

**COMMITTEE ON  
GOVERNMENT ASSURANCES  
(2021-2022)**

**(SEVENTEENTH LOK SABHA)**

**SIXTY-SECOND REPORT**

**REVIEW OF PENDING ASSURANCES PERTAINING TO THE  
MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS**

Presented to Lok Sabha on

21/07/2022



**LOK SABHA SECRETARIAT  
NEW DELHI**

**July, 2022 / Ashadha, 1944 (Saka)**

<b>CONTENTS</b>		<b>Page</b>
	Composition of the Committee on Government Assurances (2021-2022)	iv
	Introduction	v
<b>REPORT</b>		
I.	Introductory	1-9
II.	Implementation Reports	9-12
<b>APPENDICES</b>		
I.	USQ No. 2982 dated 08.12.2009 regarding 'Bridges on National Highways'	13
II.	USQ No. 2963 dated 14.03.2011 regarding 'Maintenance of Bridges and Road Over Bridges on NHs'	14
III.	USQ No. 3828 dated 17.12.2012 regarding 'Irregularities in NH Projects'	15-17
IV.	SQ No. 266 dated 17.12.2015 regarding 'Expressways'	18-19
V.	SQ No. 21 dated 17.11.2016 (Supplementary by Shri Narasimham Thota, M.P.) regarding 'Accident Prone Zones'	20-29
VI.	USQ No. 443 dated 17.11.2016 regarding 'Expressways in Andhra Pradesh'	30
VII.	USQ No. 4732 dated 15.12.2016 regarding 'Integrated Transport Development'	31
VIII.	USQ No. 1525 dated 09.03.2017 regarding 'Upgradation of Roads'	32
IX.	SQ No. 163 dated 27.07.2017 (Supplementary by Shri Ratan Lal Kataria, M.P.) regarding 'Ahmedabad-Vadodara Expressway'	33-36
X.	USQ No. 4014 dated 10.08.2017 regarding 'Maintenance Free Highways'	37
XI.	USQ No. 1113 dated 21.12.2017 regarding 'Ongoing National Highway Projects'	38-39
XII.	USQ No. 2895 dated 04.01.2018 regarding 'Construction of Bridges over Brahmaputra'	40-42
XIII.	USQ No. 3836 dated 09.08.2018 regarding 'Unified Vehicle Tax System'	43
XIV.	SQ No. 43 dated 13.12.2018 regarding 'Construction of National Highways'	44-48
XV.	USQ No. 2727 dated 27.12.2018 regarding 'Norms for Classification as NH'	49-50

XVI.	SQ No. 81 dated 27.06.2019 (Supplementary by Shri Chandra Prakash Joshi, M.P.) regarding 'Construction of Roads'	51-57
XVII.	USQ No. 2119 dated 04.07.2019 regarding 'Ring Roads in small cities of Tamil Nadu'	58
XVIII.	USQ No. 2234 dated 04.07.2019 regarding 'Amendment in Rules regarding NHS'	59
XIX.	SQ No. 261 dated 11.07.2019 (Supplementary by Shri Vallabhaneni Balashowry, M.P.) regarding 'Construction of National Highways'	60-67
XX.	SQ No. 261 dated 11.07.2019 (Supplementary by Shri M.K. Raghavan, M.P.) regarding 'Construction of National Highways'	
XXI.	SQ No. 261 dated 11.07.2019 (Supplementary by Shri S. Jagathrakshakan, M.P.) regarding 'Construction of National Highways'	
XXII.	Discussion on General Budget - Demands for Grants dated 16.07.2019 by Shri N.K. Premchandran, M.P. regarding 'Discussion on General Budget - Demand for Grants'	68-110
XXIII.	Discussion on General Budget - Demands for Grants dated 16.07.2019 by Shri Virendra Singh, M.P. regarding 'Discussion on General Budget - Demand for Grants'	
XXIV.	Discussion on General Budget - Demands for Grants dated 16.07.2019 by Shri Sudip Bandyopadhyay, M.P. regarding 'Discussion on General Budget - Demand for Grants'	
XXV.	SQ No. 362 dated 18.07.2019 (Supplementary by Shri M.K. Raghavan, M.P.) regarding 'Development of National Highways'	111-119
XXVI.	SQ No. 362 dated 18.07.2019 (Supplementary by Shri M.K. Raghavan, M.P.) regarding 'Development of National Highways'	
XXVII.	SQ No. 362 dated 18.07.2019 (Supplementary by Shri M. Selvaraj, M.P.) regarding 'Development of National Highways'	
XXVIII.	SQ No. 362 dated 18.07.2019 (Supplementary by Shri Vishnu Dayal Ram, M.P.) regarding 'Development of National Highways'	
XXIX.	Extracts from the Manual of Parliamentary Procedures in the Government of India, Ministry of Parliamentary Affairs.	120-124

- XXX. Minutes of the Sitting of the Committee on Government Assurances (2021- 125-130  
2022) held on 16 November, 2021.
- XXXI. Minutes of the Sitting of the Committee on Government Assurances (2021- 131-132  
2022) held on 18 April, 2022.

**COMPOSITION OF THE COMMITTEE  
ON GOVERNMENT ASSURANCES\*(2021 - 2022)**

**SHRI RAJENDRA AGRAWAL**

- Chairperson

**MEMBERS**

2. Prof. Sougata Ray \*\*
3. Shri Nihal Chand
4. Shri Gaurav Gogoi
5. Shri Nalin Kumar Kateel
6. Shri Ramesh Chander Kaushik
7. Shri Kaushlendra Kumar
8. Shri Ashok Mahadeorao Nete
9. Shri Santosh Pandey
10. Shri M.K. Raghavan
11. Shri Chandra Sekhar Sahu
12. Dr. Bharatiben D. Shiyal
13. Shri Indra Hang Subba
14. Smt. Supriya Sule
15. Vacant

**SECRETARIAT**

- |                           |   |                  |
|---------------------------|---|------------------|
| 1. Shri J.M. Baisakh      | - | Joint Secretary  |
| 2. Dr. Sagarika Dash      | - | Director         |
| 3. Shri Krishna C. Pandey | - | Deputy Secretary |
| 4. Smt. Vineeta Sachdeva  | - | Under Secretary  |

---

\* The Committee has been constituted w.e.f. 09 October, 2021 vide Para No. 3202 of Lok Sabha Bulletin Part-II dated 18 October, 2021

\*\* Nominated to the Committee vide Para No 4711 of Lok Sabha Bulletin Part-II dated 06 June, 2022 vice Shri Sudip Bandyopadhyay resigned on 01 June, 2022

## INTRODUCTION

I, the Chairperson of the Committee on Government Assurances (2021-2022), having been authorized by the Committee to submit the Report on their behalf, present this Sixty-Second Report (17<sup>th</sup> Lok Sabha) of the Committee on Government Assurances.

2. The Committee on Government Assurances (2021-2022) at their sitting held on 16<sup>th</sup> November, 2021 took oral evidence of the representatives of the Ministry of Road Transport and Highways regarding pending Assurances.

3. At their sitting held on 18 April, 2022, the Committee on Government Assurances (2021-2022) considered and adopted this Report.

4. The Minutes of the aforesaid sittings of the Committee form part of the Report.

5. For facility of reference and convenience, the Observations and Recommendations of the Committee have been printed in bold letters in the Report.

NEW DELHI;

20 July, 2022

29 Ashadha, 1944 (Saka)

**RAJENDRA AGRAWAL,  
CHAIRPERSON,  
COMMITTEE ON GOVERNMENT ASSURANCES**

(v)

# REPORT

## I. Introductory

The Committee on Government Assurances scrutinize the Assurances, promises, undertakings, etc., given by the Ministers from time to time on the floor of the House and report the extent to which such Assurances, promises and undertakings have been implemented. Once an Assurance has been given on the floor of the House, the same is required to be implemented within a period of three months. The Ministries/Departments of the Government of India are under obligation to seek extension of time required beyond the prescribed period for fulfilment of the Assurance. Where a Ministry/Department is unable to implement an Assurance, that Ministry/Department is bound to request the Committee for dropping it. The Committee consider such requests and approve dropping, in case, they are convinced that grounds cited are justified. The Committee also examine whether the implementation of Assurances has taken place within the minimum time necessary for the purpose and the extent to which the Assurances have been implemented.

2. The Committee on Government Assurances (2009-2010) took a policy decision to call the representatives of various Ministries/Departments of the Government of India, in a phased manner, to review the pending Assurances, examine the reasons for pendency and analyze operation of the system prescribed in the Ministries/Departments for dealing with Assurances. The Committee also decided to consider the quality of Assurances implemented by the Government.

3. The Committee on Government Assurances (2014-2015) decided to follow the well established and time tested procedure of calling the representatives of the Ministries/Departments of the Government of India, in a phased manner and review the pending Assurances. The Committee took a step further and decided to call the representatives of the Ministry of Parliamentary Affairs also as all the Assurances are implemented through it.

