

राजधानी रांची में 3 एवं धनबाद में 1 फ्लाईओवर का निर्माण किया जाए। रांची-बोकारो-धनबाद एक्सप्रेसवे का निर्माण किया जाए। शहरो के यातायात व्यवस्था को सुचारु करने हेतु बाईपास/रिंग रोड का निर्माण गढ़वा, डाल्टेनगंज, गुमला, सिमडेगा, लोहरदगा, सूँटी, चाईबासा, मनोहरपुर, गिरीडीह, बोकारो, धनबाद, देवघर आदि में किया जाए।

***श्री अर्जुन राम मेघवाल (बीकानेर):** सड़क और परिवहन मंत्रालय की अनुदान की मांगों के बारे में निम्नलिखित बिन्दुओं पर सुझाव प्रेषित करना चाहता हूँ -

राष्ट्रीय राजमार्ग या सड़क परिवहन किसी भी देश के विकास के लिए जीवन रेखा सिद्ध हो सकती है। सड़क निर्माण को सरकार की प्राथमिकताओं में स्थान मिलना चाहिए। मुझे पूरा विश्वास है कि श्री नरेन्द्र मोदी के नेतृत्व वाली एनडीए सरकार ने सड़क परिवहन एवं राष्ट्रीय राजमार्गों हेतु कार्य करेगी। मैं कुछ सुझाव देना चाहता हूँ।

सीमा सड़क संगठन दो विभागों के मध्य रस्साकशी करने के कारण पिछले 10 वर्षों में अपना लक्ष्य प्राप्त करने में कामयाब नहीं हुआ है। सीमा सड़क संगठन को एक ही प्रशासनिक मंत्रालय के अधीन रखा जाए और इस हेतु निर्णय यथा शीघ्र लिया जाए। सीमा संगठन के अधिकारियों और सेना के अधिकारियों के मध्य जो पिछले वर्षों में विवाद उत्पन्न होते देखा गया उसको यथाशीघ्र दूर किए जाने की आवश्यकता है। जिससे सीमा संगठन समवर्ती इलाकों में अपनी संख्या बनाए रखने में सक्षम हो सके। राष्ट्रीय राजमार्गों पर टोल नहीं देने की प्रवृत्ति ने जन्म ले लिया है इसका मुख्य कारण राष्ट्रीय राजमार्गों या राज्य राजमार्गों पर टोल वसूलने वाली एजेंसियों का समुचित हिसाब नहीं रखा जाना और सरकारी एजेंसियों द्वारा मॉनिटरिंग नहीं किया जाना रहा है। अगर यह प्रवृत्ति देश में फैलती है तो पीपीपी मॉडल के प्रोजेक्ट पर इसका विपरीत असर पड़ सकता है। अतः ऐसी व्यवस्था की जाए कि टोल वसूलने की प्रक्रिया पारदर्शी हो उसका दैनिक हिसाब लिखा जाए और जो अवैध रूप से टोल काटने लगे हैं उन्हें शीघ्रता से हटाया जाए। इस हेतु यह भी सुझाव हो सकता है कि टोल पूरे दिन का एक जगह वसूल हो जाए और फिर इनफॉर्मेशन टेक्नोलॉजी का यूज करके जितने टोल

वसूलने वाली एजेंसियां हैं, उनमें वितरित हो जाए। वाहन चालकों को एक ही दिन में दस जगह से अलग-अलग टोल नाकों पर खड़ा नहीं होना पड़े और अलग-अलग टोल नहीं देना पड़े। इसी तरह जो मासिक पास जारी है उसके लिए भी राष्ट्रीय राजमार्गों पर पृथक से लाइन हो जिससे उन्हें कतार में खड़ा नहीं होना पड़े। टोल वसूलने वाली एजेंसियों और कर्मचारियों का समय-समय पर प्रशिक्षण हो जिससे वे जनता के साथ दुर्व्यवहार नहीं कर सकें।

सड़क दुर्घटनाओं में मृत्यु के आंकड़े निरंतर बढ़ रहे हैं। सड़क दुर्घटना में मरने वाले लोगों को मुआवजा भी समय पर नहीं मिलता। जिस परिवार में कोई कमाने वाला सदस्य नहीं रहा, ऐसे परिवारों के लिए भी कोई मुआवजा देने की योजना होनी चाहिए।

***श्री सुनील कुमार सिंह (वतारा) :** उन्नत सड़कें और उसका व्यापक नेटवर्क किसी देश की समृद्धि का जहां आइना होता है वहीं सम्यक और चतुर्दिक विकास की अनवरत प्रक्रिया का गतिशील अंग होता है। जो देश के विभिन्न भागों को जोड़कर विकास की दिशा को चहुंमुखी विस्तार देता है। आजादी के 67 वर्षों में हमने इस पर प्राथमिकता के आधार पर ध्यान नहीं दिया। सिर्फ आदर्शपूर्ण अटल बिहारी वाजपेयी जी की सरकार के कार्यकाल में "स्वर्णिम चतुर्भुज" और "पूधानमंती ग्रामीण सड़क योजना" ने सड़क के क्षेत्र में एक अविस्मरणीय शुरुआत की पहल की। इन योजनाओं का हमारी अर्थव्यवस्था पर व्यापक असर पड़ा। अर्थव्यवस्था को सड़क निर्माण की तीव्र गति से काफी मजबूती मिली।

आज जब देश माननीय नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में वैश्विक शक्ति बनने की दिशा में अग्रसर है तब श्री नीतिन गडकरी जी सड़क परिवहन और राजमार्गों को किसी भी उन्नत देश के समकक्ष बनाने के लिए कृत संकल्पित हैं।

सड़क नेटवर्क की दृष्टि से विश्व में भारत का दूसरा स्थान है। भारत में 3.3 मिलियन किमी. सड़क नेटवर्क है जिस पर 65औं माल ढोया जाता है और 87औं यात्री यातायात होता है। सड़क यातायात प्रतिवर्ष 7औं से 10औं की दर से और वाहनों की संख्या में प्रतिवर्ष 12औं वृद्धि हो रही है। पर इसके अनुरूप पिछली यूपीए की सरकार ने ध्यान नहीं दिया। यह तुलनात्मक आंकड़ों से स्पष्ट है। इस बार के बजट में जहां 2014-15 के लिए 37881.00 करोड़ रुपये, जिसमें पूर्वोक्त के लिए रु. 3000 करोड़ का प्रावधान है वहीं 2013-14 में रु. 33450 करोड़ ही वास्तविक बजट है। जबकि इन्होंने बजट में प्रावधान रु. 39860 करोड़ का किया था। इससे यह स्पष्ट हो जाता है कि पिछली सरकार सड़क के मामले में उदासीन रही है। अगर हम शीर्षवार तुलना करें तो यूपीए द्वारा सड़कों की उपेक्षा और स्पष्ट हो जाती है :-

(करोड़ रुपये)

मुख्य शीर्ष	बजट 2013-14	संशोधित 2013-14	बजट 2014-15
(a) राष्ट्रीय राजमार्गों का रखरखाव	1997.39	1996.32	2100.00
(b) राष्ट्रीय राजमार्गों पर पंजी परिव्यय	7485.83	7135.83	6570.56

(c) बीआरडीबी द्वारा निर्धारित कार्य	3387.12	2882.76	3226.44
(d) राज्यों को अनुदान	2267.00	2567.00	2607.02

इन आंकड़ों से स्पष्ट है कि सूपीए सरकार ने बजटीय प्रावधानों के अनुरूप भी खर्च नहीं किया। इन्होंने सिर्फ ताली बजवाने के लिए बजट में प्रावधान तो किया पर खर्च करने की उपलब्धि में पीछे रहे।

भारतीय राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण (एनएचआई) ने राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना की सड़कों के निर्माण में विफलता के लिए संपूर्ण सरकार को दोषी ठहराया है। एनएचआई ने एक 13 पेज का श्वेतपत्र जारी किया है। मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि उस श्वेतपत्र के अवलोकन में उचित कार्रवाई करें। यह जांच का विषय है कि एनएचआई के विरोध के बावजूद बीओटी-टोल तरीके से सड़कें किसने बनाने का निर्णय दिया। उस निर्णय का क्या औचित्य है? उस निर्णय से देश का कितना नुकसान हुआ? सड़क उपभोक्ताओं पर कितना असर पड़ा? इन सभी बिंदुओं की जांच होनी चाहिए।

सूपीए सरकार ने 2010-14 में बीओटी के अंतर्गत 265 राष्ट्रीय राजमार्ग परियोजनाओं के ठेके दिए हैं। इसमें से महज पांच परियोजनाओं का काम हो रहा है। शेष 260 परियोजना अधूरी हैं और काम बंद है। वर्तमान में 83,000 करोड़ रुपये से ज्यादा की सड़क परियोजनाएं लंबित हैं। 2009 के बाद सूपीए सरकार के कार्यकाल में सिर्फ 3 परियोजनाएं पूरी हो सकी हैं और मौजूदा राजमार्ग नेटवर्क में सिर्फ 315 किलोमीटर नई सड़कें जोड़ी जा सकी हैं।

सड़कों की गुणवत्ता को लेकर भी अनेक सवाल अनुत्थरीत हैं। एनएचआई के तहत बनी सड़कें वक्त से पहले खराब हो रही हैं। एसोचैम ने अपने एक अध्ययन के द्वारा बताया है कि खराब सड़कों के कारण देश की अर्थव्यवस्था को सालाना 30 हजार करोड़ रुपये का नुकसान हो रहा है।

माननीय गडकरी जी से आग्रह है कि टोल नीति में परिवर्तन कर उपभोक्ताओं को संरक्षण दें। एनएचआई के अध्यक्ष आर.पी. सिंह 2012 में मंत्रालय के सचिव को पत्र लिखकर छह लेन राष्ट्रीय राजमार्ग पर टोल वसूली पर सवाल खड़े कर चुके हैं। राजग की 1997 की टोल नीति में स्पष्ट है कि राजमार्ग परियोजना पूरी होने के बाद जनता से टोल टैक्स लिया जाएगा। लेकिन सूपीए सरकार ने 2007 और 2010 में टोल नीति में बदलाव करते हुए चार से छह लेन बनने वाले राजमार्गों का निर्माण शुरू होने से पहले ही ठेकेदारों को टोल टैक्स वसूलने का अधिकार दे दिया। यानी ठेकेदार को बिना एक पैसा भी खर्च किए बगैर प्रतिदिन जनता से करोड़ों रुपये टोल लेने का अधिकार प्राप्त हो गया। माननीय मंत्री सूपीए सरकार की टोल नीति की जांच अति आवश्यक है। इसके अनेक पहलू हैं जिनकी जांच जरूरी है। इनका टोल घोटाला सबसे बड़ा घोटाला सिद्ध होगा।

सार्वजनिक-निजी-भागीदारी (पीपीपी) के स्थान पर ईपीसी (अभियांत्रिकी, खरीद और निर्माण) के अंतर्गत राजमार्ग निर्माण की प्रक्रिया उत्तम और भ्रष्टाचार मुक्त है। वर्तमान सरकार द्वारा पूर्वोक्त राज्यों के साथ-साथ हिमाचल, उत्तराखंड और जम्मू-कश्मीर के सड़कों के निर्माण का निर्णय सामरिक दृष्टि से देश हित में है। माओवाद प्रभावित राज्यों पर भी विशेष ध्यान देना चाहिए। माननीय मंत्री जी आपके इस संकल्प की अभिनंदन है जिसमें आपने कहा है कि दो वर्षों में प्रतिदिन 30 किमी. सड़क निर्माण का लक्ष्य प्राप्त कर लेंगे। अभी प्रतिदिन मात्र 3 किमी. सड़क बनती है।

मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद दूंगा कि उन्होंने अपने इस अनुदानों पर मार्गों की सूची में राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना को सड़कों को उन्नत बनाने के साथ-साथ ही नवसतवाव प्रभावित क्षेत्रों में सड़क संपर्क के विकास हेतु विशेष कार्यक्रम बनाने का भी प्रावधान किया है। साथ ही विजयवाड़ा-रांची सड़क के विकास हेतु प्रावधान कर झारखंड के हितों का ध्यान रखने के लिए भी आभार प्रकट करता हूँ। दुर्घटनाएं रोकने के लिए राजमार्गों पर 450 स्थान चिह्नित कर कार्य प्रारंभ के लिए बघाई।

माननीय मंत्री जी मैं आपका ध्यान अपने लोक सभा क्षेत्र चतरा की ओर आकृष्ट करना चाहता हूँ। चतरा लोक सभा वामपंथी चरमपंथ से प्रभावित क्षेत्रों में भी अग्रणी है। यहां पतुर खनिज संपदा, प्राकृतिक संसाधन और मानव संसाधन होने के बाद भी गरीबी है। यह पिछड़ा और उपेक्षित क्षेत्र रहा है। आपसे आग्रह है कि इस क्षेत्र पर विशेष ध्यान देने की कृपा करें। एनएच 99 जो चंडवा-बालुमाल-चतरा-दंडरगंज होते हुए स्वर्णिम चतुर्भुज (एनएच-2) में डोमी में मिलता है। इसकी लंबाई 156 किमी. है। इस सड़क की स्थिति चतरा-जोरी-दंडरगंज और डोमी के बीच अत्यंत दयनीय है। ग्रामीणों ने इस सड़क के उन्नयन के लिए जोरी में सड़क जांच किया था। जिसमें जिला प्रशासन, एनएच प्रशासन और स्थानीय नागरिकों के बीच समझौता हुआ था कि उक्त सड़क में जुलाई में काम शुरू हो जाएगा पर आज तक सड़क के निर्माण का काम बंद पड़ा है। एनएच 99 झारखंड को बिहार, मध्य प्रदेश, छत्तीसगढ़ और उत्तर प्रदेश से जोड़ने का काम करता है। कृपया एनएच 99 पर अतिव्यवधान दें।