4. In pursuance of the *ibid* decision, the Committee on Government Assurances (2021-2022) called the representatives of the Ministry of Road Transport and Highways and the Ministry of Parliamentary Affairs to render clarifications with regard to delay in implementation of the pending Assurances pertaining to the Ministry of Road Transport and Highways at their sitting held on 16th November, 2021. The Committee examined in detail the following 28 Assurances (Appendices – I to XXVIII):

**Table 1**

<b>Sl.No.</b>	<b>SQ/USQ No. dated</b>	<b>Subject</b>
1	USQ No. 2982 dated 08.12.2009	Bridges on National Highways (Appendix-I)
2	USQ No. 2963 dated 14.03.2011	Maintenance of Bridges and Road Over Bridges on NHs (Appendix-II)
3	USQ No. 3828 dated 17.12.2012	Irregularities in NH Projects (Appendix-III)
4	SQ No. 266 dated 17.12.2015	Expressways (Appendix-IV)
5	SQ No. 21 dated 17.11.2016 (Supplementary by Shri Narasimham Thota, M.P.)	Accident Prone Zones (Appendix-V)
6	USQ No. 443 dated 17.11.2016	Expressways in Andhra Pradesh (Appendix-VI)
7	USQ No. 4732 dated 15.12.2016	Integrated Transport Development (Appendix-VII)
8	USQ No. 1525 dated 09.03.2017	Upgradation of Roads (Appendix-VIII)
9	SQ No. 163 dated 27.07.2017 (Supplementary by Shri Ratan Lal Kataria, M.P.)	Ahmedabad-Vadodara Expressway (Appendix-IX)
10	USQ No. 4014 dated 10.08.2017	Maintenance Free Highways (Appendix-X)
11	USQ No. 1113 dated 21.12.2017	Ongoing National Highway Projects (Appendix-XI)
12	USQ No. 2895 dated 04.01.2018	Construction of Bridges over Brahmaputra (Appendix-XII)
13	USQ No. 3836 dated 09.08.2018	Unified Vehicle Tax System (Appendix-XIII)
14	SQ No. 43 dated 13.12.2018	Construction of National Highways (Appendix-XIV)
15	USQ No. 2727 dated 27.12.2018	Norms for Classification as NH (Appendix-XV)



16	SQ No. 81 dated 27.06.2019 (Supplementary by Shri Chandra Prakash Joshi, M.P.)	Construction of Roads (Appendix-XVI)
17	USQ No. 2119 dated 04.07.2019	Ring Roads in small cities of Tamil Nadu (Appendix-XVII)
18	USQ No. 2234 dated 04.07.2019	Amendment in Rules regarding NHs (Appendix-XVIII)
19	SQ No. 261 dated 11.07.2019 (Supplementary by Shri Vallabhaneni Balashowry, M.P.)	Construction of National Highways (Appendix-XIX)
20	SQ No. 261 dated 11.07.2019 (Supplementary by Shri M.K. Raghavan, M.P.)	Construction of National Highways (Appendix-XX)
21	SQ No. 261 dated 11.07.2019 (Supplementary by Shri S. Jagathrakshakan, M.P.)	Construction of National Highways (Appendix-XXI)
22	Discussion on General Budget - Demands for Grants dated 16.07.2019 by Shri N.K. Premchandran, M.P.	Discussion on General Budget - Demand for Grants (Appendix-XXII)
23	Discussion on General Budget - Demands for Grants dated 16.07.2019 by Shri Virendra Singh, M.P.	Discussion on General Budget - Demand for Grants (Appendix-XXIII)
24	Discussion on General Budget - Demands for Grants dated 16.07.2019 by Shri Sudip Bandyopadhyay, M.P.	Discussion on General Budget - Demand for Grants (Appendix-XXIV)
25	SQ No. 362 dated 18.07.2019 (Supplementary by Shri M.K. Raghavan, M.P.)	Development of National Highways (Appendix-XXV)
26	SQ No. 362 dated 18.07.2019 (Supplementary by Shri M.K. Raghavan, M.P.)	Development of National Highways (Appendix-XXVI)
27	SQ No. 362 dated 18.07.2019 (Supplementary by Shri M. Selvaraj, M.P.)	Development of National Highways (Appendix-XXVII)

28	SQ No. 362 dated 18.07.2019 (Supplementary by Shri Vishnu Dayal Ram, M.P.)	Development of National Highways (Appendix-XXVIII)
----	---	---

5. The Extracts from the Manual of Parliamentary Procedures in the Government of India, Ministry of Parliamentary Affairs laying guidelines on the definition of an Assurance, the time limit for its fulfilment, dropping/deletion and extension, the procedure for fulfilment, etc., besides maintenance of Register of Assurances and periodical reviews to minimize delays in implementation of the Assurances are reproduced at Appendix-XXIX.

6. During the oral evidence, the Committee drew the attention of the representatives to the long pending list of 57 Assurances (upto the 4th Session of the 17th Lok Sabha) pertaining to the Ministry of Road Transport and Highways. Out of these, 3 Assurances pertained to the 15th Lok Sabha, 12 Assurances to the 16th Lok Sabha and 42 Assurances to the 17th Lok Sabha. Appreciating the commendable work done by the officials of the Ministry of Road Transport and Highways throughout the length and breadth of the country under the leadership of the Union Minister of Road Transport and Highways, the Committee pointed out that people's expectations get even higher when work starts showing results and the Assurances, which are solemn parliamentary obligations, arise therefrom. As the utility, relevance and sanctity of Assurances are lost due to delay in their fulfilment, the Committee impressed upon the Ministry the need to ensure that the Assurances are taken up with due seriousness. In his deposition, the Secretary, Ministry of Road Transport and Highways stated during evidence as under:-

*"The Assurances mainly pertain to various aspects of the National Highways construction and development. They are also related to the declaration of new National Highways and also grant of money to the State Governments for development of the State Highways under the CRIF. These are the main types of Assurances which are given by the hon. Minister on the floor of the House. Each of these Assurances are taken very seriously at all levels. As per the direction of our hon. Minister, we are making effort to ensure that whatever has been demanded by the two Houses gets fulfilled as far as possible. So, at all levels in NHAI and NHIDCL as well as Road Wing, we make efforts to ensure that they are completed as soon as possible.*

*However, as you are aware, Sir, the construction of roads, especially, National Highways is a very long process. The DPR preparation itself many times requires a year or more, especially in the hilly States or remote areas. We require a lot of time to even do the surveys. In many States, we also face the problem in land acquisition process, which also delays the financial approval of the projects many times. Apart from this, there are environmental and forest clearances. As you*

*know, the strict regime of the environmental law forces us to go slow in construction of some of the roads. Non-fulfilment of any of these Assurances is directly relatable to one of these causes. There will not be any negligence of any of the Assurances given. The delay which has taken place will be only because of one of these reasons. In some cases, our understanding of the Assurance and the way it is being interpreted in the Lok Sabha also may differ which may cause some delay in fulfilment of the Assurance. However, once we are made aware of the interpretation as per the Secretariat, we generally follow and ensure that the Assurance is fulfilled as far as possible."*

7. He further elaborated as under:

*"There are also certain types of Assurances which require action by the State Governments. For example, the clearance of the forest land diversion many times goes up to the Minister in the State Government. Sometimes, inexplicably, the files get delayed in the State Government at various levels which also results in delay in the fulfilment of the Assurances.*

*Another issue where we may be delaying the fulfilment of Assurances is the cases where disciplinary action has to be completed. The Central Civil Services (Conduct) Rules prescribe a certain procedure, and that procedure gives scope for many, many appeals. So, the completion of the action in such disciplinary cases or criminal cases where CBI has filed FIR will take a lot of time so that the investigation is completed or the inquiry is completed and the final report is given.*

*As of now, on the OAMS Portal, 98 Assurances were uploaded during the current financial year up to 15th November. A total of 19 new Assurances were added. In total, 117 Assurances need to be acted upon. I humbly submit that we have submitted interim reply and dropping a request for disposal of 72 Assurances. The balance as per our Ministry's record is 45. I have taken note that they are 57 as per the records of the House. I will try to collect those details and ensure that they are also fulfilled as soon as possible."*

8. He also added as under:

*"Today, 28 Assurances have been listed for discussion. In this regard, I submit that the review of the Assurances takes place at Minister's level and also at the OAMS level. Every file where the question of the Lok Sabha and the Rajya Sabha has to be answered or where Assurance is being shown as fulfilled or an interim reply is being given, will go up to the hon. Minister and then the reply will be sent to the House.*

*The review also takes place at the Chairman, NHAI level and the MD, NHIDCL level. Every month, the Joint Secretary, Parliamentary Affairs in our Ministry*

*collects the details and try to flag any delays happening anywhere in the Ministry to the notice of the Secretary as well as to the Minister. We take all necessary action to ensure that the reply is drafted properly. The action is initiated as per the Assurance given and where it is impossible or beyond the scope of the Ministry or the administrative powers of the Ministry, we submit that to the Parliament.*

*In brief, this is the way we have been tackling the Assurances given on the floor of the House."*

9. Reminding the representatives of the Ministry of the instruction given by the Committee in the earlier oral evidence of the Ministry held on 24.02.2020 regarding furnishing of the minutes of the review meetings held in the Ministry from time to time to monitor the implementation of Assurances, the Committee specifically directed the representatives of the Ministry to ensure that the aforesaid minutes are furnished to the Committee regularly.