एनएच 75 उत्तर प्रदेश के सीमा से चलकर नगर उटारी-गढ़वा-डाल्टनगंज-लातेहार-चंडवा-कुख-मांडर-रांची जाता है। इसके उन्नयन और संवर्द्धन का कार्य वर्षों से चल रहा है। कृपया इस एनएच 75 के कार्य को एक तय सीमा के अंतर्गत जल्दी पूरा करने की कृपा की जाए। साथ ही इस पथ के निर्माण में विलंब होने के कारणों की जांच कर दोषी को दंडित करें।

माननीय मंत्री जी चतरा क्षेत्र सड़क नेटवर्क के अभाव के कारण भी वामपंथी चरमपंथ का कार्य क्षेत्र बना हुआ है। यहां सड़क नेटवर्क बढ़ाना अति आवश्यक है। मैं आपसे आग्रह करूंगा कि रांची-ठाकुरगांव-दिरैया-पिपरवार-दंडवा-सिमरिया-चतरा-दंडरगंज-डोमी (बिहार) मार्ग को उन्नत कर चार लेन बनाने की कृपा की जाए। क्योंकि ऊपर वर्णित मार्ग जहां झारखंड की राजधानी रांची को स्वर्णिम चतुर्भुज से जोड़ने का कम दूरी का मार्ग है वहीं यह अंतर्राष्ट्रीय सड़क भी है। साथ ही यह वामपंथी-चरमपंथ से प्रभावित क्षेत्र भी है। साथ ही यह आर्थिक गतिविधियों को तीव्र करने वाला सड़क भी होगा। कृपया उपरोक्त प्रस्तावित सड़क पर सक्षमभूतिपूर्वक ध्यान दें।

लातेहार-गाख-महुआडांग-कुसमी सड़क को भी एनएच बनाने की कृपा करें। यह अंतर्राष्ट्रीय सड़क झारखंड और छत्तीसगढ़ को जोड़ता है। एनएच 100 चतरा मुख्यालय तक पहुंचने का मुख्य पथ है। कृपया इसमें उन्नयन और संवर्द्धन का कार्य प्राथमिकता के आधार पर करने का विचार करें।

* KUMARI SUSHMITA DEV (SILCHAR): I hope this mandate brings with it the end of the geographical isolation of the North East region. The UPA gave special emphasis on linking the north-east.

My own constituency Silchar, Cachar which is in the Southern most part of Assam is separated from the State's own Capital – Dispur. We are forced to drive through the State of Meghalaya via NH-6.

NH-6 is in a deplorable state. NHA has not been able to maintain and repair that road and therefore people from the 3 districts of Barak Valley Cachar, Kalimnganj and Hailakandi need about 14 to 20 hours to reach Guwahati.

With the mega block coming up on the Silchar-Lumding route, NH-6 is the only life line via NH-44.

The delay in the completion of the East West corridor to Silchar is a great concern.

I hope that the problem of connectivity in the region of Barak Valley, Assam and other parts of North-East which is under the control of the Government of India will get special attention and expect that it will be completed as early as possible.

***SHRI D.K. SURESH (BANGALORE RURAL):** I thank my leader Madam Sonia Gandhi and Shri Rahul Gandhi for giving an opportunity to come to this August House.

Today I would like to speak about the Demand for Ministry of Road Transport and Highways. The Economic Status of India will only improve when the main focus is in the improvement of: Education; Health; Infrastructure; Agriculture & Irrigation; and Rural Development

Infrastructure is one of the key elements for the indicator of the Health of a country. Road Transport and Highways is of utmost importance for the growth of this country. In today's modern day where commuting is very important, Road Transportation and Highways become our bloodline.

Road plays a very important role for the Economic and Social Development of the people. The transportation of passengers and goods are mainly dependent on the Road Network. Road network is vital for sustained and inclusive growth of the economy. It facilitates the communication by minimizing total transportation cost in terms of economics of production, distribution and consumption. The role of road transport among the different modes of transport is dominant because of its last mile connectivity or feeder service.

Connecting the important destination like the Tourist place, Industrial Area, Market Yard, Hospitals, Agricultural field will enhance the overall development. Improved Road Network means achieving higher agricultural and Industrial Production. It is very imperative that good road work will help in uplifting of rural population mainly those who are below the poverty lines. The traffic intensity of the State is growing in leaps and bounds and as of now the Road Network available is over loaded with heavy commercial vehicles which in turn is resulting in the damage of roads. The cost of materials have also gone up as such the budgetary allocation of the States is not sufficient to meet infrastructure development as required.

Total Length of National Highways = 92,851.06 Kms. State Highways, Rural Roads, MDR and Other Roads make up our total road network. India has the second largest road network in the world (3.83 million Kms) Of the total length of National Highways, 27% is single lane or intermediate lane, 59% is double lane standard. Only 14% is Four/Six or Eight Lane

Indian Road Network carries nearly 65% of freight and 85% of passenger traffic. Despite our vast road network, the average speed is Only 30-40 Kms/hour. Our average speed is 3 times lower than the average speed in developed countries. The Global Average is 60-80 kms/hour. Our Trucks cover a distance of about 200 Kms/day. Global average is 400 kms/day.

Total Demand for Grants 2014-2015 is 37,881 Crores. Revised Budget in UPA 2013-2014 was 33,449.1 Crores. For Maintenance of National Highways it is only 2100 Crores. Capital outlay on National Highways only 6750 Crores. National Highway total length has increased from 58112 kms at the end of Ninth Plan to 92,851.06 at present. Number of vehicles increased from 58,924 in 2002 to 1,59,491 in 2012. Population/Density/KM has increased. Therefore Funds not adequate for today's requirements.

Only Rs. 150 Crore is allocated for Road Transportation. UPA had allotted 200 Crore in the last budget. Public Transportation System is important to decongest Road Traffic. Please allocate at least 400 Crore in your budget

Allocate Rs.50 Crore for the Safety of Women on Public Roads. UPA had initiated this scheme and you have merely continued the same. More funds should be allocated for the safety of Women on Public Roads. Rs.50 Crores over 30 states does not amount to anything significant for the safety of women. Safety of women in Bus Terminals and other public places is important. Provide Women constables in public places. I urge you to increase the Nirbhaya amount to 200 Crores.

Central Road Funds (CRF); Grants to States is 2607.06 Crores only (For 30 states this amount to only about 86 Crores/State.) Grants to States for Inter State and economically important Roads is 292.63 Crores.

Announced Inter State Industrial Corridors are Bangalore-Chennai Corridor, Bombay-Bangalore Corridor.

Economically Important Roads are : Electronic City, Bangalore, India.

Port to Port connectivity: Mangalore-Bangalore-Chennai.

Total budget for rural roads in 2014-15 is Rs. 14,391 Crore (Out of which Rs. 1089 Crore for North Region) Rural Roads are critical for the development of our country. Connecting Rural Roads to Urban Cities with good roads is vital to improve the economic condition of the Rural people. Farmers can bring their produce to the market on-time and can expect better prices for their produce. Building this Rural-Urban bridge will help in Rural improvement. The current urbanization trend will also reverse if good infrastructure is provided to the Rural sector.

You came to power with the promise of providing better facilities. Here is your chance to do so. Allocate more funds for Rural Funds under the PMGSY scheme.

Frequency of Accidents in India is highest in the world. Nearly 1,35,000 accident related to deaths occur in India yearly. Many go unreported. World Health Organization (WHO) has identified the major causes for accidents as driving over the Speed Limit; driving under the Influence (Drunk Driving); not using Helmets or Seat Belts; failure to maintain Lane or yield to oncoming traffic.

78.7% of the cause for Road accidents in India is due to "Drivers Fault". Education and Training of New Drivers becomes very important to prevent Accidents. It is important to amend the Motor Vehicle Act and Central Motor Vehicle Legislation.

The budget fails to address Road Safety and to allocate separate funds. Special budget for Trauma care centres and paramedical facilities should have been announced. The budget lacks vision.

The NDA came to power because people were led to believe that prices would come down. Road tolls on almost all new roads is putting extra burden on the Common Man. Bangalore-Chennai National Highway Toll Costs are : Rs. 300 each way for one 4 wheel vehicle; Rs. 4000 each way for Bus carrying 40 people. The burden of Rs. 100/person in every bus is borne by the passenger. The recently introduced toll from the City to the Bangalore Airport is as high as Rs. 120 for just 30 kms. Why is this so expensive?

The formula used to calculate Tolls needs revision. The common man should not be burdened. Nitin Gadkari Ji recently said that 1,80,000 Kms of roads, 199 projects, were stuck due to various reasons like : land acquisition; and environmental and forests. Changes to Land Acquisition Act will cause farmer unrest. Keep Farmer in mind and not Corporates.

Whether it is PPP mode or EPC mode of Construction, the fact of the matter is that road is to be built. Under PPP, the Private Sector funds the Projects. Under EPC the Government has to fund the Project. Where are the Funds under your Budget?

Tackling Environment and forest issues and land acquisition bottlenecks is what will help solve issues and not the mode of construction. Blaming the previous Government for all problems is not the answer. Find solutions to meet the expectations you have created among the people.

Bharat Stage-IV Emission Norms has been introduced in 2005. Next Generation Emission Norms have to be introduced on par with European Countries. CNG and LPG for Public Transport should be introduced all over the Country. With the help of the UPA Government Former Delhi CM Smt. Sheila Dixit introduced CNG for all Public Transport and transformed the city of Delhi by cleaning up the environment.

The Road Transport and Highways should coordinate with the Central Pollution Control under the Ministry of Environment and Forests to set standards and timeline for implementation.

Many projects in Karnataka are pending. NH 209 - Bangalore-Kanakpur-Mysore. Recently the Bangalore-Mysore State Highways has been included under National Highways. This corridor is very significant. Providing International Standard Highways on this highway will play a very important role in the growth and prosperity of this region.

The State Government has sent a proposal to the Central Government to convert 29 State Highways to National Highways totalling nearly 4800 Kms of road length. There is no mention in the budget regarding the requirements of Karnataka.

This is to inform that, buses have become an AAM ADMI transport system, running point to point circular services. The State Government has different measuring scale for the taxes of these buses which is very exorbitant. (The Transport Development Council has recommended for the uniform taxes in the month of Feb'2014.) There is already a move taken in the earlier government to bring uniform taxes and regularize the operation with some permits and conditions changes. I request hereby that the Ministry of Road Transport & Highways that the Transport Department enforce this as early as possible.

I would like to point out that during 2012, levy of services taxes on contract buses was removed on the basis of discrimination wherein Government/State Transport Unit were exempted. I am surprised to know in this budget the levy has once again been enforced on these categories of buses. The above taxes will not give a fair opportunity to the private sectors and will be deprived of level playing field and only increase cost to the passengers.

Mangalore to Bombay Private Transport : Toll Per Trip: Rs. 7935 (For 1000 Kms). 15 Trips per month the costs Rs. 1,11,525. Total Toll for 3 Months for a 35 Seater Bus = Rs. 3,34,575

Karnataka Road Tax/Quarter = Rs. 1,11,000 Maharashtra Road Tax/Quarter = Rs. 60,000. **Total Road Tax for 2 states =Rs. 1,71,000**

The Tolls are far more than the road tax. The cost of toll collected falls on the passenger eventually. This is an anomaly that needs to be corrected.

I want to conclude by saying that this budget lacks vision and a long term plan. It falls short of people's expectations and does not measure up to the aspirations of million of people who voted you to power. The budget has forgotten about the people.

I want to end by quoting our beloved leader Shri. Raji Gandhi Ji. " Development is not about factories, dams, and roads. Development is about people.

The goal is material, cultural, and spiritual fulfillment for the people. The human factor is of supreme value in development."