10. During oral evidence, pointing out that the Ministry in their Status Report (furnished in November, 2021) on the Assurance mentioned at Sl. No. 2 of Table-I have cited the reason for delay in implementation of the Assurance as time taken to collect the information from the implementing agencies, the Committee enquired as to why it took the Ministry years to collect/compile the data/information from their field/linked offices or implementing agencies in various States/UTs. The Committee further expressed the need for utilising latest technologies for data maintenance in the Ministry. The representatives of the Ministry apprised the Committee that with the development of Project Management Information System, the Ministry will now get up-to-date project related information. However, in case information is sought about a specific project, it may take some time for the Ministry to furnish the information.

11. In view of the explanations submitted by the representatives of the Ministry during the course of oral evidence, the Committee acceded to the request of the Ministry to drop the Assurance mentioned at Sl. No.9.

12. Subsequently, 20 Assurances mentioned at Sl. Nos. 1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 11, 12, 13, 16, 17, 19, 20, 22, 23, 24, 25, 26 and 27 have since been implemented on 01.12.2021 while the Assurance mentioned at Sl. No.10 has since been implemented on 08.12.2021. Further, 02 Assurances mentioned at Sl. No.3 and 21 have been implemented on 15.12.2021 while another Assurance mentioned at Sl. No.14 has also been implemented on 11.02.2021.

13. However, a total of 21 Assurances (upto the 6<sup>th</sup> Session of the 17<sup>th</sup> Lok Sabha) are still pending against the Ministry as on date as per the records of the Committee.

### Observations/Recommendations

14. The Committee note that out of the 28 Assurances of the Ministry of Road Transport and Highways taken up by them, the Ministry have since implemented a sizeable number of 24 Assurances mentioned at Sl. Nos. 1 to 8, 10 to 14, 16, 17 and 19 to 27 though after delays ranging from more than 2 to 12 years. The Committee appreciate that the performance of the Ministry in this regard is relatively better and the same may be attributed to the system of monthly meetings to review the implementation of pending Assurances at multiple levels of the Chairman, NHAI; the MD, NHIDCL; the Joint Secretary, Parliamentary Affairs, the Secretary and the Minister. However, as many as 21 Assurances (upto the 6<sup>th</sup> Session of the 17<sup>th</sup> Lok Sabha) are still pending for implementation with some of them even after a lapse of time ranging from more than 2 to 4 years which indicates that in some cases the Ministry's review meetings failed to give the desired positive impact. This is indicative of the fact that the monitoring and follow up action taken for implementation of Assurances by the Ministry need to be further strengthened with a greater sense of alacrity and responsibility and in better coordination with other stakeholders, with a view to finding solutions for fulfilment of pending Assurances. The Committee are of the view that Road Transport and Highways sector plays a crucial role in the overall development of the country. The Committee feel that creation and operation of quality road infrastructure continues to be a major requirement for enabling

overall growth and development of the country in a sustained manner. Expeditious fulfilment of Parliamentary Assurances with proper planning will keep this sector in a better position to achieve this. The Committee are fully aware that implementation of some of the Assurances related to policy matters and involving other Ministries/Departments/stakeholders/State Governments especially pertaining to maintenance aspect of infrastructure may require more time. However, proactive and sustained efforts need to be made to implement the Assurances which are solemn Parliamentary obligations. The Committee, therefore, recommend that the present mechanism instituted by the Ministry for implementation/monitoring of Assurances be further streamlined so as to enhance/speed up the requisite efforts and expedite implementation of Assurances. The Committee further desire the Ministry to furnish regularly the Minutes of the review meetings held in the Ministry from time to time for monitoring the Assurances as assured by them during the oral evidence.

15. The Committee observe that the reason attributed by the Ministry for delay in implementation of the Assurance mentioned at Sl. No. 2 of Table-1, i.e. "time taken to collect the information from the implementing agencies" lacks conviction in today's era of instantaneous data management through software packages. The Ministry should have put in place a system/software package for compiling/obtaining all the requisite information/data from their field/linked Offices and implementing agencies in various States/UTs. The Committee recommend that the Ministry must utilize all the modern/latest technologies and software packages including Project Monitoring Information System optimally to monitor/track the implementation of various road/highway

projects and collect the requisite information relating thereto at every stage not only for removing hurdles in timely completion of projects but also for time bound implementation of Assurances.

16. The Committee further note that lack of coordination between the Ministry of Road Transport and Highways and the Ministry of Parliamentary Affairs, the nodal Ministry for implementation of Assurances, is one of the major reasons behind delays in fulfilment of certain Assurances pertaining to the Ministry. The Committee, therefore, impress upon the Ministry of Road Transport and Highways to adopt a proactive approach, sensitize their officials concerned about the importance of Parliamentary Assurances and enhance the level of coordination with other Ministries/Departments concerned including the Ministry of Parliamentary Affairs and stakeholders/State Governments for expeditious implementation of all the pending Assurances as well as Assurances to be made in future. In view of the practical difficulties being faced in fulfilment of Assurances involving other Ministries/Departments and stakeholders especially when it comes to maintenance aspect of infrastructure, which is a long drawn out process, the Committee would like to advise the Ministry to be extremely careful while giving such Assurances.

## **II. Implementation Reports**

17. As per the Statements of the Ministry of Parliamentary Affairs, Implementation Reports in respect of the following twenty-four Assurances have since been laid on the Table of the House on the dates as mentioned against each:

**Table 2**

<b>Sl.No</b>	<b>Sl.No. in the Table 1 (Para No. 4)</b>	<b>SQ/USQ No. and date</b>	<b>Date of Implementation</b>
1.	Sl.No.1	USQ No. 2982 dated 08.12.2009 regarding "Bridges on National Highways"	01.12.2021
2.	Sl. No. 2	USQ No. 2963 dated 14.03.2011 regarding "Maintenance of Bridges and Road Over Bridges on NHs"	01.12.2021
3.	Sl. No. 3	USQ No. 3828 dated 17.12.2012 regarding "Irregularities in NH Projects"	15.12.2021
4.	Sl.No.4	SQ No. 266 dated 17.12.2015 regarding "Expressways"	01.12.2021
5.	Sl. No. 5	SQ No. 21 dated 17.11.2016 (Supplementary by Shri Narasimham Thota, M.P.) regarding "Accident Prone Zones"	01.12.2021
6.	Sl. No. 6	USQ No. 443 dated 17.11.2016 regarding "Expressways in Andhra Pradesh"	01.12.2021
7.	Sl. No. 7	USQ No. 4732 dated 15.12.2016 regarding "Integrated Transport Development"	01.12.2021
8.	Sl. No. 8	USQ No. 1525 dated 09.03.2017 regarding "Upgradation of Roads"	01.12.2021
9.	Sl. No. 10	USQ No. 4014 dated 10.08.2017 regarding "Maintenance Free Highways"	08.12.2021
10.	Sl. No. 11	USQ No. 1113 dated 21.12.2017 regarding "Ongoing National Highway Projects"	01.12.2021



11.	Sl. No. 12	USQ No. 2895 dated 04.01.2018 regarding "Construction of Bridges over Brahmaputra"	01.12.2021
12.	Sl. No. 13	USQ No. 3836 dated 09.08.2018 regarding "Unified Vehicle Tax System"	01.12.2021
13.	Sl. No. 14	SQ No. 43 dated 13.12.2018 regarding "Construction of National Highways"	11.02.2021
14.	Sl. No. 16	SQ No. 81 dated 27.06.2019 (Supplementary by Shri Chandra Prakash Joshi, M.P.) regarding "Construction of Roads"	01.12.2021
15.	Sl. No. 17	USQ No. 2119 dated 04.07.2019 regarding "Ring Roads in small cities of Tamil Nadu"	01.12.2021
16.	Sl. No. 19	SQ No. 261 dated 11.07.2019 (Supplementary by Shri Vallabhaneni Balashowry, M.P.) regarding "Construction of National Highways"	01.12.2021
17.	Sl. No. 20	SQ No. 261 dated 11.07.2019 (Supplementary by Shri M.K. Raghavan, M.P.) regarding "Construction of National Highways"	01.12.2021
18.	Sl. No. 21	SQ No. 261 dated 11.07.2019 (Supplementary by Shri S. Jagathrakshakan, M.P.) regarding "Construction of National Highways"	15.12.2021
19.	Sl. No. 22	Discussion on General Budget - Demands for Grants dated 16.07.2019 by Shri N.K. Premchandran, M.P. regarding "Discussion on General Budget - Demand for Grants"	01.12.2021
20.	Sl. No. 23	Discussion on General Budget - Demands for Grants dated 16.07.2019 by Shri Virendra Singh, M.P. regarding "Discussion on General Budget - Demand for Grants"	01.12.2021
21.	Sl. No. 24	Discussion on General Budget - Demands for Grants dated 16.07.2019 by Shri Sudip Bandyopadhyay, M.P. regarding "Discussion on General Budget - Demand for Grants"	01.12.2021