***श्री हरिनारायण राजभर (घोसी) :** मेरे संसदीय क्षेत्र होकर जाने वाली राष्ट्रीय राजमार्ग-29, जो काशी (वाराणसी) से बौद्ध स्थल सारनाथ, गाजीपुर, मऊ से होकर गोरखपुर तक जाता है, मैं जनपद मऊ से बहुआ गोदाम से दोहरीघाट घाघरा नदी पुल तक का मार्ग पूर्ण रूप से क्षतिग्रस्त हो चुका है। इस राष्ट्रीय राजमार्ग में दो से तीन फुट तक का गड़ड़ा हो गया है, जिसके कारण इसके मध्य प्रतिदिन सैकड़ों वाहन बस/ट्रक फेंसे व टूटे पड़े रहते हैं। जिसपर आए दिन सड़क दुर्घटनाएं हो रही हैं और आवागमन हमेशा बाधित रहता है। यह सड़क पर्यटन की दृष्टि से बहुत ही लाभदायक है। इस मार्ग से लाखों अंतरराष्ट्रीय पर्यटक प्रसिद्ध काशी विश्वनाथ, सारनाथ में बौद्ध स्थल गोरखनाथ मंदिर तथा कुशीनगर, लुम्बिनी में बौद्ध प्रतीक स्थल पर लाखों पर्यटक आते-जाते हैं।

उक्त मार्ग एनएच-29 का चौड़ीकरण व निर्माण होने से आवागमन ठीक होने के साथ ही पर्यटन को बढ़ावा मिलेगा तथा जनपद मऊ से अदरी, मझवारा होते हुए कटघरा मोड़ तक शहीद मार्ग पूरी तरह से टूट चुका है। इसे भी राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित कर निर्माण कराने की कृपा करें।

***श्री अशोक महादेवराव नेते (गडचिरोली-चिमुर) :** मैं मंत्री महोदय का ध्यान महाराष्ट्र के अपने संसदीय क्षेत्र गडचिरोली जिले की तरफ आकर्षित करना चाहता हूँ जो देश में सबसे पिछड़ा, घना आदिवासी बहुल, उद्योग विहीन और नवसल प्रभावित है। क्योंकि गडचिरोली जिला सभी दृष्टि से विकास से कोसों दूर है। जिले में कनेक्टिविटी बहुत ही धीमी गति से आरम्भ की गई है। जब खुद ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर नितिन जी गडकरी महाराष्ट्र सरकार में सार्वजनिक बांधकाम मंत्री थे तब उन्होंने जिले में बड़े प्रमाण पर निधि देकर रास्ते जोड़ने का काम किया और विकास को गति दी थी। उस बात को 15-20 वर्ष हो रहे हैं अभी रास्ते बहुत ही खराब हो गए हैं। आदरणीय नितिन जी ने जिसे राष्ट्रीय महामार्ग क्रमांक 16 को मंजूर किया था वो अभी भी अधूरा पड़ा हुआ है।

मेरी माननीय मंत्री महोदय से विनती है कि पिछड़े आदिवासी बहुल और नवसल प्रभावित संसदीय क्षेत्र के नीचे दिए गए कुछ रास्ते और पुल का निर्माण करने हेतु ध्यान देकर मेरे संसदीय क्षेत्र का विकास करने की कृपा करें। ऐसी मैं आपको प्रार्थना करता हूँ।

नागपुर-नागभीड़-बूढपुरी-आरमोरी-गडचिरोली-चामोशी-आष्टी-आलापल्ली-सिरोंचा, इस राज्य मार्ग को राष्ट्रीय महामार्ग - 16 से जोड़कर जगदलपुर-आंध्र प्रदेश जाने वाले महामार्ग में रूपांतरित करने का कष्ट करें।

गोंदिया-आमगाव-देवरी-कोरवी-कुरखेड़ा-वडसा-आरमोरी-गडचिरोली इस राज्य मार्ग को महामार्ग में रूपांतरित करने हेतु अनुरोध है।

गडचिरोली-मुल-चंद्रपुर और गडचिरोली-धानोरा-रायपुर-राजनांदगांव (छत्तीसगढ़) इस राज्य मार्ग को महामार्ग में रूपांतरित करने हेतु अनुरोध है।

नागपुर-उमरेड-भिंसी-चिमुर-आनंदवन-वरोरा-चंद्रपुर इस राज्य मार्ग को महामार्ग में रूपांतरित कर फोर लेन करने हेतु अनुरोध है।

माननीय मंत्री महोदय उपर लिखे हुए चार मार्गों की ओर ध्यान देकर मेरे संसदीय क्षेत्र गडचिरोली-चिमूर को न्याय दीजिए। ऐसी आपसे नम्र विनती है।

***SHRI A. SAMPATH (ATTINGAL):** I would like oppose the Demands for Grants of the Ministry of Road Transport and Highways because the Budget objective is privatization of the roads which are the veins of the nation. Instead of more public investment for the construction of Highways and other roads, the GOI is simply aiming for the PPP mode.

The right to travel is a fundamental right but the privatization of the public roads and modes of transport will definitely result infringement of this fundamental right. Quite recently big construction corporates have entered into the field of road building under the BOT. While we plan for new NHs and the widening of the existing NHs, the interest and the feelings of the people living nearby should also be taken into account.

Without going into the statistics I may point out certain suggestions of the people. The States like Kerala which have high density of population face the problem of acquisition of land. The forest area is another problem. Four lane Highways can be constructed at 30 to 35 meters width. Insisting on 45 meters for all NHs as uniform criteria for all states will be detrimental for the development of smaller states. The BOT for 30 years has become a pasture for the large construction companies. The collection of tolls has become a method of highway robbery. Government grants easy finance, tax concessions, FDI, import duty exemptions for the equipments and machinery, increasing the toll rates every year, etc. have all made the national highways an easy way to mint money. Corruption starts from the stage of planning; hence I need not say about land acquisition. The land owners who get compensation are forced to pay income tax and other levies from the meager amount.

The number of vehicles is increasing year by year. In Kerala alone, around 7.5 million registered vehicles are on record and an annual increase of more than 10%. The vehicle tax, cess on fuel and other surcharges are hiked regularly by Central as well as States Governments. But many of our NHs are unsafe, uncomfortable, unscientific and even death traps. Why these roads are not of world standards? Why they are not repaired regularly? The proposed amendment to the Motor Vehicles Act for limiting the insurance amount as compensation is also to be read between the lines. It all shows the anti-people attitude of the Government.

I may urge upon the Government to take immediate steps for the widening of the present NH 47 of Kerala in Thiruvananthapuram district by utilizing

the vacant land on both sides of the road which was acquired before 1980s. There is no meaning in still insisting for more land under the guise of changes in alignment. Attingal Bye-pass starting from Manamboor in the north ending at Mamom in the south towards the western side of the existing NH 47 is an urgent need to reduce the traffic congestion experienced by the Capital district of Kerala.

The Kottoor-Ambasamudram road still remains to be a dream for the people of two States viz. Kerala and Tamilnadu. Since the time of the Fourth Lok Sabha, then MPs K. Anirudhan and Nanchil Manoharan, etc. have initiated for this inter-state highway. My predecessors like Smt. Suseela Gopalan and Varkala Radhakrishnan have also raised this issue so many times. If this highway comes in to being this will be one of the best road connectivity between the Vizhinjam port and the Tutucorin port.

The Inland Water Transport has to be developed to reduce the road traffic congestion. This is the best way for the transportation of hazardous materials as well as over sized cargo. It is pity that we are consistently neglecting the role of the Inland Waterways. The West Coast Canal spans a total length of 560 Kms starting from Kovalam to Hosdurg. Out of this Kollam to Kottappuram (Thrissur) along with Chambakara and Udyogmendal canals for 205 Km have been declared as national waterways NO.3 during 1993 and IWAI is doing development activities and maintenance works of the waterway. The waterway is having sea links at four places viz. Munambam, Kochi, Kayamkulam and Neendakara. Full swing usage of waterway has not been materialized due obstacles like narrow sections between Kollam and Alappuzha, existing bridges with less navigation clearances and locks. The total cargo moved through NW-3 in 2011-12 alone is 13.44 L-tonnes. The other major water based commercial activity is tourism, especially houseboat cruise and some amount of water sports, which need to be encouraged by the Government. The houseboats are mainly 5-10 capacity freight barges, now converted into vessels for carrying tourists. The extension of National Waterway NO.3 is my other demand.

The Union Shipping Ministry has agreed in principle to extend National Waterway No.3 during 2011 from Kottappuram to Neeleswaram at one end and from Kollam to Kovalam at the other end. However no progress has been noticed in execution of development of waterways in these sector. Development of Vizhinjam port near Thiruvananthapuram and possibility of extending the West Coast Canal to the Kolachal port in Tamil Nadu, further adds to the traffic potential of the waterways.

While we discuss this matter, the whole area of surface transport should be put into one agenda. The Road-Rail-River connectivity is an important factor in the development of a Nation. I request the Hon'ble Minister to be kind enough to show paradigm shift in the approach.

✦ **SHRI C.R. CHAUDHARY (NAGOUR)** : First of all I would like to congratulate and thanks the Hon'ble Finance Minister Shri Arun Jaitley ji and Road Transport and National Highway Minister Shri Nitin Gadkari ji for keeping handsome proposals for National Highways.

Highways are the lifeline of the country. We are always indebted to the former Prime Minister Shri Atal Bihari Vajpayee ji for fulfilling the dream of "Golden Quadrilateral Highways" which connects the most important Metropolitan cities of the country. Simultaneously the NDA Government in its previous regime introduced the "Pradhan Mantri Sadak Yojana" for rural areas to connect the Panchayat headquarters and big villages of this country.

The provision of Rs.37880 crore has been kept to develop the roads N.H. etc. in the nation. Government has kept Rs.923 crore for my State Rajasthan for which we are thankful to Hon'ble Finance Minister. I would urge the Hon'ble Minister to release the allotted money soon.

At this occasion, I would like to put up some suggestions for development of roads .Jaipur is the core headquarters of Indian Army and to reach the Border from Jaipur through the shortest route is must. I would like to suggest that the four lane road should be from Jaipur, Jobner, Nawan, Kuchaman, Khatu, Nagaur, Phalodi, Pokhran and Jaisalmer. The road is already there only widening and strengthening is required. I hope the Hon'ble Road Transport Minister will take care of it. It will be very important road for Military purposes also.

Existing National Highway from Ajmer Amritsar via Merta, Nagaur, Bikaner, Shri Ganganagar is to be strengthened and widened. Four lane is required. It connects MP and Gujarat with Northern Rajasthan, Punjab and Haryana.

The "Prime Minister Sadak Yojana" should be for the small villages having population of 150. The topography and climate conditions of Rajasthan are difficult, so the lowering down of existing limit is must for PMSY.

There is an acute need of ROB at the railway crossings at Ren and Nagaur on Ajmer-Bikaner Road. Similarly, ROB is needed at Laqndu and Didwane on Mega Highways which is known as Kishangad-Pathankot Mega Highways.

My humble submission is that the slip lane should be constructed near settlements at all the National Highways. Road under bridges/over bridges should be kept in mind while sanctioning the new National Highways.

In the last, I thank the Finance Minister and Minister for Transport and National Highways for giving the public oriented and populous provisions for Roads and Transport in the Budget.

***श्रीमती दर्शना विक्रम जखडेश (सूरत) :** आज वर्तमान बजट में सड़क परिवहन पर चर्चा हो रही है। माननीय अटलजी के नेतृत्व में एनडीए-1 के कार्यकाल में शुरू हुई स्वर्णिम चतुर्भुज सड़क योजना से देश में क्रांति आती थी। कांग्रेस के आने के बाद उन्होंने उस योजना का नाम बदल दिया क्योंकि शायद उन्हें डर था कि भविष्य में जब भी भारत के विकास की बात होगी तो माननीय अटलजी को याद किया जाएगा।

रोड हमारे विकास की आत्मा है। 1950-51 में सड़क परिवहन से स्थानांतरित होने वाली चीजों का प्रतिशत 13.8 प्रतिशत से बढ़कर आज शायद 65 से 70 प्रतिशत के बीच में आता है। माननीय वित्त मंत्रीजी ने राष्ट्रीय एवं राज्यों के राजमार्ग हेतु 37,800 करोड़ का आवंटन जिसमें 3000 करोड़ पूर्वोत्तर हेतु आवंटन करने का अभिनिर्दिष्ट करती हूँ। उन्होंने 85,000 किमी. का लक्ष्य रखा है। हमारे माननीय नितिन गडकरीजी का कहना है कि कम से कम 30 किमी रोड रोज बनाने का लक्ष्य है। सब से ज्यादा अगर देखा जाए तो चाईना बोर्डर पर चाईना का रोड नेटवर्क हमारी सीमा तक है पर हमारा नेटवर्क हमारी सीमा तक नहीं है। जिसके चलते काफी दिक्कत आती हैं। पूर्वोत्तर के क्षेत्र में आवंटन किया गया 3000 करोड़ उन दिक्कतों में कमी लायेगा। जिसके लिए माननीय वित्तमंत्री जी अभिनिर्दिष्ट के अधिकारी हैं।

अगर रोड सेप्टी की बात करें तो हम अभी भी काफी पीछे हैं। आज हमारा युवा धन बड़ी मात्रा में रोड एक्सीडेंट में हताहत हो रहा है। अगर एक्सीडेंट की बात करें तो सबसे पहले अच्छे रास्ते, अच्छी तरह से मेन्टेनेंस किए गए व्हीकल, पूरी तरह से तालीमबद्ध ड्राइवर मुख्य हैं। सरकार इन बिंदुओं पर विचार करे ऐसी विनती है। क्योंकि अगर जानकारी पूरी होगी तो सलामती बढ़ेगी। आम तौर पर अगर योग्य तरह से व्हीकल में हवा का दबाव मेंटेन किया जाए तो दुर्घटनाएं कम हो सकती हैं। उसके लिए तालीमबद्ध ड्राइवर होने चाहिए, इस पर काम करना होगा। मैं आग्रह करूंगी कि कम आयु के, लायसेंस न होने पर भी व्हीकल चलानेवालों बच्चों के माता-पिता की जागरूकता और कानून को सख्ती से काम करना पड़ेगा। मैं सरकार से विनती करना चाहती हूँ कि इस क्षेत्र में संशोधन-रिसर्च को प्रोत्साहन दे ताकि आगे चलकर रोड सेप्टी को ज्यादा सुनिश्चित किया जा सके। देश के सभी गांवों को शहरों से और शहरों को हाइवे से जोड़ना हमारा लक्ष्य होना चाहिए, मैं आप्रस्ता हूँ कि वर्तमान सरकार इसी लक्ष्य को लेकर चल रही है। मैं सरकार से आग्रह करूंगी रोड सेप्टी और रोड ववालिटी का नियमित ऑडिट हो ताकि समय-समय पर हम अपनी नीतियों को योग्य रूप से ढाल सकें। अगर हो सके तो रोड सेप्टी को शिक्षा का भाग बनाना चाहिए। मैं सरकार से आग्रह करूंगी कि हाइवे के बाजू में छोटे वाहनों को चलने हेतु जगह रखनी चाहिए ताकि हाइवे का ट्रैफिक डिस्टर्ब न हो और एक्सीडेंट कम हो।

अंत में वर्तमान सरकार से मांग करूंगी कि देश में जितने भी रेलवे वाहन पर केन्द्र सरकार की रेल मंत्रालय की मंजूरी, पिछली सरकार ने पूरा रोड बनने के बाद भी सिर्फ रेल लाइन क्रांस करने की मंजूरी नहीं दी थी उन सभी मामलों को सुलझाने की दिशा में गति बढ़ाए ताकि अभी तक तैयार रोड का उपयोग देश में शुरू हो सके।

***श्री भैरों प्रसाद मिश्र (बांदा) :** इस वित्तीय वर्ष के लिए सड़क परिवहन राजमार्ग विभाग का जो बजट प्रस्तुत किया गया है वह बहुत ही सराहनीय है। मैं आपके माध्यम से सरकार को सुझाव देना चाहता हूँ कि सरकार राज्य मार्गों पर भी ध्यान दे। राष्ट्रीय राजमार्गों की हालत तो कुछ ठीक है लेकिन प्रदेशों की सड़कों की हालत बहुत ही खराब है। मेरे संसदीय क्षेत्र में आने वाले प्रदेश की सड़कें जो प्रमुख मार्ग हैं, बांदा से बरेल से कमासिन रानापुर, बांदा विसंडा मार्ग, नटैनी कार्बीबर मार्ग, बरेलू मरका मार्ग, कमासिन मकी मार्ग बहुत ही खराब हैं। इस पर अर्बों रुपये मरम्मत और निर्माण के नाम पर निकाला जा चुका है लेकिन हालत जस के तस है। यही हाल प्रधानमंत्री सड़क योजना का है। मेरी आपके माध्यम से सरकार से मांग है कि प्रदेश की ऐसी प्रमुख सड़कों को मेरे उक्त संसदीय क्षेत्र की सड़कों सहित राष्ट्रीय राजमार्ग में लेकर निर्माण कराया जाए एवं उसका रखरखाव केन्द्रीय बजट से उसी की देखरेख में किया जाए। वित्तकूट को आयोध्या से जोड़ने के लिए वाया राजापुर-कानपुर-इलाहाबाद राष्ट्रीय राजमार्ग को जोड़ते हुए तखानऊ-इलाहाबाद राष्ट्रीय मार्ग को जोड़ने वाली सड़क को राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित होनी चाहिए।

***श्री देवजी एम.पटेल (जालौर) :** आज हमारा देश पूरे विश्व में सड़क परिवहन तंत्र में अमेरिका के बाद दूसरा स्थान रखता है। इसमें भी राष्ट्रीय राजमार्ग और एक्सप्रेस वे आर्थिक और क्षेत्रीय समायोजन दोनों ही दृष्टि से काफी महत्वपूर्ण हैं। इसलिए हमारी सरकार की आने वाली नीतियों में इस बात की उम्मीद करना स्वाभाविक होगा कि वह इसके विकास को लेकर महत्वपूर्ण कदम उठाए। इसे समझने के लिए कुछ बिन्दुओं पर विचार करना होगा। पहला बिन्दु-सड़कों के विकास पर होने वाले खर्चों से है। केन्द्रीय परिवहन मंत्रालय द्वारा जारी रिपोर्ट में कहा गया है कि सालाना सड़क विकास पर 25 हजार करोड़ रुपए का खर्च आ रहा है। पिछली तीन पंचवर्षीय योजनाओं पर नजर डालें, तो पाएंगे कि सड़कों के विकास में कुल निवेश लगभग 16 प्रतिशत पर स्थिर बना हुआ है। दसवीं पंचवर्षीय योजना (2002-07) में यह निवेश 16.6 प्रतिशत, न्याारहवीं में 15.3 प्रतिशत और बारहवीं में 16 प्रतिशत रहा है और इसमें भी अगर देखें, तो सरकारी निवेश का क्रमवार प्रतिशत घटता ही रहा है। 10वीं योजना में सरकारी निवेश 95 प्रतिशत था, जो 11वीं में 66 प्रतिशत और 12वीं में 60 प्रतिशत पर रुक गया। वहीं निजी क्षेत्र की भागीदारी बढ़ती गयी है। निजी क्षेत्र की भागीदारी सबसे ज्यादा यूपीए के पहले पांच वर्षों यानि 2004 से 2009 के बीच रही है, 2004-05 में सड़क परिवहन पर जीडीपी का केवल 0.29 प्रतिशत ही आवंटित किया गया, जबकि उससे पिछली सरकार के बजट में यह आवंटन 0.33 प्रतिशत था। 2012-13 के बजट में सड़क परिवहन तंत्र के लिए तकरीबन 31,672 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया जिसमें जीडीपी का 0.56 प्रतिशत था। 2004 से लेकर आखिरी बजट तक सरकारी निवेश जीडीपी के आधे प्रतिशत तक ही रहा। हमारी सरकार अब तक विश्व बैंक से 1,965 मिलियन डॉलर का और एशियाई विकास बैंक से 1605 मिलियन डॉलर का ऋण इस मद में ले चुकी है। लेकिन अभी तक लक्षित 55,000 कि.मी. में से केवल 19,000 कि.मी. सड़क निर्माण का कार्य पूरा हो गया है। एनएचडीपी के अलावा वर्ष 2000 में तत्कालीन प्रधानमंत्री अटल बिहारी वाजपेयी द्वारा 'प्रधानमंत्री ग्राम सड़क योजना' शुरू की गयी थी, जिसका लक्ष्य ग्रामीण क्षेत्रों में सड़क का विकास और उसे राष्ट्रीय राजमार्ग से जोड़ना था। उसके बाद 2004 में यूपीए सरकार द्वारा 14,000 किलोमीटर सड़क को चार और छह लेन में बदलने और 10,000 किलोमीटर अतिरिक्त सड़क निर्माण के लिए प्रधानमंत्री भारत जोड़ो परियोजना शुरू की गई। 40,000 करोड़ रुपए की लागत वाली इस योजना को पीपीपी के तहत बीओटी (बिल्ड, ऑपरेट, ट्रांसफर) मॉडल पर शुरू किया गया। 12वीं योजना के अंतर्गत सरकार ने सड़क परिवहन के लिए 1,42,000 करोड़ रु० का व्यय सुनिश्चित किया है, जो मुख्यतया राजमार्गों को जोड़ने और उनको चार-छह लेन बनाने के लिए खर्च किए जाएंगे लेकिन सड़कों की हालत संतोषजनक नहीं है। देश के 25 प्रतिशत गांवों में अभी भी कोई पक्की सड़क नहीं है। राजमार्गों से जोड़ने की बात तो बहुत दूर है। तकरीबन 20 लाख किलोमीटर में से 10 लाख किलोमीटर सड़कों की हालत खस्ता हाल बनी हुई है, जबकि राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण के हिसाब से सरकार हर साल 25,000 करोड़ रुपए खर्च करती है। दूसरा बिंदु परिवहन निर्माण के क्षेत्र में सरकारी और निजी क्षेत्र की भागीदारी के मॉडल अर्थात् पीपीपी से है। पिछले 10 वर्षों में पीपीपी मॉडल पर परिवहन में अधिक निवेश हुआ है। जहां 10वीं पंचवर्षीय योजना में निजी निवेश मात्र 5 प्रतिशत था। वहीं 11वीं योजना में यह 34 प्रतिशत तक पहुंच गया। इस दौरान योजना आयोग की भूमिका काफी महत्वपूर्ण रही। नतीजतन, यूपीए के इन 10 वर्षों में पीपीपी मॉडल के तहत बीओटी को पूरी तरह अमल में लाया गया। कई प्रोजेक्ट्स निजी क्षेत्र को सौंपे गए। मूल्यांकन की दृष्टि से देखें तो इसका परिणाम बहुत संतोषजनक नहीं रहा, क्योंकि निजी क्षेत्रों ने वित्तीय अनियमितताओं एवं अन्य कई संस्थागत परेशानियों (भूमि अधिग्रहण की समस्या आदि) और अनुमानित लाभ न मिलने की वजह से हाथ खींचने शुरू कर दिए। अतः निर्माण का भार फिर सरकार पर आ गया। इन योजनाओं पर वर्तमान में सरकार द्वारा अनुमानित व्यय 40,000 करोड़ रुपए है इसलिए हमारी सरकार परियोजनाओं के ठेके देने के लिए पीपीपी मॉडल, वर्तमान में व्यावहारिक नहीं है और इंजीनियरिंग खरीद व निर्माण ईपीसी आधार पर स्कीमें पेश की जाएगी।

देश में होने वाले सड़क हादसों में 40 प्रतिशत पीड़ित युवा होते हैं जिनकी उम्र 24 साल से कम होती है। सेंटर फॉर साइंस एंड एन्वायरमेंट (सीएसई) द्वारा जारी एक रिपोर्ट के मुताबिक यह आंकड़ा मोटर वाहन चालकों के अलावा है। सड़क दुर्घटना जोखिम के एक राष्ट्रीय सर्वेक्षण में भी कहा गया है कि सड़क हादसों में शिकार होने वाले 53 प्रतिशत लोगों की उम्र 25-62 आयु वर्ग के बीच की होती है। रिपोर्ट में बताया गया है कि 2012 में सड़क हादसों में दुर्घटना के शिकार हुए 5,879 बच्चों की उम्र 0-14 साल के बीच की थी जबकि 15-24 आयु वर्ग के 26,709 व्यक्ति हादसे के शिकार हुए थे। आज विश्व भर में होने वाले सड़क हादसों के कारण मरने वाले लोगों में से अकेले भारत के 11 प्रतिशत व्यक्ति शामिल हैं। हमारी सरकार राजमार्गों में ट्रामा सेंटर का निर्माण कर दुर्घटना को रोकने के लिए प्रतिबद्ध है। एनएचआई की 332 में से 189 परियोजनाएं विवादों में फंसी हैं। हमारी सरकार पिछली सरकार की अटकी पड़ी 1.8 लाख करोड़ की सड़क परियोजना एक माह में शुरू करने जा रही है। इतना ही नहीं माननीय प्रधानमंत्री नरेन्द्र मोदी जी के सुझाव पर राजमार्गों पर बड़े पेड़ को मशीन की मदद से जड़ समेत उखाड़कर फिर से लगाने की योजना है। हमारी सरकार माननीय मंत्री नितिन गडकरी जी के नेतृत्व में दो वर्ष के अंदर 30 किलोमीटर प्रतिदिन की दर से सड़क निर्माण का लक्ष्य करेगी। जबकि वर्तमान में तीन किलोमीटर प्रतिदिन भी सड़क निर्माण करना मुश्किल है।

*** श्री जगदम्बिका पात (डुमरियानंज):** मैं माननीय सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री के द्वारा वर्ष 2014-2015 के अनुदानों का समर्थन करता हूँ। परिवहन और राजमार्ग के अंतर्गत दुनिया का दूसरा सबसे बड़ा सड़क का नेटवर्क भारत में है। हमारे देश में वर्तमान समय में 3.3 मिलियन किलोमीटर सड़क है। भारत की सड़कों पर कुल माल परिवहन का 60 प्रतिशत एवं सम्पूर्ण ट्राफिका 85 प्रतिशत ट्रैफिक वल सड़कों से चलता है। केन्द्रीय सरकार की बुनियादी जिम्मेदारी राष्ट्रीय राजमार्गों के विकास एवं मरम्मत का कार्य है इसके वाकजूद बार्ड रोड संगठन एवं राष्ट्रीय राजमार्ग विकास प्राधिकरण के माध्यम से राजमार्ग राष्ट्रीय राजमार्ग विकास परियोजना में पिछले वर्ष की तुलना में 49 प्रतिशत अधिक परिव्यय निर्धारित किया गया है। इस वर्ष सेन्ट्रल रोड फंड (सीआरएफ) के लिए बजट 17,002 करोड़ रुपये निर्धारित किया गया है जो पिछले वर्ष की तुलना में 36 प्रतिशत अधिक है। जबकि पिछले वर्ष 2013-2014 में एनएचडीपी एवं एनएचएआई के अंतर्गत लक्ष्य से काफी पीछे थे। वर्ष 2013-2014 में एनएचएआई का निर्धारित परिव्यय का केवल 48 प्रतिशत ही प्राप्त कर पायी और विगत वर्षों में भारत को कन्याकुमारी से कश्मीर तक राष्ट्रीय राजमार्ग ही परिवहन एवं यात्रियों का एक स्थान से दूसरे स्थान तक पहुंचने के लिए मार्ग उपलब्ध करा रही है।