22.	Sl. No. 25	SQ No. 362 dated 18.07.2019 (Supplementary by Shri M.K. Raghavan, M.P.) regarding "Development of National Highways"	01.12.2021
23.	Sl. No. 26	SQ No. 362 dated 18.07.2019 (Supplementary by Shri M.K. Raghavan, M.P.) regarding "Development of National Highways"	01.12.2021
24.	Sl. No. 27	SQ No. 362 dated 18.07.2019 (Supplementary by Shri M. Selvaraj, M.P.) regarding "Development of National Highways"	01.12.2021

**NEW DELHI;**  
20 July, 2022  
 29 Ashadha, 1944 (Saka)

**RAJENDRA AGRAWAL,**  
**CHAIRPERSON,**  
**COMMITTEE ON GOVERNMENT ASSURANCES**

GOVERNMENT OF INDIA  
MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

LOK SABHA

UNSTARRED QUESTION NO. 2982  
TO BE ANSWERED ON 8<sup>TH</sup> DECEMBER, 2009

**Bridges on National Highways**

2982 SHRI HUKUMDEV NARAYAN YADAV:  
SHRI JAI PRAKASH AGARWAL:

Will the Minister of ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS be pleased to state:  
सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री

- (a) The norms and criteria fixed for construction of bridges/overbridges on the rivers on various National Highways including Delhi and Bihar;
- (b) the details and number of the bridges/overbridges on the various National Highways alongwith the companies engaged in the construction of the said bridges and the cost involved therein, State-wise, project-wise and river-wise;
- (c) whether there has been cost overruns and irregularities in the construction of these projects;
- (d) if so, the details thereof alongwith the time by which the said projects are likely to be commenced and completed; and
- (e) the steps taken/proposed to be taken by the Government in this regard and to punish the companies responsible for the delay?

**ANSWER**

THE MINISTER OF STATE IN THE  
MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

(SHRI R.P.N. SINGH)

(a): Bridges/overbridges are constructed on National Highways as per Standards and Design Codes of Indian Road Congress and Ministry's Specifications for Road and Bridge works.

(b) to (e): Information is being compiled and will be laid on the table of House.

\*\*\*\*\*

GOVERNMENT OF INDIA  
MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

LOK SABHA  
UNSTARRED QUESTION NO. 2963  
TO BE ANSWERED ON 14<sup>TH</sup> MARCH, 2011

MAINTENANCE OF BRIDGES AND ROAD OVER BRIDGES ON NHs

2963. SHRI BHARTRUHARI MAHTAB:  
SHRI JAI PRAKASH AGARWAL:  
SHRI HARISHCHANDRA CHAVAN:  
SHRI RUDRA MADHAB RAY:

Will the Minister of ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS  
सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री

be pleased to state:

- (a) the details of bridges constructed on various National Highways of the country particularly in Maharashtra during the last three years;
- (b) the number and names of bridges which are in poor condition on National Highways including Maharashtra;
- (c) the State-wise and year-wise details of the expenditure incurred on construction, reconstruction and maintenance of bridges and road over bridges on national highways during each of the last two years;
- (d) whether the Government has allocated additional funds to the States for the construction and maintenance of bridges and road over bridges on the national highways during each of the last three years; and
- (e) if so, the details thereof?

ANSWER

THE MINISTER OF STATE IN THE  
MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

(SHRI JITIN PRASADA)

(a) to (e) The information is being collected and will be laid on the Table of the House.

\*\*\*\*\*

GOVERNMENT OF INDIA  
MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

LOK SABHA  
UNSTARRED QUESTION NO. 3828  
TO BE ANSWERED ON 17<sup>TH</sup> DECEMBER, 2012

IRREGULARITIES IN NH PROJECTS

3828. SHRI NEERAJ SHEKHAR:  
SHRI YASHVIR SINGH:  
SHRI G.M. SIDDESHWARA:  
SHRI BAL KUMAR PATEL:  
SHRI E.G. SUGAVANAM:

Will the Minister of ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री

be pleased to state:

- (a) whether the Government has received complaints regarding irregularities in National Highway Projects under implementation in the various States of the country;
- (b) if so, the details thereof, State-wise during the last three years and the current year along with the action taken against the companies/officials involved in these irregularities;
- (c) the details of prescribed time-frame, if any, for dealing with complaints of irregularities/corruption along with the State-wise details of the complaints whereupon no action has been taken so far along with the reasons therefor;
- (d) whether the Government has blacklisted a number of companies during the period and if so, the details thereof; and
- (e) whether the Government has lifted the ban imposed on some of these companies and if so, the reasons therefor?

ANSWER

THE MINISTER OF STATE IN THE  
MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS  
(SHRI SARVEY SATHYANARAYANA)

(a) to (c) Cases of irregularities in National Highway (NH) projects under implementation, whenever received, are examined and action is taken in accordance with the provisions of the contract agreements and the service rules. The State-wise details of cases of irregularities under investigation and also the cases of irregularity where action has been completed along with action taken against the companies/officials involved in these irregularities during last three years and the current year are at Annexure-I. Action on the cases under investigation shall depend on the outcome of the investigations. There is no time frame for such investigations.

(d) and (e) The State-wise details of companies black listed / debarred, companies on which ban was lifted and the reason thereof during last three years and the current year are at Annexure-II.

**ANNEXURE-I**

**ANNEXURE REFERRED TO IN REPLY TO PARTS (a) TO (c) OF LOK SABHA UNSTARRED QUESTION NO. 3828 FOR ANSWER ON 17.12.2012 ASKED BY SHRI NEERAJ SHEKHAR AND OTHERS REGARDING IRREGULARITIES IN NH PROJECTS**

The State-wise details of cases of irregularities under investigation and also the cases of irregularity where action has been completed along with action taken against the companies/officials involved in these irregularities during last three years and the current year

Sl. No.	State	No. of cases of irregularities	Details of action taken against where investigations have been completed
1.	Andhra Pradesh	2	-----
2.	Bihar	2	One case is with CBI.
3.	Chhattisgarh	3	In two cases companies have been blacklisted. In the 3 <sup>rd</sup> cases agreement has been terminated.
4.	Gujarat	1	The company has been banned for business in Gujarat for 3 years.
5.	Haryana	4	-----
6.	Karnataka	4	In one case investigation is completed and further compliance is awaited.
7.	Maharashtra	2	In one case matter referred to CVC for its advice for Departmental action against officers.
8.	Odisha	2	-----
9.	Punjab	1	-----
10.	Rajasthan	4	-----
11.	Tamil Nadu	2	In one case recovery against contractor/concessionaire imposed. In the 2 <sup>nd</sup> case warning was issued to the concerned officer.

ANNEXURE-II

ANNEXURE REFERRED TO IN REPLY TO PARTS (d) AND (e) OF LOK SABHA UNSTARRED QUESTION NO. 3828 FOR ANSWER ON 17.12.2012 ASKED BY SHRI NEERAJ SHEKHAR AND OTHERS REGARDING IRREGULARITIES IN NH PROJECTS

The State-wise details of companies black listed / debarred, companies on which ban was lifted and the reason thereof during last three years and the current year

Sl. No.	State	No. of companies black listed / debarred	No. of companies on which ban was lifted	Reasons for removing the ban
1.	Bihar	5	1	Black listing lifted but suspended for six months.
2.	Chhattisgarh	2	Nil	NA
3.	Gujarat	1	Nil	NA
4.	Madhya Pradesh	---	1	As per review of State Government of Madhya Pradesh.
5.	Maharashtra	1	1	As per orders of Hon'ble High Court of Mumbai.
6.	National Highways Authority of India (NHAI)	11	6	(i) In one case based on the recommendation of review Committee the ban was reduced to three months. (ii) In three cases as per orders of Hon'ble High Court of Delhi. (iii) In one case the ban was lifted by the review Committee on hearing the case. (iv) In one case ban was lifted on personal hearing and clarifications provided by the Consultant.

\*\*\*\*\*

GOVERNMENT OF INDIA  
MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

LOK SABHA  
STARRED QUESTION NO. 266  
ANSWERED ON 17<sup>TH</sup> DECEMBER, 2015

EXPRESSWAYS

\*266. SHRI SUKHBIR SINGH JAUNAPURIA:  
SHRI RAM CHARAN BOHRA:

Will the Minister of ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री

be pleased to state:

- (a) the details of expressways under operation and those under construction;
- (b) the funds allocated and utilised in the expressways including Delhi-Jaipur expressway during each of the last three years and the current year;
- (c) whether any time-frame has been fixed for completion of work on such expressways including Delhi-Jaipur expressway, if so, the details thereof; and
- (d) whether the budgetary provisions for projects have been revised and if so, the details thereof.

ANSWER

MINISTER OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

(SHRI NITIN JAIRAM GADKARI)

(a) to (d): Statement is laid on the Table of the House.