विगत वर्षों में सड़क के निर्माण की गति इसलिए भी काफी धीमी हुई क्योंकि नई सड़क के लिए वन एवं पर्यावरण से विलयरेस मिलने में देरी हो रही थी। जिसके कारण सड़क के निर्माण में काफी वृद्धि हो जाती है जिससे कई बार टेंडर का काम रुक जाता है जबकि सड़क के निर्माण के लिए काफी धनराशि की जरूरत पड़ती है। विगत दिनों देश के बैंकों ने सड़क के निर्माण के लिए कर्ज देना भी बंद कर दिया जिससे भारत सरकार के मंत्रालय द्वारा पीपीपी एवं बीओटी के अंतर्गत पहले काफी सड़कें बनती थीं लेकिन अब उक्त पीपीपी एवं बीओटी के अंतर्गत प्राइवेट लोगों ने काम बंद कर दिया जिससे पिछली सरकार द्वारा निर्धारित प्रतिदिन दस किलोमीटर के निर्माण के लक्ष्य की तुलना में केवल तीन किलोमीटर ही बन रही थी। इस बार राष्ट्रीय राजमार्ग विकास प्राधिकरण के लिए 37,880 करोड़ का परिव्यय निर्धारित किया गया है। इसी तरह पूर्वोत्तर राज्यों के लिए 3000 करोड़ परिव्यय का निर्धारित किया गया है। भारत सरकार ने फिर से देश के राष्ट्रीय राजमार्गों एवं सड़कों के निर्माण के लिए प्राथमिकता निर्धारित कर रही है। इस बार वर्ष 2014-2015 के लिए परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय राष्ट्रीय राजमार्ग 8500 किलोमीटर का लक्ष्य वर्तमान वित्तीय वर्ष में निर्धारित किया गया है। इसी तरह औद्योगिक कांडीडोर के लिए कुछ मार्ग चिन्हित किये जाएंगे। इसके लिए राष्ट्रीय राजमार्ग विकास प्राधिकरण 500 करोड़ का परिव्यय निर्धारित किया गया है इसीलिए भारत के अंतर्गत सड़क एवं पुलों के निर्माण के लिए 20 प्रतिशत अधिका का परिव्यय निर्धारित किया गया है। प्लान एक्सपेंडीचर में भी पिछले वर्ष की तुलना में रोड एवं ब्रिज के लिए 13 प्रतिशत परिव्यय की वृद्धि की गयी है। क्योंकि भारत में आज भी सड़क लोगों की जीवनधारा है। क्योंकि ज्यादातर लोग आज भी सार्वजनिक परिवहन की बसों से एक जगह से दूसरी जगह यात्रा करते हैं। इसलिए राष्ट्रीय राजमार्ग विकास प्राधिकरण के लिए 39 प्रतिशत परिव्यय वृद्धि किया गया है।

देश में राष्ट्रीय राजमार्गों पर महिलाओं की सुरक्षा के लिए इस वर्ष निर्भया फंड से 50 करोड़ रुपये की व्यवस्था करके तदनुसार कार्यवाही की जायेगी। मंत्रालय ने राष्ट्रीय राजमार्ग विकास प्राधिकरण 1998 से अंतराष्ट्रीय स्तर के मानदंडों पर राष्ट्रीय राजमार्ग के निर्माण एवं मरम्मत का कार्य करती है। इसी के अंतर्गत स्वर्णिम चतुर्भुज में 5846 किलोमीटर चार लेन का निर्माण हो रहा है। इसी तरह नॉर्थ-साउथ और ईस्ट-वेस्ट कॉरिडोर (एनएसईडब्ल्यू) 7142 किलोमीटर चार लेन एवं चार लेन एनएचडीपी थी फेज में 12,109 किलोमीटर का निर्माण हो रहा है। वर्ष 2014-2015 में एनएचडीपी में 49 प्रतिशत का परिव्यय अधिक निर्धारित किया गया है। सेन्ट्रल रोड फंड भी 2000 के एक्ट से सेस के द्वारा धन एकत्र कर के राज्यों में महत्वपूर्ण सड़कों के निर्माण में अपनी भूमिका निभा रहा है। मैं उत्तर प्रदेश के कुछ महत्वपूर्ण प्रमुख मार्गों की ओर मंत्री जी का ध्यान आकृष्ट करना चाहूंगा। सबसे प्रमुख उत्तर प्रदेश के सिद्धार्थ नगर जो गौतमबुद्ध की जन्मस्थली है और नेपाल की सीमा पर स्थित है। नेपाल भारत की सीमा ककरहवा, वर्डपुर, सिद्धार्थ नगर, बाजी, रूथैली, बस्ती होते हुए वाराणसी तक राष्ट्रीय राजमार्ग 233-ए की घोषणा परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय द्वारा घोषणा की गयी लेकिन कई वर्षों से घोषणा होने के वाकजूद अभी तक कार्य प्रारंभ नहीं हो सका। दूसरी तरफ सड़क पर इतने बड़े-बड़े गड़बड़े हो गये हैं उनकी मरम्मत भी राज्य सरकार के द्वारा न होने से जनता को काफी कठिनाई का सामना करना पड़ रहा है। उक्त सड़क को जबकि स्वीकृति ईपीसी योजना के अंतर्गत हुई है। कई बार टेंडर हो चुका है। यहाँ तक कि टेंडर होकर के दो बार निरस्त हो चुका है। एनएच 233-ए का ईपीसी के अंतर्गत पुनः टेंडर हुआ है। मैं अपेक्षा करता हूँ कि उक्त सड़क गौतमबुद्ध की जन्मस्थली कपिलवस्तु से वाराणसी बाबा विश्वनाथ की नगरी तक महत्वपूर्ण सड़क के निर्माण की पहले करे। इसी तरह कुशीनगर, महााराजगंज, सिद्धार्थनगर, नौराठ, बटनी होते हुए बतरामपुर तक का मार्ग भी राष्ट्रीय राजमार्ग घोषित हुआ है लेकिन पिछले दो वर्षों से कोई भी कार्य शुरू नहीं हुआ है यहाँ तक कि मरम्मत का भी कार्य नहीं शुरू हुआ। माननीय मंत्री जी ने प्रतिदिन 30 किलोमीटर के निर्माण का संकल्प लिया है। मैं आशा है कि यदि मंत्री जी राष्ट्रीय राजमार्ग में और अधिक परिव्यय देने की कार्यवाही करने का कष्ट करें।

इसी के साथ देश के लिए सबसे महत्वपूर्ण सेक्टर सड़क एवं राष्ट्रीय राजमार्ग जो जनजीवन के लिए जीवनधारा है उसके लिए प्रस्तुत वर्ष 2014-2015 के लिए अनुदान मांगों का समर्थन करता हूँ। मुझे विश्वास है कि वर्ष 2014-2015 भारत के लिए सड़कों के क्षेत्र में मील का पत्थर साबित होगा।

***श्री जुगल किशोर (जम्मू) :** सबसे पहले मैं कहना चाहता हूँ कि आज यह विभाग एक ऐसे मंत्री श्री नितिन गडकरी जी के हाथों में है जिन्होंने महाराष्ट्र में मंत्री रहते सड़क एवं फ्लाई ओवर बनाकर एक इतिहास रचा है। यह एक ऐसा विभाग है जो लोगों को एक दूसरे से जोड़ने का काम करता है खासकर जबसे एनडीए की सरकार में मा0 अटल बिहारी वाजपेयी जी ने राष्ट्रीय राजमार्गों का काम और प्रधानमंत्री गाम सड़क योजना के तहत जो काम शुरू किया था उससे लोगों में आज फिर आशा की किरण जागी है।

चूँकि यूपीए सरकार के कार्यकाल में इन योजनाओं पर ध्यान नहीं दिया गया इसलिए यह मार्ग ठप हो गए हैं। राष्ट्रीय राजमार्ग को देख लें। दिल्ली से अंबाला, लुधियाना से जालंधर से जम्मू तक क्या हालत है।

ऐसे ही जम्मू-कश्मीर में प्रधानमंत्री सड़क योजना के तहत जो सड़कें शुरू की गई थीं 10 साल से आज भी उन सड़कों का काम पूरा नहीं हुआ है मेरी आपसे प्रार्थना है कि जम्मू-कश्मीर की तरफ विशेष ध्यान दिया जाए।

मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि जम्मू-अखनूर-राजौरी-पुंछ राष्ट्रीय राजमार्ग को चौड़ा करने की जरूरत है। दो लेन हैं इसे चार लेन बनाने का काम जल्द शुरू होना चाहिए, क्योंकि यह राष्ट्रीय राजमार्ग, पाकिस्तान बॉर्डर के साथ लगते तीन जिलों को जम्मू-राजौर-पुंछ को जोड़ने का काम करता है और देश की सुरक्षा को देखते हुए भी बहुत जरूरी है।

जम्मू लोक सभा की कुछ ऐसी सड़कें हैं जिनकी हालत खस्ता है। अतः इन्हें धन उपलब्ध करवाएं।

मानसर मोड़ से बटल मोड़, साम्बा से गोरन डाबी, सुंदर बनी से सेरी जंगड़ सियोट से कालाकोट रोडों को धन उपलब्ध करवाएं ताकि हजारों लोगों को सुविधा दी जा सके। मैं चाहता हूँ कि आप (सीआरएफ) सेंटर रोड फंड्स के तहत धन उपलब्ध करवाएं। मंत्री जी से प्रार्थना करना चाहता हूँ कि जम्मू से उधमपुर तक राष्ट्रीय राजमार्ग का काम चल रहा है और जब तक काम पूरा नहीं हो जाता तब तक टोल टैक्स न लिया जाए और विशेष तौर पर 50 किलोमीटर तक के गरीब स्थानीय लोगों से कोई टोल टैक्स नहीं लिया जाना चाहिए।

उधमपुर से श्रीनगर के राष्ट्रीय राजमार्ग का काम भी तेज गति से चले और यह काम जल्द पूरा हो तो यह एक ऐतिहासिक काम होगा ।

***श्री राजवीर सिंह (एटा) :** मैं माननीय मंत्री जी को अवगत कराना चाहता हूँ कि अलीगढ़ से एटा वाले राजमार्ग की स्थिति बहुत खराब है। इससे आम जनता को बहुत ही समस्याओं का सामना करना पड़ रहा है। मेरा आपसे निवेदन है कि इस राजमार्ग को सही करवाने की कृपा करें। मैं यह भी जानना चाहता हूँ कि यह राजमार्ग कब तक सही हो जाएगा?

***श्री कंवर सिंह तंवर (अमरोहा) :** मैं माननीय सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्री जी का ध्यान अपने संसदीय क्षेत्र अमरोहा की ओर आकर्षित करना चाहूँगा । मेरे संसदीय क्षेत्र में राष्ट्रीय राजमार्ग 24 पर गढ़ मुक्तेश्वर में गढ़ गंगा पर पुल बना हुआ है । यह राजमार्ग मेरे संसदीय क्षेत्र को दिल्ली से जोड़ता है । गढ़मुक्तेश्वर पर गढ़ गंगा पर जो पुल बना हुआ है उसका एक रास्ता कई सालों से बंद पड़ा है । यातायात का आवागमन केवल एक तरफ से होता है जिससे स्थानीय लोगों को तथा इस रास्ते से गुजरने वाले अन्य लोगों का काफी दिक्कतों का सामना करना पड़ता है । यहां हर समय जाम की स्थिति बनी रहती है । अभी सावन का महीना चल रहा है । गढ़ गंगा पर मेले का आयोजन होता है । लाखों की संख्या में यहां श्रद्धालुओं का झुंम उमड़ता है । ऐसी स्थिति में इस पुल पर जो रास्ता खुला है उस पर अतिक्रमण हो जाता है । यहां से गुजरने वाले लोगों का घंटों भर जाम से जूझना पड़ता है । इसके अलावा गढ़ गंगापर ही एक चौराहा है जो निर्माणाधीन है । इस पर भी कई वर्षों से काम रुका पड़ा है । यहाँ भी ऐसी ही स्थिति रहती है । मेरे क्षेत्र को दिल्ली से जोड़ने वाला यह एक मुख्य मार्ग है । असुविधाओं के चलते व्यापारियों, किसानों तथा आम लोगों को आवागमन में काफी कठिनाईयों का सामना करना पड़ता है ।

माननीय मंत्री जी के मंत्रालय से संबंधित ये दोनों समस्याएं मेरे क्षेत्र की गंभीर समस्याएं हैं। अतः मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूँगा कि मेरे क्षेत्र की इन दोनों समस्याओं पर सहानुभूतिपूर्वक विचार करें तथा इनके समाधान के लिए आवश्यक कदम उठाएं ।

***डॉ. स्वामी साक्षीजी महाराज (उन्नाव) :** युग पुरुष माननीय श्री नरेन्द्र दामोदरदास मोदी के सुयोग्यतम सहयोगी माननीय सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री नितिन

गडकरी जी द्वारा प्रस्तुत सड़क बजट 2014-15 का हृदय की गहराई से समर्थन करता हूँ। मैं पुण्य सलिला पतित पावनी मां भागीरथी के किनारे बसे उस उन्नाव की धरती का वारिस हूँ, जिसे भारत की आजादी हेतु स्वतंत्रता आंदोलन में प्राणाहुति की ऊर्जस्वित अग्नि धधकाने वाले अमर शहीद श्री चन्द्रशेखर आजाद, राजा राव रामबक्स सिंह, ठा जसासिंह, श्री गुलाबसिंह लोधी, राजा शाहन पासी और काव्य की धारा प्रवाहित करने वाले पं.सूर्यकांत त्रिपाठी उर्फ निराला, आदि कवि महर्षि वाल्मीकि, श्रीप्राणारायण मिश्र स्नेही, हसरत मोहानी, श्री शिवमंगलसिंह सुमन, विशम्बर दयाल त्रिपाठी, श्री भगवती चरण वर्मा जैसे महान साहित्यकारों की जन्मभूमि व कर्मभूमि होने का गौरव प्राप्त है।

निम्नलिखित समस्याओं के निवारणार्थ आपका ध्यान आकृष्ट कराना चाहता हूँ-

कानपुर-लखनऊ के मध्यम परोक्ष राजमार्ग बड़ी मात्रा में क्षतिग्रस्त है जिसका राष्ट्रीय राजमार्ग प्राधिकरण द्वारा नियुक्त व दायित्वबद्ध एजेंसी समुचित रखरखाव नहीं कर रही है। इस मार्ग से गुजरने वाले प्रदेश के तीन दर्जन से अधिक जनपदों के यात्रियों को परेशानी का सामना करना पड़ता है। स्मरणीय है कि प्रदेश के बुंदेलखंड व कानपुर क्षेत्रवासियों व कानपुर क्षेत्रवासियों तथा बृजवासियों के प्रदेश की राजधानी लखनऊ पहुंचने का यह एकमेव मार्ग है जिसका व्यापारिक महत्व भी है। कानपुर-लखनऊ के मध्य नवाबगंज के पास टोल प्लाजा की स्थापना की गई है। इस पर टोल टैक्स वसूली भी करते हैं जिससे जनसामान्य आवेशित है। बिना राजमार्ग की उचित रख-रखाव व्यवस्था किए वसूली की जा रही है। इसे बंद करना तत्काल आवश्यक है। इस राजमार्ग पर दुर्घटना सहायता वाहनों की व्यवस्था मात्र खानापूर्ति के लिए है जो दुर्घटनाग्रस्त लोगों को शायद ही कभी सहायता के लिए उपलब्ध होती है। अतः आपसे निवेदन है कि उपरोक्त राजमार्ग की मानकानुसार मरम्मत व आपातकालीन सुविधाएं उपलब्ध करवाने हेतु संबंधित अधिकारियों को आदेशित करने व टोल प्लाजा पर की जा रही विधि विपरीत वसूली रोकने का निर्देश करने की कृपा करें।