STATEMENT REFERRED TO IN REPLY TO PARTS (a) TO (d) OF LOK SABHA STARRED QUESTION NO. 265 FOR ANSWER ON 17<sup>TH</sup> DECEMBER, 2015 ASKED BY SHRI SUKHBIR SINGH JAUNAPURIA AND SHRI RAM CHARAN BOHRA REGARDING EXPRESSWAYS

- (a) Ahmedabad-Vadodara Expressway is under operation. This Expressway was 4 laned in 2004.

Eastern Peripheral Expressway is under construction. The contract agreements for this expressway were signed in August 2015 under six different packages on EPC mode. The start date for all six packages is 14.09.2015.

- (b) No expressway wise funds are being allocated to or allocated by NHAI.

Delhi-Jaipur expressway is under consideration. Implementation and financing options are being explored.

The expenditure on Eastern Peripheral Expressway are as follows:

Expenditure (Rs. in crores)

Project Name	2012-13	2013-14	2014-15	2015-16
Eastern Peripheral Expressway	123.91	58.94	62.98	143.94

- (c) Completion period for Eastern Peripheral Expressway is 30 months. The appointed date is 14.09.2015. Schedule completion is March, 2018.
- (d) Funding requirements of Expressways are met out of overall resources available with MoRTH & NHAI.

\*\*\*\*\*

GOVERNMENT OF INDIA  
MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

LOK SABHA  
STARRED QUESTION NO. 21  
ANSWERED ON 17<sup>TH</sup> NOVEMBER, 2016

ACCIDENT PRONE ZONES

\*21. SHRIMATI SUPRIYA SULE:  
SHRI MOHITE PATIL VIJAYSINH SHANKARRAO:

Will the Minister of ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS  
सडक परिवहन और राजमार्ग मंत्री

be pleased to state:

- (a) whether the black spots across the National Highways (NHs) have been identified, and if so, the details thereof during the last three years and the current year, State/UT-wise;
- (b) the number of accidents reported along with the lives lost, number of people injured due to black spots/dangerous stretches along the national highways during the last one year, State/UT-wise;
- (c) whether the black spots or stretches that have witnessed high incidence of vehicular crashes on national highways are proposed to be marked with cautionary signs and if so, the details thereof;
- (d) whether the Government has conducted road safety audit of NHs during the above period, and if so, the findings thereof; and
- (e) the steps taken/being taken by the Government to contain road accidents and enforcement of road safety laws in the country more meticulously?

ANSWER

THE MINISTER OF STATE IN THE  
MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

(SHRI PON. RADHAKRISHNAN)

(a) to (e) A Statement is laid on the Table of the House.

**STATEMENT REFERRED TO IN REPLY TO PARTS (a) TO (e) OF LOK SABHA STARRED QUESTION NO. 21 ANSWERED ON 17.11.2016 ASKED BY SHRIMATI SUPRIYA SULE AND SHRI MOHITE PATIL VIJAYSINH SHANKARRAO REGARDING ACCIDENT PRONE ZONES**

---

- (a) Yes Madam. 789 black spots on NHs in different states/ UTs are identified based on 2011, 2012, 2013 & 2014 fatality data. State/UT wise details are attached at **Annexure-I**.
- (b) Latest data for 2014 is attached at **Annexure-II**.
- (c) Yes Madam. Ministry has issued guidelines to install cautionary accident black spot signs, solar red blinking signals, rumble strips together with rumble strip sign and restriction ends sign at identified black spots.
- (d) Yes Madam. Road Safety Audits have been conducted on some length of National Highways. Details of Road Safety Audits findings are attached at **Annexure - III**.
- (e) Ministry has taken inter alia the following steps to contain road accidents and enforcement of road safety laws in the country.
- Road safety audit has been made an integral part of road design at planning stage.
  - Road Safety Audit of selected stretches of National Highways has been taken up.
  - High priority has been accorded to identification and rectification of black spots (accident prone spots) on national highways.
  - Formulating of a multi-pronged strategy to address the issue of road safety based on 4 'E's viz. Education, Engineering (both of roads and vehicles), Enforcement and Emergency Care.
  - Setting up of model driving training institutes in States and refresher training to drivers of Heavy Motor Vehicle in the unorganized sector.
  - Advocacy/Publicity campaign on road safety through the electronic and print media.
  - Approving a National Road Safety Policy outlining various policy measures such as promoting awareness, encouraging safer road infrastructure including application of intelligent transport, enforcement of safety laws trauma care etc.
  - Introduction of Motor vehicle Amendment Bill, 2016 in the Parliament which addresses road safety issues by providing for stiffer penalties, permitting electronic enforcement, improving fitness certification and licensing regime, statutory provisions for protection of good Samaritans and recognition of IT enabled enforcement systems.
  - Ministry has decided to install crash barriers at accident prone locations on National Highways on Hilly Terrain.
  - Workshops on matters related to Road Engineering are conducted to sensitize officers of PWD and other executing agencies.
  - Earmarking of 10% of total CRF accrual of State /UT for road safety works.
  - Provision of Road over Bridges (ROBs)/Road under Bridges (RUBs) at all the railway level crossings.

## ANNEXURE-I

ANNEXURE REFERRED TO IN REPLY TO PART (a) OF LOK SABHA STARRED QUESTION NO. 21 ANSWERED ON 17.11.2016 ASKED BY SHRIMATI SUPRIYA SULE AND SHRI MOHITE PATIL VIJAYSINH SHANKARRAO REGARDING ACCIDENT PRONE ZONES

State/UT wise break up of black spots based on fatalities of 2011, 2012, 2013 & 2014 on National Highways				
Sl. No.	State/UTs	Black spots on NHs based on 2011,2012,2013 fatalities	Black spots on NHs based on 2014 fatalities	Total Black Spots
		No. of spots	No. of spots	No. of spots
1	Andhra Pradesh	8	1	9
2	Arunachal Pradesh	1	0	1
3	Bihar	25	0	25
4	Chhattisgarh	29	1	30
5	Gujarat	25	1	26
6	Haryana	33	5	38
7	Himachal Pradesh	5	0	5
8	Jammu and Kashmir	7	2	9
9	Jharkhand	26	0	26
10	Karnataka	86	0	86
11	Kerala	29	4	33
12	Madhya Pradesh	25	29	54
13	Maharashtra	34	1	35
14	Meghalaya	8	0	8
15	Mizoram	1	0	1
16	Nagaland	1	2	3
17	Orissa	10	2	12
18	Rajasthan	58	3	61
19	Tamil Nadu	100	2	102
20	Telangana	71	5	76
21	Uttar Pradesh	100	4	104
22	West Bengal	31	1	32
23	Delhi	13	0	13
	<b>Total</b>	<b>726</b>	<b>63</b>	<b>789</b>

**ANNEXURE-II**

ANNEXURE REFERRED TO IN REPLY TO PART (b) OF LOK SABHA STARRED QUESTION NO. 21 ANSWERED ON 17.11.2016 ASKED BY SHRIMATI SUPRIYA SULE AND SHRI MOHITE PATIL VIJAYSINH SHANKARRAO REGARDING ACCIDENT PRONE ZONES

<b>State/UT wise break up of black spots wise fatalities for 2014 on National Highways</b>			
<b>Sl. No.</b>	<b>State/UTs</b>	<b>Black spots wise fatalities for 2014</b>	
		<b>No. of black spots</b>	<b>No. of fatalities</b>
1	Andhra Pradesh	1	19
2	Arunachal Pradesh	0	0
3	Bihar	0	0
4	Chhattisgarh	1	11
5	Gujarat	1	10
6	Haryana	5	63
7	Himachal Pradesh	0	0
8	Jammu and Kashmir	2	34
9	Jharkhand	0	0
10	Karnataka	0	0
11	Kerala	4	49
12	Madhya Pradesh	29	481
13	Maharashtra	1	16
14	Meghalaya	0	0
15	Mizoram	0	0
16	Nagaland	2	45
17	Orissa	2	30
18	Rajasthan	3	39
19	Tamil Nadu	2	21
20	Telangana	5	63
21	Uttar Pradesh	4	55
22	West Bengal	1	13
23	Delhi	0	0
	<b>Total</b>	<b>63</b>	<b>949</b>

## ANNEXURE-III

ANNEXURE REFERRED TO IN REPLY TO PART (d) OF LOK SABHA STARRED QUESTION NO. 21 ANSWERED ON 17.11.2016 ASKED BY SHRIMATI SUPRIYA SULE AND SHRI MOHITE PATIL VIJAYSINH SHANKARRAO REGARDING ACCIDENT PRONE ZONES

---

### Road Safety Audit Findings on NHs:

1. Development of intersection of NHs with cross roads were not adequate as per Indian Roads Congress (IRC) standards and specifications
2. Approaches to service lanes of NHs were not as per IRC standards and specifications.
3. Opening of unauthorized median opening on NHs was causing safety hazard to traffic.
4. Road signs and road furniture were not as per IRC standards and specifications
5. Metal Beam Crash barrier was not provided as per requirements.
6. Hazard markers were not provided to warn the users.
7. Advance warning signs were not provided as per the IRC guideline.
8. Traffic calming measures like rumble strips were not provided.
9. At pedestrian crossing locations, the medians were not at desired level.
10. Speed breakers were not provided on the cross roads.
11. Inadequate sight distance on the curves.
12. Night illumination at intersections, median openings was not adequate.
13. Road marking was faded at several locations.
14. Road Studs were damaged.
15. Chevron signs were not provided at the curved portion.
16. Width of culverts near the junction was inadequate.
17. Delineators were not provided as per IRC standards and specifications.
18. Damaged road signs were not rectified.
19. Length of service road was inadequate.
20. Growth of plantation on the median near the junction was obstructing the visibility.
21. Foot over bridge was required at high intensity traffic location for safe pedestrian crossing.
22. Dedicated Raised footpath was required for pedestrian safety.
23. Pedestrian guard rail was not provided at the median and footpath.
24. Presence of bus bay and bus shelter near the junction was unsafe for traffic.
25. Retro-reflective stickers on metal beam crash barriers (MBCB) were missing. Damaged MBCB sections were not repaired.
26. Vehicular/ Pedestrian Underpass was required at high intensity crossing traffic.

\*\*\*\*\*

HON. SPEAKER: Dr. Kirit Somaiya.

डॉ. किरीट सोमैया : अध्यक्ष महोदया, मैं मंत्री जी प्रार्थना करना चाहता हूँ कि इस प्रकार से जो एक्सिडेंट्स होते हैं, उनको इमरजेंसी मैडिकल सर्विसिज़ प्रोवाइड करने की दृष्टि से जो ये ब्लैक स्पॉट्स हैं ... (व्यवधान) उनको आने वाले तीन साल में किस प्रकार से कम किया जाएगा। ... (व्यवधान) इस प्रकार के ब्लैक स्पॉट्स में जो एक्सिडेंट्स होते हैं, ... (व्यवधान) उनको इमरजेंसी इमरजेंसी मैडिकल सर्विसिज़ प्रोवाइड करने की दृष्टि से सरकार की क्या योजना है? ... (व्यवधान)

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय में राज्य मंत्री, पोत परिवहन मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा रसायन और उर्वरक मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री मनसुख एल.मांडविया) : अध्यक्ष महोदया, कुल मिला कर इस प्रकार के 789 ब्लैक स्पॉट्स हैं। ... (व्यवधान) इन ब्लैक स्पॉट्स को ठीक करने के लिए हमारी सरकार ने सक्रियता से काम किया है और उस पर एक्शन भी लिया है। ... (व्यवधान) माननीय सदस्य का जो प्रश्न है कि जब एक्सिडेंट्स होते हैं, उसमें हमने प्रयोगात्मक तौर पर कुछ किया है। ... (व्यवधान) एक्सिडेंट होने पर सामान्य लोगों को बड़ी दिक्कत होती है। ... (व्यवधान) जब परिवार के किसी सदस्य का गाड़ी चलाते समय एक्सिडेंट हो जाता है और उसकी जान चली जाती है या उसको घात लग जाता है, वैसी स्थिति में हम उसको कैसे सपोर्ट कर सकें, उसके लिए भी सरकार ने योजना बनाई है। ... (व्यवधान) जो राष्ट्रीय राजमार्ग और एक्सप्रेस-वे है, खास तौर पर प्रायोगिक रूप से अहमदाबाद से बड़ोदरा तक जो एक्सप्रेस-वे है, उस पर कोई एक्सिडेंट होगा तो नज़दीकी अस्पताल में छह हजार रुपये तक का उसको इश्योरेंस दिया जाएगा और उसका इलाज करवाया जाएगा। ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : आप डिस्कशन करना नहीं चाहते हैं।

... (व्यवधान)

HON. SPEAKER: You do not want discussion. We are ready.

... (Interruptions)

SHRI THOTA NARASIMHAM : Madam Speaker, eight black spots are identified in Andhra Pradesh. What remedial measures are required to be taken? What action has been taken to curb these black spots in Andhra Pradesh? Thirty per cent of the driving licences in Andhra Pradesh are bogus. It is proposed to set up an online system.

Is it a fact that out of 18 crore driving licences, 5.4 crore licences are bogus? ... *(Interruptions)* I would like to know whether there is any proposal with the Ministry to create a centralizd system to eliminate fake and bogus driving licences from active licences. ... *(Interruptions)*

What are the steps taken by the Ministry to improve roadside amenities for quick response and transfer of accident victims to hospitals/trauma centres in National Highways? ... *(Interruptions)*

श्री मनसुख एल.मांडविया : महोदया, आन्ध्र प्रदेश में आठ ब्लैक स्पॉट हैं।...*(व्यवधान)* एक ब्लैक स्पॉट नया आइडेन्टिफाई किया गया है।...*(व्यवधान)* हमने ब्लैक स्पॉट के सन्दर्भ में बहुत विचार किया है और अभी तक सालों से जो यह सिस्टम बना हुआ था कि वहाँ रोड सेफ्टी के लिए विस्तार से नहीं देखा जाता था।...*(व्यवधान)* रोड बनते रहते थे और बनने के साथ-साथ उसका एक्जुअल क्या करना चाहिए, यह नहीं देखा गया। पॉपुलेशन बढ़ती जा रही है, रास्ते पर वाहनों की संख्या बढ़ती जा रही है।...*(व्यवधान)* हर साल 10 परसेंट चार पहिया वाहन बढ़ रहे हैं।...*(व्यवधान)* ऐसी स्थिति में रोड सेफ्टी ऑडिट का हमने अच्छी तरह से इम्प्लिमेंटेशन करने की कोशिश की है।...*(व्यवधान)* कुल मिलाकर 26 मुद्दे आइडेन्टिफाई किए हैं, 26 प्वाइंट आइडेन्टिफाई करके उन्हें हम अच्छी तरह से कैसे करें और उसको ठीक करने के लिए हमने यह किया है कि जब डीपीआर बने तब से उसको इन्क्लूड किया है।...*(व्यवधान)* डीपीआर के बाद जब रास्ता क्लियर होगा, रास्ता बनेगा, उस समय भी हम देखेंगे।...*(व्यवधान)* कुल मिलाकर जो ऐक्सिडेन्ट्स हो रहे हैं, उन ऐक्सिडेन्ट्स को काम करने के लिए हम सम्भव और हर तरह से हम प्रयास कर रहे हैं।...*(व्यवधान)*

DR. BOORA NARSAIAH GOUD (BHONGIR): Madam Speaker, I thank you for giving me this opportunity. ... *(Interruptions)*

Madam, human life is very precious and once a life goes, we cannot bring it back. ... *(Interruptions)* But unfortunately, when we see the length of the roads in the country, the number of accidents is the highest in India compared to any other country in the world. ... *(Interruptions)* For example, though our State Telangana is a smaller State, the number of accidents is higher compared to bigger States like Uttar Pradesh, Madhya Pradesh and Bihar. ... *(Interruptions)*

I would like to bring it to the notice of the Minister, through you, that I have already written to NHAI for construction of vehicular underpasses in NH 163 and also in NH 65 in my State of Telangana. ... *(Interruptions)* It was agreed and



administrative and financial clearances were also given for the same. ... (Interruptions) Now, 50 per cent of the tenure of this Lok Sabha, that is, 2 ½ years have passed. ... (Interruptions) But still the work has not yet started on the ground. ... (Interruptions) So, I would like to know as to when the work is going to start for the construction of these vehicular underpasses. ... (Interruptions)

Secondly, demonetization will also lead to increased spending in infrastructure. ... (Interruptions) So, I do hope that in future roads are constructed with more safety features. ... (Interruptions)

श्री मनसुख एल.मांडविया : महोदया, माननीय सदस्य जी ने जो प्रश्न पूछा है, तेलंगाना में कुल मिलाकर 76 ब्लैक स्पॉट आइडेन्टिफाई किये गए हैं।... (व्यवधान) हमारी सरकार की यह प्रतिबद्धता है कि देश में रास्ते में ऐक्सिडेन्ट्स कम हों।... (व्यवधान) आज कुल मिलाकर देश में नेशनल हाइवे पर पाँच लाख ऐक्सिडेन्ट्स होते हैं और उनमें 1.46 लाख लोगों की लाइफ जाती है।... (व्यवधान) उनकी लाइफ न जाये, उनको बचाया जाये, उसके लिए हमने विस्तार से और गम्भीरता से काम करना शुरू किया है।... (व्यवधान) इसलिए जहाँ पहले ब्लैक स्पॉट आइडेन्टिफाई नहीं हुआ था, कहीं पर साल में दो-तीन-चार ऐक्सिडेन्ट्स हो जाते हैं, उनमें पाँच-दस लोगों की डेथ हो जाती है, हमने ऐसे स्थानों को भी ब्लैक स्पॉट के रूप में आइडेन्टिफाई किया है।... (व्यवधान) सिर्फ इतना ही नहीं, ऐक्सिडेन्ट होने के रीजन क्या-क्या हैं, उसके लिए रोड सेफ्टी ऑडिट ने जो सुझाव दिया, उसका भी इम्प्लिमेंटेशन करने की हमने कोशिश की है और हमने शुरूआत भी कर दी है।... (व्यवधान)