अपने लोक सभा क्षेत्र उन्नाव उ.प्र. से होकर गुजरने वाले राष्ट्रीय राजमार्ग सं. 26 के संबंध में निम्नलिखित निवेदन करना चाहता हूँ :

उन्नाव जनपद के अंतर्गत इस राजमार्ग पर सिकन्दरपुर कर्ण के निकट, पूर्वी व पश्चिमी छोर पर तथा इन्देमऊ के पूर्व दिशा में ऐसी संकरी पुलिया है जो दूर से नहीं दिखती है इसी कारण यहां पर लगभग हर सप्ताह गंभीर मार्ग दुर्घटनाएं होती हैं। साथ ही कभी-कभी लंबे समय तक मार्ग जाम रहता है। इसके अतिरिक्त अन्य कई स्थानों पर संकरी पुलिया है जो राजमार्ग की आधी चौड़ाई की है जिन पर होने वाली दुर्घटनाओं को रोकने के लिए इन सभी पर चौड़े पुल भी बनवाया जाना आवश्यक है। इस राष्ट्रीय राजमार्ग पर दुर्घटना सहायता वैन समेत अन्य कोई भी मानवीय सुविधाएं नहीं हैं जिनकी व्यवस्था आवश्यक है। शुबलागंज पुल मद्राला चौराहा से परियर, परियर से दबौली, दबौली से जगतनगर, जगतनगर से गहरपुरवा गंगा कटरी का 90कि.मी. मार्ग 6 लाख लोगों को जीवन प्रदान करेगा। इसे अपरिहार्य रूप से बनवाने की कृपा करें। त्रिभुवनखेड़ा से बंदीपुरवा, बंदीपुरवा से खन्नापुरवा, खन्नापुरवा से कुतुहगाढा, कुतुहगाढा से खरौली, खरौली से पिपरासर से हस्थीपुर, हस्थीपुर से धानीखेड़ा, धानीखेड़ा से डौंडियाखेड़ा, डौंडिया खेड़ा से बक्सर तक 50 कि.मी. गंगा कटरी का मार्ग भी बहुत ही अनिवार्य है। हरदासपुर से मानिकपुर, मानिकपुर से बरूआघाट आदि 10 कि.मी., यह भी कटरी का मार्ग अनिवार्य है। विहार मौसमा रोड से परसंदा मीरमऊ, शुबलाखेड़ा कोठरिया कुआं होता हुआ उन्नाव रायबेरी रोड तक 10 कि.मी.0 मार्ग बनवाने की स्वीकृति प्रदान करें।

***श्रीमती ज्योति ध्रुव (बैतूल)** सड़क परिवहन राज्य मार्ग के अतिरिक्त अनुदान का निर्णय तथा देश के एक राज्य से दूसरे राज्य को जोड़ने वाले आधारभूत ढांचे को निरंतर और अधिक बनाने का संकल्प तथा माननीय मोदी जी के नेतृत्व में माननीय मंत्री जी का प्रयास एक महत्वपूर्ण सराहनीय कदम है अथवा इससे देश को अधिक से अधिक सड़क के निर्माण एवं एक राज्य से दूसरे राज्य को जोड़ने का प्रयास देश के विकास को और अधिक मजबूती प्रदान करेगा।

आज भी हमारे देश के सभी राज्यों की सीमा एक राज्य से दूसरे राज्य तक मात्र 50 किलोमीटर की दूरी तक है अथवा इसी प्रकार 50 किलोमीटर से 100 किलोमीटर तक दूसरे से तीसरे राज्य से जुड़ जाते हैं। इन सड़कों के जाल को जोड़ने के माननीय मंत्री जी के अभूतपूर्व प्रयास से गांव से शहर और शहर से राज्य तथा राज्य से राजधानी जुड़ते चले जाते हैं।

सड़क के निर्माण के साथ साइड पथ लाइनिंग, लाइट शेपटी, सुरक्षा, स्वास्थ्य व्यवस्था सड़क के निर्माण में बनने वाले टोल की दूरी, एक ही जिले में दूरी सभी व्यवस्थित होनी चाहिए। जिले से जिले तक की दूरी में टोल अधिक नहीं होना चाहिए। इसके कारण जिले के रहने वाले गाड़ी चालक द्वारा अधिक भरपाई होती है एवं बार-बार देने वाली राशि से अधिक नुकसान होता है अथवा इस दूरी का भी मापदंड निश्चित किया जाए। जिले के सड़क निर्माण में कटने वाले पेड़ जिले में ही लगाए जाएं क्योंकि इससे उस जिले की हानि की सही रूप से भरपाई की जा सकती है।

मंत्री जी के इस अभिनव प्रयास से प्रधानमंत्री सड़क चतुर्भुज योजना द्वारा प्रमुख राज्यमार्ग के निर्माण से राज्य, गांव, शहरी पूरी तरह जुड़ने का सपना हमारा पूर्व प्रधानमंत्री श्री अटल जी ने देखा। वह शायद आने वाले 5 वर्षों में पूरा हो जाएगा। मेरे संसदीय क्षेत्र बैतूल से हरदा, हंडिया, इंदौर, मंदसौर, गुजरात तक पहुंचने वाले एन.एच.ए.आई. का यह मार्ग तीन राज्यों को जोड़ने वाला है। इसे चार लाइन बनाया जाए। इसी प्रकार बैतूल से खेड़ा, अचलपुर, अमरावती, आकोट, आकोला, जलगांव, नासिक, पूना, हैदराबाद, अनंतपुर को जोड़ने वाला यह राज्य मार्ग तीनों राज्यों को जोड़ने वाला है। इसे चार लाइन वाला मार्ग बनाया जाए। मंत्री जी देश के विकास एवं राज्यों को यातायात सुविधा प्रदान करने के साथ संस्कृति के आदान-प्रदान, पर्यटन विकास आदि को और अधिक प्रगति की राह पर जोड़ कर और अधिक समृद्धि तथा समृद्धि को

पूखर करने का प्रयास करने जा रहे हैं। इसे देश के आयाम तस्वीर की राह पर मंत्री का अभिनव कार्य सराहनीय है। सभी की यही आशा और विश्वास है कि सभी राजमार्गों के यातायात की यह सुविधा देश की समृद्धि का अभूतपूर्व कारण ही नहीं स्वर्णिम जात का विकासशील कार्य देश को दुनिया में अपनी अलग पहचान बनाने में सहायक सिद्ध होगा।

0

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री, पोत परिवहन मंत्री, ग्रामीण विकास मंत्री, पंचायती राज मंत्री तथा पेयजल और स्वच्छता मंत्री (श्री नितिन गडकरी) : सभापति महोदय, रोड और परिवहन विभाग के बजट में जो राशि का प्रावधान किया गया है, उस प्रस्ताव पर सदन में माननीय सदस्यों ने बहुत अच्छे सुझाव दिए हैं। उन सुझावों को स्वीकार करने और उन पर आगे की नीति बनाने की पूरी कोशिश हमारा विभाग करेगा। मैं आपसे प्रार्थना करता हूँ कि हमारी मांगों का भी आप समर्थन करें।

मैं सबसे पहले वर्तमान स्थिति के बारे में कुछ जानकारी देना चाहता हूँ। हमारे राष्ट्रीय महामार्ग के 189 प्रोजेक्ट्स ऐसे हैं, जिनकी कीमत लगभग 1,80,000 करोड़ रूपए हैं। वे किसी न किसी कारणवश बंद पड़े हैं। कुछ जगह पर जहां पूर्ण निर्माण हुए हैं, वहां चार महत्वपूर्ण बातें हैं, जिनमें से एक लैंड एक्वीजिशन है।

आप सबको मातृम है कि लैंड एक्वीजिशन का कार्य राज्य सरकार द्वारा होता है। स्थिति ऐसी हुई कि जहां दस प्रतिशत लैंड एक्वीजिशन हुआ था, वहां टेंडर निकाल कर वर्क आर्डर दिए गए। फॉरेस्ट एंड इन्वायरन्मेंट का वितरेंस नहीं मिला था, लेकिन टेंडर निकाल कर वर्क आर्डर दे दिए गए। दो-दो साल फाइनेंशियल वलोजर हो गया, बैंकों ने लोन मंजूर किया, पर काम शुरू नहीं हो सका। इसी कारण आज हिन्दुस्तान के बैंकों में एनपीए और सीडीआर में हमारे रोड कंस्ट्रक्शन का नम्बर बहुत ऊपर है। मुझे जो जानकारी मिली है, उसके अनुसार करीब 1,80,000 करोड़ रूपए तक वह पहुंचा है, क्योंकि काम ही शुरू नहीं हो सका।

इसलिए मैं आप सबको एक बात बताना चाहता हूँ कि विभाग द्वारा जो काम होते हैं, वे हम स्वाभाविक रूप से अपने बजट से करते हैं। आपने जो पीपीपी का उल्लेख किया था। मुझे यह सौभाग्य मिला कि जब मैं महाराष्ट्र में मंत्री था, तो पहला पीपीपी प्रोजेक्ट देश का ठाणे-भिवंडी बाई-पास के रूप में करने का अवसर मिला था।

पीपीपी कोई सुशी से नहीं आया, यह मजबूरी से आया है। हमें काम करने के लिए जितनी निधि चाहिए, उतना नहीं है। If we want good service, we have to pay for it. आपने सही बात कही, जो अमेरिकन प्रेजिडेंट जॉन फेनेडी ने कही थी -

"American roads are not good because America is rich but America is rich because American roads are good".

यह बात बिल्कुल सही है कि रोड से प्रॉस्पेरिटी आती है। सरकार के पास अगर स्वाभाविक रूप से अगर फंड नहीं है, तो कैसे काम करेंगे, इसलिए यह पीपीपी और बीओटी, एनयूटी आदि सब मॉडल उभार कर सामने आए हैं।

मैं आपको नमूनापूर्वक कहना चाहता हूँ कि एक बात बिल्कुल सही है कि जब हम टोल भरते हैं तो रोड्स अच्छे होने चाहिए। लेकिन दुभाग्य ऐसा है कि दो-दो साल में हमने पीपीपी में वर्क आर्डर दे दिया, सरकार ने मेन्टेनेंस ग्रांट देना बंद कर दिया। इसका परिणाम यह हुआ कि जिसे वर्क आर्डर मिला, वह लैंड एक्वीजिशन, फॉरेस्ट एंड इन्वायरन्मेंट क्लियरेंस, रेलवे ओवर ब्रिज, डिफेंस लैंड आदि जो कारण हैं, उनकी वजह से काम शुरू नहीं कर सके। अब सरकार ने ग्रांट भी बंद कर दी और जिसे काम मिला वह काम नहीं कर रहा, ऐसी स्थिति में आपने जो वर्णन किया, वह स्थिति बिल्कुल सही है।

इसका एक और कारण है, जिसका अनुसंधान मैं आपसे करूंगा। इसी सदन में आपने लैंड एक्वीजिशन बिल पास किया था। मैं ग्रामीण विकास मंत्री भी हूँ। जहां तक मुआवजे और पुनर्स्थापन की बात है, उसमें इससे और ज्यादा अच्छा देना है तो इसमें कोई अड़चन नहीं होनी चाहिए। इस अधिनियम में जिस प्रकार के प्रावधान किए गए हैं, उससे जो समय लगने वाला है, उससे चार-चार, पांच-पांच साल हम रोड के काम नहीं कर सकते, ऐसी स्थिति आई है।

मुझे यूपीए की राज्य सरकारों के मुख्यमंत्रियों और मंत्रियों ने, त्रिपुरा के मुख्य मंत्री ने, तमिलनाडु के मुख्य मंत्री ने तो अलग कानून बनाया है, लगभग देश के सभी लोगों ने मुझे कहा है कि इस बारे में आप कुछ विचार कीजिए। पर मेरे सामने सवाल यह है कि सरकार 'युओ मोटो' विचार करे, यह उचित नहीं होगा। आप सब लोगों का अगर सहयोग मिलेगा, तो लैंड एक्वीजिशन के बारे में किसानों के साथ पूरा न्याय करके, मुआवजे और पुनर्स्थापन में कोई समझौता न करते हुए, कोई अच्छा पैकेज लगे तो वह उन्हें दें। लेकिन डिले कम करने के बारे में अगर देश में कुछ करना है तो उसमें आप सबका सहयोग जरूरी है। इसे आप जरूर कीजिए, इससे रोड दौड़ेगा।

जहां तक फॉरेस्ट और इन्वायरन्मेंट की बात है, मुझे इस बात की सुशी है कि हमारे प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में नई सरकार आई है, हमारे मंत्री जावड़ेकर जी ने लगातार देश के विकास के लिए इन सभी मुद्दों को लगातार विलय करने की शुरुआत की है। इसमें जिस प्रकार के नतिशेय थे, कुछ न्यायालय द्वारा आते हैं, कुछ विभाग द्वारा आते हैं, स्थिति ऐसी बनती है कि रोड का काम करे, यह कोई नहीं कहता है। जो कहता है वह यह कहता है कि रोड का काम बंद करे, स्टे करे, इस प्रकार की बातें होती हैं। इस प्रकार रोड सेक्टर कैसे दौड़ेगा।

रेलवे में हमारे 110 ओवर-ब्रिजज के केस पेंडिंग हैं और उनके प्रोजेक्टर में भी इतना डिले हुआ है कि इससे देश को करोड़ों का नुकसान हुआ है। अगर निर्णय करने में मैं एक दिन का डिले करता हूँ तो देश का 15 करोड़ रुपये प्रतिदिन का नुकसान है। मैं सदन में कम आता हूँ लेकिन अपने विभाग में बैठकर रोज समस्याएं सुलझाने की कोशिश करता हूँ। मेरा विश्वास है कि हम आने वाले 15 अगस्त तक ये जितने भी डिस्प्यूटेड सब्जेक्ट्स हैं, इसमें से मार्ग निकालकर रोड के काम की शुरुआत करेंगे।

आपने कहा कि 30 किलोमीटर कैसे होगा? मुझे जानकारी है और मेरी जिम्मेदारी है, इसलिए मैंने इन सब प्रश्नों को पहले समझ लिया है। प्लानिंग इन एडवांस एंड प्लानिंग इन डिटेल् की जरूरत है, इसलिए डिपार्टमेंट में मैंने यह सुझाया है कि हम पहली बार आने वाले पांच साल में जितने प्रोजेक्ट्स करने वाले हैं, उतने प्रोजेक्ट्स की डिटेल् प्रोजेक्ट रिपोर्ट हम पहले तैयार करें और सेंच में हमारे पास कम से कम 300 प्रोजेक्ट्स का डीपीआर तैयार रहे। डीपीआर तैयार रहने के बाद हम फॉरेस्ट एनवायरन्मेंट वलीयेंस, रेलवे ओवर-ब्रिज के लिए वलीयेंस और लैंड एक्वीजिशन का काम शुरू कर देंगे। जो काम हमें दो साल बाद करना है उसके लैंड-एक्वीजिशन का काम आज ही शुरू कर देंगे। अगर इसकी एडवांस में तैयारी करेंगे, तो यह काम कोई असंभव नहीं है। इसलिए दो साल के बाद हम लोग 30 किलोमीटर प्रतिदिन के हिसाब से काम करेंगे, ऐसा उद्देश्य हमने सामने रखा है।

माननीय अटल बिहारी वाजपेयी जी जब प्रधान मंत्री थे तब मैं महाराष्ट्र में मंत्री था और तभी मुझे यह प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना जो सरकार लाई थी, उस योजना को भी बनाने का सौभाग्य मुझे मिला था। उसी समय मैंने राष्ट्रीय राजमार्ग को 4 लेन में रूपांतरित करने की भी प्रोफाइल को तैयार करके, प्रधान मंत्री जी ने उस समय जो जिम्मेदारी मुझे दी थी उन्हें दी थी।

नार्थ-ईस्ट के बारे में हमारे सदस्यों ने कहा तो यह सही है कि आसाम में, नार्थ-ईस्ट में स्थिति अच्छी नहीं है। हमारी सरकार आने से पहले यूपीए सरकार ने कैबिनेट में एक प्रस्ताव मंजूर किया था। नार्थ-ईस्ट के लिए उन्होंने रोड के लिए एक कॉन्सोर्शियम बनाने का फैसला किया था। हमारे आने के बाद मैंने उस फैसले को तुरंत स्वीकार किया है और 15 दिन के अंदर नार्थ-ईस्ट के लिए कॉन्सोर्शियम तैयार होगी और मैं विश्वास दिलाता चाहता हूँ कि आने वाले समय में 15 हजार करोड़ के काम नार्थ-ईस्ट में हम शुरू करेंगे। आप कहेंगे कि पैसे कहां से आयेंगे, तो इसके लिए पीपीपी और ईपीसी मॉडल है। ईपीसी का मतलब है कि हम लोग पांच-पांच सौ, आठ-आठ सौ, हजार रुपये के कॉन्ट्रैक्ट तैयार करेंगे और कॉन्ट्रैक्टर को काम करने के लिए पैसा हम देंगे। पीपीपी में बैंक कर्जा देनी, उसके आधार पर वह काम करेंगे, जिसमें एनएचआई काम करती है।

हमने यह भी निर्णय किया है कि यह जो एक हजार किलोमीटर की लाइन है, मुझे अनुभव था जब मैंने मुम्बई-पुणे हाईवे बनाया तो 1997 में मैंने एक पाइप-लाइन डालकर रखी थी ऑप्टिक-फाइबर-केबल के लिए और आज महाराष्ट्र सरकार को 26 करोड़ रुपये साल की उस पर इन्कम मिलती है। आने के बाद सोचा कि अगर पैसा नहीं आयेगा तो हम काम नहीं कर पायेंगे और सरकार के पास पैसा की कमी है। इसलिए हमने यह तय किया कि गैस पाइप लाइन, ऑप्टिक-फाइबर के लिए पाइप लाइन और विशेष रूप से आप देखिये बिजली के भाव महाराष्ट्र में अगर तीन रुपये

प्रति यूनिट है तो तमिलनाडु में साढ़े-छह रुपये यूनिट है। कारण यह है कि वहां ट्रांसमिशन लाइन नहीं है। वया नेशनल हाईवे का उपयोग करके हम वहां ट्रांसमिशन लाइन भी डाल सकते हैं, इसका अध्ययन हम कर रहे हैं। मेरा विश्वास है कि अगर हम इसमें कामयाब होंगे तो हमारे नेशनल हाईवे को एक नयी इन्कम मिलेगी और ये इन्कम हम इसमें फिर से डाल सकेंगे।

आप कहेंगे कि पैसा कहां से आता है? बहुत सिम्पल बात है कि पैसा कहां से आता है। हमारा टोल 6 हजार करोड़ रुपये का आता है, एनएचआई में 1000 करोड़ हमने बॉन्ड्स खड़े किए, उसे वापस करने में जाते हैं। पांच हजार करोड़ रुपये का टोल हमें हर साल मिलता है, इस टोल में हर साल 10-10 परसेंट बढ़ोतरी होती है। करीब 189 प्रोजेक्ट्स अभी डिले हैं, अगर डेढ़-दो साल में पूरे होंगे तो उसका टोल भी शुरू हो जाएगा। इस तरह से हमारी इन्कम 6-7-8 हजार करोड़ रुपये तक हो जाएगी। अगर 8 हजार करोड़ रुपये की इन्कम 15 साल की है तो बढ़ी हुई इन्कम आवेगी तो वह कीमत आवेगी 1 लाख 40 हजार करोड़ और इस 1 लाख 40 हजार करोड़ को अगर बैंक में रख देंगे तो कोई भी बैंक हमें 80 हजार करोड़ रुपये दे देगा। इसलिए हमारे पास पैसे की कमी नहीं होगी। यह बात मैं बहुत जिम्मेदारी के साथ कह रहा हूँ। जो-जो बातें मैंने कही हैं आप नोट करके रखना, अगर कोई भी बात मैं पूरी नहीं कर सकूँगा तो इस सदन में हाथ जोड़कर आपसे क्षमा मांगूँगा। जो बात पूरी होगी, वही बात मैं कहने वाला हूँ।

मैं पहली बार आया हूँ, आप मुझ पर विश्वास रखिए कि जो-जो बात मैं कहूँगा वह आप लिख कर रखिए। अगर वह बात पूरी नहीं होगी तो आप मुझसे जरूर पूछिएगा।

यह बात भी सही है कि हमारे यहां एक लाख किलोमीटर की रेज में एवरीडेन्ट हो रहे हैं। इस कारण मैं बहुत दुखी हूँ और इन दुर्घटनाओं के लिए हमारा विभाग जिम्मेदार है। बहुत से काम बंद पड़े हैं, जिनमें छह-आठ इंच के गड्ढे पड़े हुए हैं और दुर्घटनाएं हो रही हैं, यह हमारी जिम्मेदारी है। एक लाख इक्कीस हजार लोगों की दुर्घटना में मृत्यु होती है। मैंने सभी राज्यों के अधिकारियों की मीटिंग बुलाई थी और साढ़े चार सौ एवरीडेन्ट स्पॉट्स निकाले। हमने प्रोविजन किया और उन जगहों को इपूट करने का आदेश भी दिया है। मुझे पता है कि यह काम बहुत कठिन है। हम इसके लिए एक संस्था भी बना रहे हैं और एवरीडेन्ट स्पॉट्स पर वहां की पुलिस से, वहां नेशनल हाईवे के अधिकारियों से, जिनमें एक स्पॉट कोल्हापुर के पास है। कोल्हापुर के पास इवलकरजी के पास एक कर्व नेशनल हाईवे पर थी जहां 80 लोगों की मृत्यु हुई थी। विभाग इस बारे में जितना होना चाहिए था, उतना संवेदनशील नहीं था। मैं आपसे भी अनुरोध करता हूँ कि आपके क्षेत्र में जो ऐसे स्पॉट्स हैं, उनके बारे में मुझे जरूर बताएं। हम ऐसे संस्था बना कर ऐसे स्पॉट्स को जरूर इपूट करेंगे।

जहां तक बिटुमन की रोड जो बना रहे हैं, आपको पता है कि बिटुमन की कॉस्ट बढ़ी है। कंक्रीट की रोड बनाते तो मेंटेनेन्स कॉस्ट लगभग नहीं लगती। इसलिए हमने यह निर्णय किया है कि हम बिटुमन की बजाय कंक्रीट की रोड बनाएंगे जिसमें कोई मेंटेनेन्स की जरूरत नहीं पड़ेगी। आपको ताज्जुब होगा कि सीमेंट की एक बैग 325 रुपये के लगभग मिलती है। एक बैग 280 रुपये तक आती तो कंक्रीट का रोड बिटुमन रोड से चार परसेंट तक सस्ता हो सकता है। यदि हम 170-180 रुपये तक वह बैग लाएंगे तो बिटुमन की तुलना में कंक्रीट रोड सस्ते होंगे, इसका १८ एनालिसिस हमारे विभाग ने किया। इसलिए १८ कांटेक्टर की सीमेंट और स्टील की खरीदी करेंगे तो हम कॉस्ट को कम करने की कोशिश करेंगे। हमारे प्रधानमंत्री जी ने मुझे कहा कि जब गुजरात में मुख्यमंत्री थे तो एक बार डिस्कवरी चैनल देख रहे थे। उसमें देखा कि कनाडा में एक पेड़ को निकाल कर ट्रांसप्लांट किया जा रहा था। उन्होंने उस कम्पनी को गुजरात बुलाया और दो मशीन की खरीदी और गुजरात में पेड़ ट्रांसप्लांट का काम शुरू किया। जब उन्होंने मुझे बताया तो मैंने एनएचआई की टीम को कनाडा भेजा और गुजरात मंगायी गयी उस मशीन की डिटेल्स ली और हिन्दुस्तान में बैंगलोर में एक मशीन के भी डिटेल्स ली। वर्ल्ड में जितनी भी पेड़ ट्रांसप्लांट करने वाली मशीनें हैं, सभी कम्पनियों को मैंने अगले सप्ताह बुलाया है। मेरी यह कोशिश है मैं अभी इस बारे में सौ प्रतिशत नहीं कह सकता हूँ, लेकिन नेशनल हाईवे पर कोई पेड़ नहीं कटेगा और हर पेड़ का हम ट्रांसप्लांट करने की कोशिश करेंगे। इसका मैं आपको विश्वास दिलाना चाहता हूँ।

दूसरी बात, मैंने ग्रामीण विकास मंत्री के नाते नरेगा में यह प्रोविजन किया है कि राष्ट्रीय महामार्ग, राज्य महामार्ग, डिस्ट्रिक्ट महामार्ग और प्रधानमंत्री ग्रामीण सड़क परियोजना में जहां भी पेड़ लगाने का काम होगा, वह हम नरेगा के माध्यम से करेंगे। इससे गांव के गरीब परिवारों को इसका काम मिलेगा। जम्मू और कश्मीर में भी हमने 21 हजार करोड़ रूपयों के काम शुरू किए हैं। लदाख और तेह की स्थिति बहुत खराब है। हमारे माननीय सदस्य यहां बैठे हैं। जब मैं तेह और लदाख गया था तो मुझे अच्छा नहीं लगा कि छः-छः महीने वहां के लोगों को सब्जी नहीं मिलती है, क्योंकि वहां सामान नहीं पहुंच पाता है। वहां एक टनल बनाने का खर्च नौ हजार करोड़ रुपये है। अभी जिन टनल्स पर काम चालू है, उसमें कोई छः हजार करोड़ रुपये की है, कोई पांच हजार करोड़ रुपये की है। मुझे इस सदन में बताते हुए खुशी हो रही है कि हमारी सरकार कभी यह नहीं सोचेगी कि उस राज्य में किसकी सरकार है, कहां से कौन चुन कर आया है, यह नहीं सोचेंगे, हम सभी के साथ न्याय करेंगे और सभी को सामान विकास का मौका देंगे। इसीलिए जम्मू और कश्मीर में पहली बार नरेन्द मोदी जी के नेतृत्व में 21 हजार करोड़ रुपये के कामों को मंजूरी दी है। तेह और लदाख की जो टनल है, उसका भी काम तीन महीने में, जो कि नौ हजार करोड़ रुपये की योजना है, उसका काम शुरू करने जा रहे हैं।

माननीय सदस्यों ने एक अच्छी बात कही कि राज्यों में जो सैंड मिलता है, इसमें एक नई समस्या खड़ी हुई है। हमारे कर्नाटक के सांसदों से मेरी प्रार्थना है कि वहां कानून बनाएं क्योंकि वहां दो-दो साल परमिशन ही नहीं मिलती है। वहां नेशनल हाईवे बनाना है, लेकिन आप लैंड एक्विजिशन नहीं करेंगे, आपको तरफ से सैंड के लिए परमिशन नहीं मिलेगी, सीमेंट और स्टील के भाव बढ़ जायेंगे, बैंक का इंटेस्ट तेरह प्रतिशत तक चला जाएगा, फाइनेंशियल वलोजर हो जाएगा, फॉरेस्ट और एनवायरमेंट मिनिस्ट्री विलयॉरेस नहीं देगी तो रोड कैसे बनेंगी। अगर आप रोड बनाना चाहते हैं तो मैंने आज तय किया है कि माननीय सदस्यों के मतदान क्षेत्र में जहां-जहां से राष्ट्रीय राजमार्ग जाता है, उसकी वर्तमान में क्या स्थिति है और क्या अड़चने हैं, उसकी डिटेल्स रिपोर्ट मैं आपको भेज रहा हूँ और मेरी प्रार्थना है कि वहां की राज्य सरकार से भी मुझे सहयोग देने की कोशिश कीजिए। मैं बंगाल के मुख्य मंत्री जी को पत्र लिख चुका हूँ और आपको भी प्रार्थना करता हूँ कि वहां एयरपोर्ट से उतरने के बाद तीन पैकेजिज हैं, वे हिन्दुस्तान कंस्ट्रक्शन कंपनी को मिले हैं। वह हजारों करोड़ रूपयों का काम है। पूरे रोड पर अतिक्रमण है, लैंड एक्विजिशन नहीं हुआ है। मैं हमारी सरकार को कहता हूँ, आप इसमें हस्तक्षेप कीजिए। अगर आपने वह वलीयर कर दिया तो रोड का काम करने के लिए तैयार हैं। उनके ऊपर पैन्ल्टी पड़ रही है।... (व्यवधान)

17.00 hrs.