जहाँ अंडरब्रिज और ओवरब्रिज बनाने हैं, जहाँ डिवाइडर बनाने हैं, जो हिली क्षेत्र है, वैसे क्षेत्रों में बैरियर लगाना है, उनके साथ-साथ हम आइडेन्टिफाई करना चाहते हैं कि किसी भी रास्ते पर जो वाइल्डलाफ एनिमल्स पास करते हैं, कोई ऐसे नेशनल हाइवे होते हैं, जहाँ लैंडस्लाइड होता है, वैसी स्थिति में हम इंडीकेट कर रहे हैं कि वैसी स्थिति में लोग पहले से ही सतर्क रहें। तेलंगाना में हाई ब्लैक स्पॉट्स पर 63 लोगों की जान गई है, जिनकी एकसीडेन्ट्स में मृत्यु हुई है। आने वाले दिनों में हम वैसे ब्लैक स्पॉट्स को रेक्टिफाई करेंगे और करेक्ट करेंगे। हमारे मन में ऐसा है कि अगले दो सालों में देश में नेशनल हाइवे पर जो ब्लैक स्पॉट्स आइडेन्टिफाई किए गए हैं, ऐसे ब्लैक स्पॉट्स को हम पूरे देश में तीन सालों में खत्म करना चाहते हैं। जिस हिसाब से हमारे मंत्रालय की गतिविधियों के हिसाब से हम काम करते हैं, वैसी स्थिति में हम दो सालों में कर लेंगे, लेकिन तीन सालों में करने के लिए हमने टारगेट रखा है, इतने समय में पूरा करेंगे और लोगों की लाइफ न जाए और लोगों को नेशनल हाइवे पर एकसीडेन्ट्स का सामना न करना पड़े, इसके लिए हर संभव कोशिश हमारी तरफ से रहेगी। ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : श्री ए.पी.जितेन्द्र रेड्डी।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : रेड्डी जी, आपका मार्क ऑन नहीं हुआ?

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : रेड्डी जी, आप पीछे की सीट पर जाएँ तो मार्क ऑन हो जाएगा।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : चर्चा होगी, आप अपनी-अपनी सीटों पर जाइए।

...(व्यवधान)

SHRI A.P. JITHENDER REDDY : Madam, I would like to ask the hon. Minister regarding the accidents, which are taking place at National Highway No. 44. There is a village, which is named as a 'widow village'. Almost all the men in that Tanda area have expired. There is no man alive there; only women are there. There was a big article, which has come out in 'The Hindu', which says: "It is only a widows' village"... (*Interruptions*)

Madam, after so many representations, no action has been taken till now. Similarly, there are black spots in some other areas, viz., Kothakota, Janampeta, Adakal and Jadcherla about which, we had also given a lot of representations. Many a people, when they are just crossing the roads, they are being killed. A lump of mutton piece is being put on the road. We had, many a time, asked the Ministry to take action and to give us underpass roads or bypass roads but no action has been taken till now... (*Interruptions*)

I would request the hon. Minister to please see that these works are taken up immediately.... (*Interruptions*)

श्री मनसुख एल.मांडविया : माननीय अध्यक्ष महोदया, एकसीडेंट्स होने के तीन कारण होते हैं। पहला, जब केयरलेस होकर लोग व्हीकल चलाते हैं, वैसी स्थिति में एकसीडेंट्स होने की संभावना होती है। दूसरा, जो पैदल यात्री सड़क पार करते हैं, वैसे लोग बिना देखे रोड क्रॉस करने की कोशिश करते हैं तो वैसी स्थिति में एकसीडेंट हो जाता है, और तीसरी स्थिति, जब रास्ता ठीक न हो और रास्ते में कोई मोड़ आ जाता है जिसे आइडेंटिफाई नहीं किया गया होता और उस पर आइडेंटिटी मार्क नहीं लगाया गया होता कि वहाँ

रास्ते में दिक्कत है, वैसी स्थिति एक्सीडेंट हो सकता है। माननीय सदस्य ने बताया है कि तेलंगाना में जिस गाँव में एक्सीडेंट हो रहा है, हम चाहते हैं कि देश में ऐसी कोई भी घटना न हो, क्योंकि वे भी जानते हैं, इसलिए हम वह मेजर स्टैप लेने के लिए तैयार हुए हैं। क्योंकि जो युवा लोग हैं और व्हीकल चलाने वाले लोग हैं, घर-परिवार में कोई व्यक्ति कमाने वाले होते हैं और उसके आधार पर घर चलता है तो एक्सीडेंट में डेथ हो जाने से उसका परिवार बरबाद हो जाता है, वैसी स्थिति में बरबादी का भोग किसी को न बनना पड़े, इसलिए माननीय सदस्य ने जो बताया, वहाँ हम प्रयास करेंगे और कोई आवश्यकता होगी तो हम अवश्य वह कार्य पूर्ण करेंगे।

GOVERNMENT OF INDIA  
MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

LOK SABHA  
UNSTARRED QUESTION NO. 443  
ANSWERED ON 17<sup>TH</sup> NOVEMBER, 2016

EXPRESSWAYS IN ANDHRA PRADESH

443. SHRI Y. S. AVINASH REDDY:  
SHRI JA YADEV GALLA:

Will the Minister of ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री

be pleased to state:

- (a) whether it is true that the Government of Andhra Pradesh has prepared an estimation for Expressway between Anantapur and the new capital of Andhra Pradesh, Amaravati, and the same has been submitted to National Highways Authority of India (NHAI), if so, the details thereof;
- (b) whether it is also true that NHAI has also allotted National Highway numbers to Anantapur-Amaravati and Kurnool-Dorna highways; and
- (c) the time by which the work is likely to be started and completed?

ANSWER

THE MINISTER OF STATE IN THE  
MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

(SHRI PON. RADHAKRISHNAN)

- (a) No Madam.
- (b) Anantapuram-Amaravathi Expressway is not a National Highway. Kurnool to Dornala stretch has been declared as National Highway No. 340C. Detailed Project Report (DPR) for this stretch is being prepared by NHAI.
- (c) It is too early to indicate the likely time by which the construction work will be started and completed.

\*\*\*\*\*

GOVERNMENT OF INDIA  
MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

LOK SABHA  
UNSTARRED QUESTION NO. 4732  
ANSWERED ON 15<sup>TH</sup> DECEMBER, 2016  
INTEGRATED TRANSPORT DEVELOPMENT

4732. SHRI DUSHYANT SINGH:

Will the Minister of ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री

be pleased to state:

- (a) whether the Government plans to set up coordinating, policy and planning institution dedicated to formulating integrated transport development as proposed by the National Transport Development Policy Committee, if so, the details thereof; and
- (b) the details of steps taken for capacity building and research and development for creating necessary talent to meet the challenges of the transport sector?

ANSWER

THE MINISTER OF STATE IN THE  
MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS  
(SHRI PON. RADHAKRISHNAN)

(a) The Report of the National Transport Development Policy Committee was submitted to the Government of India in January, 2014. The recommendations of the report are yet to be accepted by the Government.

(b) The Central Road Fund (CRF) (State Roads) Rules, 2014 *inter-alia* stipulates earmarking 1 % out of the CRF for meeting the cost of quality control, for monitoring of works and towards training, research and development by the Central Government. Ministry of Road Transport & Highways has taken decision that the Skill Development / up gradation of workmen in the Highway Construction sector, for projects with civil works of Rs.100 Crore and above, would be taken up by the concerned Project Head / Executive Engineer looking after the concerned project through the Authorized Training centres of Directorate General of Training (DGT); preference may be given to the institutes located near the Project site. The source of funding for the training cost is from the provision of the contingency fund at a rate of 0.05% of the Total Estimated Cost of Civil Work. Besides, Ministry of Road Transport & Highways also sponsors training programme, organized by different premium institutions of the country, for officers of State Transport Department as well as traffic police for capacity building and to create talent to meet the challenges of the road transport sector.

\*\*\*\*\*

GOVERNMENT OF INDIA  
MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

LOK SABHA  
UNSTARRED QUESTION NO. 1525  
ANSWERED ON 9<sup>TH</sup> MARCH, 2017

UPGRADATION OF ROADS

1525. SHRIMATI BUTTA RENUKA:

Will the Minister of ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री

be pleased to state:

- (a) whether there is any proposal to convert Kadapa-Ranigunta road forming part of Hyderabad-Chennai and Mumbai-Chennai road from the existing two lane to four lane/six lanes;
- (b) whether any survey has been conducted on the traffic which has gone up considerably because of Chennai and Krishnapatnam Ports;
- (c) if so, the details thereof along with the estimated cost of widening the road;
- (d) the time by which the work is likely to commence and the probable date of completion; and
- (e) if not, the reasons for not considering the upgradation of this road?