श्री मल्लिकार्जुन खड्गे (गुलबर्गा) : आप सिंगल विंडो क्यों नहीं बनाते हैं?

श्री नितिन गडकरी: यह मेरे पास नहीं है। मैं माननीय सदस्य को आश्वासन देना चाहता हूँ कि लैंड एक्विजिशन और संबंधित कार्य वहां डिस्ट्रिक्ट क्लवटर द्वारा राज्य सरकार करती है, यह करने का मुझे अधिकार नहीं है। मैं उनको सहयोग कर सकता हूँ। अतिक्रमण निवारण है तो वही करना होगा। जैसे केरल का पूरु है, मैंने केरल के चीफ सैफेटी और सैफेटी की मीटिंग बुलाई थी और सभी मुख्य मंत्रियों को कहा है कि आप राज्य में राष्ट्रीय महामार्गों की रिव्यू मीटिंग लीजिए, हमारी तरफ से कमी है तो बताइए, हम उसमें सुधार करेंगे। केरल में समस्या यह है कि फोर लेन रोड करने के लिए सरकार लैंड एक्विजिशन करने के लिए तैयार ही नहीं है। अगर केरल में सरकार इस बात के लिए तैयार ही नहीं है तो फोर लेन रोड कैसे बनेगी। इसका निर्णय आप ही कीजिए। मैं आपसे प्रार्थना कर रहा हूँ, आपके ऊपर राजनीतिक दृष्टि से कोई जिम्मेदारी नहीं डाल रहा हूँ या आपको दोष नहीं दे रहा हूँ। हमारी सरकार चाहती है कि रोड बने। देश में प्रगति और विकास हो और रोड सब राज्यों में बने, यही हमारा मकसद है। माननीय सदस्यों ने कहा कि रोड पर ट्रक खड़े होते हैं। हम एक लाख किलोमीटर पर 2000 रोड के बाजू में रोड वे एनीमेटिड सुविधाओं का निर्माण कर रहे हैं। इसमें सात जगह एनएचआई के पास हैं। एक-एक सुविधा से करीब 300 लड़कों को रोजगार मिलेगा और इस माध्यम से डायरेक्ट और इन्डायरेक्ट पांच लाख युवाओं को रोजगार मिलेगा। हम इस योजना की जल्दी ही शुरुआत कर रहे हैं।

महोदय, हम ट्रक वातों के लिए अलग व्यवस्था कर रहे हैं और नेशनल हाईवे पर जब रिग रोड बनती है तो उसके बाजू में ट्रांसपोर्ट नगर के बारे में हम लगातार सोच रहे हैं। सीआरएफ की बात कही गई कि राज्य में हम सीआरएफ का फंड देते हैं, उसमें कमी है। राज्यों से इतने प्रस्ताव आते हैं, मुझे एक-एक एमपी ने 25 प्रोजेक्ट्स दिए हैं। मैंने उन्हें कहा कि आप एक या दो सस्ते बताइए, रेलवे ओवरब्रिज होगा, फ्लाई ओवर होगा। इस तरह से सामयिक रूप से राज्यों से भी अपेक्षा है। रोड सैक्टर महत्वपूर्ण है। यह देश की प्रगति और विकास के लिए बहुत आवश्यक है। मैं आप सबको विश्वास देता हूँ, जिस बात का उल्लेख किया था, केरल के माननीय सदस्य केरल ने राष्ट्रीय जल मार्ग की बात कही। आपने बहुत महत्वपूर्ण बात कही, मैंने सातों तक देश में इफ्लूइडर का काम किया और मैं यह गलती महसूस करता हूँ कि जल मार्ग की तरफ ध्यान नहीं दिया। आपने सही बात कही है कि रोड से जाएं तो डेढ़ रुपए का खर्च आता है, रेल से जाएं तो एक रुपए का खर्च आता है अगर पानी से जाएं तो केवल 50 पैसे का खर्च आएगा। हम 12 मेजर पोर्ट और छोटे माइनर पोर्ट के बीच रो-रो सर्विस शुरू कर रहे हैं। जैसे चैन्नई में अगर 150 ट्रक जहाज में जाएं तो मुद्रा में उतर जाएं, दिल्ली में बनने वाली मारुति गाड़ियों के ट्रक वहां चढ़ जाएं और वहां से फोवसवैगन और फोर्ड के इधर आ जाएं। इस तरह से रो-रो सिस्टम से काफी फायदा होगा।

महोदय, माननीय सदस्य ने एनएचआई की बात कही। हम आठ लेन का रोड कर रहे हैं। जेएनपीटी हिन्दुस्तान में सबसे ज्यादा कन्टेनर की हैंडलिंग करता है। एवरीडेन्ट हो रहे हैं। पनवेल और मुम्बई में तो बहुत समस्याएं हैं, उन्होंने जो कहा है वह बिल्कुल सही है। हम कोशिश कर रहे हैं कि हम कहीं न कहीं जल मार्ग की योजना का उपयोग करें। जल मार्ग की योजना भी डिपार्टमेंट ने बनाई है। मेरा विश्वास है कि आने वाले समय में निश्चित रूप से इस पर काम करेंगे। मैं सदन को विश्वास दिलाना चाहता हूँ कि अगर रोड पूरे करने हैं तो तीन बातें जरूरी हैं, डीपीआर परफेक्ट होना चाहिए, डीपीआर तुरंत तैयार होना चाहिए, लैंड एक्विजिशन तुरंत होना चाहिए, फॉरेस्ट और एनवायरमेंट विलयॉरेस मिलनी चाहिए और इसके साथ डिफेंस और रेलवे की विलयॉरेस मिलनी चाहिए। यह

समस्याएं दूर होंगी तो सबसे बड़ी बात इंटरस्ट रेट की है। हमारे हिंदुस्तान में बैंकों की दर बहुत ज्यादा है और वर्ल्ड के अनेक देशों में अगर आप पैसा डिपॉजिट करेंगे तो आपको डिपॉजिट करने के लिए पैसा देना पड़ता है। हम यह कोशिश कर रहे हैं कि एनएचआई हो या हम जो नई कारपोरेशन बना रहे हैं तो वया हम विदेशों से कम इंटरस्ट पर कोई लोन ला सकते हैं, वया कोई इनवैस्टमेंट ला सकते हैं, यह हमारी कोशिश चल रही है। ... (व्यवधान)

श्री सुल्तान अहमद (उत्तुबेरिया) : वया एफडीआई भी आयेगा?

श्री नितीन गडकरी : एफडीआई भी आयेगा, परंतु एफडीआई का रेट आज इंफ्लेक्शन बॉड के एग्जैम्पशन के बाद भी आठ परसेंट या साढ़े आठ परसेंट आयेगा। मैं कोशिश कर रहा हूँ कि अगर हेजिंग करके दो-तीन परसेंट पर मिल जायेगा तो हमारे देश के इंफ्लेक्शन के सब प्रोजेक्ट्स इकोनोमिकली वॉयबल हो जायेंगे। इसे साइंटिफिक भाषा में इंटरनल रेट ऑफ रिटर्न आईआरआर ऑफ दि प्रोजेक्ट जो कहते हैं, वह प्रोजेक्ट एकदम अच्छा हो जायेगा। यह हमारी कोशिश है, लेकिन अभी तक इसके बारे में कोई ठोस निर्णय नहीं हुआ है, परंतु मैं उम्मीद करता हूँ कि हमारे प्रधान मंत्री जी के नेतृत्व में ऐसे देश जो इसके लिए इनवैस्टमेंट करने के लिए तैयार हैं, उनके साथ हमारी बातचीत चल रही है और अगर हम तो इंटरस्ट में हेजिंग करके यदि हमें दो-तीन परसेंट पर मिल जायेगा तो बहुत से ऐसे प्रोजेक्ट हैं, जो इकोनोमिकली वॉयबल हो जायेंगे, उनमें हमें वॉयबिलिटी गैप देने की जरूरत ही नहीं पड़ेगी।

मैं सदन के सब सम्मानित सदस्यों का बहुत आभारी हूँ। आपने बहुत अच्छे-अच्छे सुझाव दिये हैं और हमारे विभाग का मार्गदर्शन किया है। आने वाले समय में ये जो ऑब्स्टेकल्स हैं, जैसे रोड में स्पीड ब्रेकर्स होते हैं, वैसे ही जो ऑब्स्टेकल्स हैं, ये आप सबके सहयोग से निश्चित रूप से दूर होंगे, रोड्स अच्छे होंगे और मैं आपको विश्वास दिला रहा हूँ कि कंव्रीट के रोड बनेंगे, मजबूत बनेंगे, सौ-सौ साल उनका मेन्टेनेन्स करने की जरूरत नहीं पड़ेगी, इतने अच्छे रोड्स बनेंगे। निश्चित रूप से मजबूत रोड बनकर हमारे देश की प्रगति और विकास में बहुत महत्वपूर्ण होंगे।

आपने जो सुझाव दिये, उनके लिए मैं आपका आभारी हूँ और यादव जी मैं आपको भी विश्वास दिलाता चाहता हूँ कि हमारा डिपार्टमेंट किसी सरकार और सांसद के साथ अन्याय नहीं करेगा, आप सबके क्षेत्रों के रोड्स का काम हम पूरी प्रधानता से करेंगे और आपको जहां भी कमी लगे, आप मेरे पास आइये, आपका काम बिल्कुल होगा, यही विश्वास दिलाता हूँ और इसके साथ ही हमारे फाइनेन्स मिनिस्टर ने हमारे डिपार्टमेंट के बारे में जो प्रस्ताव आपके सामने रखा है, उसे आप मंजूर करें, ऐसी प्रार्थना करता हूँ। इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूँ।

HON. CHAIRPERSON : Hon. Members, a number of Cut Motions have been moved by Members to the Demand for Grant relating to the Ministry of Road, Transport and Highways. Shall I put all the Cut Motions to the vote of the House together or does any hon. Member want any particular Cut Motion to be put separately?

SHRI N.K. PREMACHANDRAN (KOLLAM): Sir, I am having a Cut Motion....(Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: Do you want to separately put your Cut Motion?

SHRI N.K. PREMACHANDRAN : Yes, Sir.

HON. CHAIRPERSON: What is your Cut Motion Number?

SHRI N.K. PREMACHANDRAN : Sir, it is 31. ...(Interruptions)

SHRI K.C. VENUGOPAL (ALAPPUZHA): Sir, please allow us to ask a supplementary question from the hon. Minister. ...(Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: No, we have to take up the discussion on one more Ministry. If you go on discussing like this, then we cannot take up another Ministry for discussion.

...(Interruptions)

SHRI N.K. PREMACHANDRAN: Sir, I would just like to ask one clarification. ...(Interruptions)

HON. CHAIRPERSON: Okay, you can ask one clarification.

SHRI N.K. PREMACHANDRAN : Mr. Minister, I am seeking only one clarification from you. In the State of Kerala, we have already acquired a road with a width of 30.5 m. The last Government had assured that a four-lane road will be constructed by having 30.5 m. of width. Will that assurance be complied with?

HON. CHAIRPERSON: I shall now put all the Cut Motions together to the vote of the House.

The cut motions were put and negated.

HON. CHAIRPERSON: I shall now put the Demand for Grant relating to the Ministry of Road, Transport and Highways to the vote of the House.

The question is:

"That the respective sums not exceeding the amounts on Revenue Account and Capital Account shown in the fourth column of the Order Paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, to complete the sums necessary to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 2015, in respect of the head of Demand entered in the Second column thereof against Demand No. 83 relating to the Ministry of Road, Transport and Highways."

The motion was adopted.

HON. CHAIRPERSON: The Demand for Grant relating to the Ministry of Road, Transport and Highways is passed.