ANSWER

THE MINISTER OF STATE IN THE  
MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

(SHRI PON. RADHAKRISHNAN)

(a) to (e) Kadapa-Ranigunta road has recently been notified as National Highway (NH No. 716). Feasibility study for the stretch is in progress by Government of Andhra Pradesh. As per traffic survey conducted by the State Government, the road qualifies for widening to 4-lane. As the feasibility study report/DPR has not been finalised, it is too early to say about estimate cost of widening as well as probable date of completion of the project.

\*\*\*\*\*

GOVERNMENT OF INDIA  
MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

LOK SABHA  
STARRED QUESTION NO. \*163  
ANSWERED ON 27<sup>TH</sup> JULY, 2017

AHMEDABAD-VADODARA EXPRESSWAY

\*163. SHRI VINOD LAKHAMASHI CHAVDA:  
SHRI DEVUSINH CHAUHAN:

Will the Minister of ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री

be pleased to state:

- (a) the details of funds invested in the construction of Ahmedabad-Vadodara expressway;
- (b) the amount of investment recovered so far by way of toll;
- (c) whether the amount invested on construction of said expressway is being recovered in terms of vehicles or years;
- (d) if so, the details thereof and if not, the criteria/norms adopted for the purpose; and
- (e) whether the construction of said expressway is fully completed and if not, the reasons for charging toll fee by the company?

ANSWER

THE MINISTER OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

(SHRI NITIN JAIRAM GADKARI)

- (a) to (e) A statement is laid on the Table of the House.

**STATEMENT REFERRED TO IN REPLY TO PARTS (a) TO (e) OF LOK SABHA STARRED QUESTION NO. 163 ANSWERED ON 27<sup>TH</sup> JULY, 2017 ASKED BY SHRI VINOD LAKHAMASHI CHAVDA AND SHRI DEVUSINH CHAUHAN REGARDING 'AHMEDABAD-VADODARA EXPRESSWAY'**

---

(a) to (d) The Ahmedabad - Vadodara Expressway was completed in 2004 at a civil construction cost of Rs 572.11 Cr. An amount of Rs. 479.02 crore as user fee was collected from 2004 to 2012.

In 2011, the project was awarded as a combined project, comprising Six Laning of Ahmedabad- Vadodara section of NH-8 and improvement of Ahmedabad - Vadodara Expressway(NE- 1) on DBFOT (Toll) basis. Appointed date was fixed on 01.01.2013 and construction work was completed in 2015. The concession period of the project is 25 years i.e. up to 31.12.2037.

As per provisions of the Concession Agreement, the user fee is collected by the Concessionaire from Appointed date i.e. 01.01.2013. The Concessionaire has collected user fee amounting to Rs. 798.32 crore from 01.01.2013 to 31.01.2017.

Further, in accordance with the provisions of the Concession Agreement, the Concessionaire is to pay premium to NHAI @ Rs. 309.60 Cr per annum with annual increase of 5% as compared to the immediately preceding year.

As per the data submitted by the Concessionaire, they have incurred an expenditure of Rs. 4670 Cr on developing both the stretches, and have paid Rs. 717.39 Cr to NHAI as premium, from 01.01.2013 to 31.12.2016. NHAI has approved part deferment of premium from 2014-15 onwards as per extant policy .

(e) The construction work of Ahmedabad- Vadodara Expressway was completed in 2004 and user fee collected up to 2012. Afterwards user fee for combined project of Ahmedabad- Vadodara Expressway and Six laning of Ahmedabad- Vadodara section of NH-8 is collected as per the provision of concession agreement which would continue up to 31.12.2037.

\*\*\*\*\*



## (Q. 163)

**श्री विनोद लखमाशी चावड़ा:** महोदया, मंत्री जी द्वारा दिए गए उत्तर से मैं संतुष्ट हूँ, लेकिन मैं स्वयं का अनुभव बताते हुए आपके माध्यम से मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि राष्ट्रीय राजमार्गों पर बड़े-बड़े मालवाहक वाहन, बड़े-बड़े ट्रैम्पो इत्यादि भी चलते हैं और उनके साथ छोटे-छोटे वाहन जैसे एम्बुलेंस, कारें, अन्य मुसाफिर वाहन आदि भी चलते हैं। बहुत बार भारी वाहनों की वजह से टोल नाके पर सामान्य वाहनों को लम्बे समय तक इंतजार करना पड़ता है।

मैं माननीय मंत्री जी से जानना चाहता हूँ कि इस समस्या के निदान हेतु आने वाले दिनों में मंत्री जी क्या करने वाले हैं? मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि हमारी गुजरात सरकार ने जितने भी छोटे वाहन हैं जैसे कार आदि, इनके लिए टोल फ्री व्यवस्था की है। क्या इस तरह की व्यवस्था करने की भी मंत्री जी सोच रखते हैं?

**श्री नितिन गडकरी :** महोदया, हमने फास्ट ट्रैक सिस्टम शुरू किया है। जैसे मोबाइल फोन चार्ज होता है, ऐसे ही इसमें एक स्टीकर लगा हुआ है और आप टोल नाके पर जाते हैं, तो आपको रुकने की जरूरत नहीं है। यह सिस्टम आने के बाद नई टेक्नोलॉजी भी आई है और हमने जो टेक्नोलॉजी अपनाई है, वह भी आउटडेटेड हो गई है। इसलिए एनएचएआई के चेयरमैन के साथ दो-चार दिन पहले मीटिंग हुई है। मैंने उन्हें कहा कि आप वर्ल्ड की सबसे बेस्ट टेक्नोलॉजी यूज कीजिए, जिसमें टोल नाके ही नहीं रहेंगे। इस टेक्नोलॉजी में उस नाके की एंट्री पर लोहे के डंडे पर कैमरे लगे रहेंगे और उसमें फोटोग्राफ निकलेगा। आपके बैंक एकाउंट से पैसे माइनस होंगे और आपको कहीं भी रुकने की जरूरत नहीं पड़ेगी। वर्ल्ड की बेस्ट टेक्नोलॉजी हम लाने की कोशिश कर रहे हैं और इससे रिलीफ मिलेगा। जहां तक टोल माफी की बात कही है, यह आज के समय में संभव नहीं है। यदि ऐसा एक जगह करेंगे, तो दूसरी जगहों पर भी करना पड़ेगा और ऐसा अभी मुमकिन नहीं है।

**श्री विनोद लखमाशी चावड़ा:** मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूँ कि टोल नाके के पास जितने गांव हैं, वहां के लोगों को दिन में कई बार आना-जाना पड़ता है। मेरा मंत्री जी से प्रश्न है कि खास कर इनके लिए सर्विस लेन की व्यवस्था या टोल फ्री करने की व्यवस्था करने की मंत्रालय की कोई योजना है या नहीं?

**श्री नितिन गडकरी :** महोदया, सम्मानीय सदस्य ने बहुत महत्वपूर्ण मुद्दा सदन के सामने रखा है। अभी तक फाइनेंशियल लॉस होने के कारण इसके लिए फाइनेंस मिनिस्ट्री और कैबिनेट से अप्रूवल लेने की जरूरत होती है। मैं माननीय सदस्य की बात से सहमत हूँ कि यदि गांव के लोग आस-पास जाते हैं, तो उन्हें इतना टोल देना जस्टीफाई नहीं है। इसके लिए हमने प्रपोजल तैयार किया है और वह प्रपोजल फाइनेंस मिनिस्ट्री और कैबिनेट अप्रूव करेंगे, तभी मैं ऐसा कर पाऊंगा, अदरवाइज इसमें अड़चन है।

महोदया, टोल के आस-पास बीस किलोमीटर का जो क्षेत्र है, उसके लिए मंथली पास देने की पालिसी हम ला रहे हैं और मुझे लगता है कि इससे कुछ रिलीफ मिलेगा। मैं अपनी तरफ से इस समस्या का समाधान निकालने की कोशिश कर रहा हूँ, लेकिन मेरी भी कुछ मर्यादा है, इसलिए फाइनेंस मिनस्ट्री की अप्रूवल के बिना ऐसा करना मेरे लिए संभव नहीं है।

माननीय अध्यक्ष : श्री देवुसिंह चौहान - उपस्थित नहीं।

श्री रत्न लाल कटारिया।

श्री रत्न लाल कटारिया: माननीय अध्यक्ष महोदया, आदरणीय मंत्री जी ने मेरे लोक सभा क्षेत्र- अम्बाला का एक साल में दो बार दौरा किया और फोर लेन सड़कों का जाल बिछाया, उसके लिए तो मैं इनको बहुत-बहुत बधाई देना चाहता हूँ। लेकिन, मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से पूछना चाहता हूँ कि क्या दिल्ली से यमुनानगर तक एक्सप्रेस वे बनाने का विचार मंत्रालय के अधीन चल रहा है? क्या आपने अपने विजिट के दौरान आदरणीय मुख्यमंत्री श्री मनोहर लाल जी से भी इस विषय में बात की है कि यदि वे लैंड प्रोवाइड कराएँ तो इसके ऊपर विचार हो सकता है?

श्री नितिन गडकरी : महोदया, यमुना के तट से दिल्ली से यमुनानगर तक एक्सप्रेस हाइवे बनाने का सुझाव हरियाणा के मुख्यमंत्री श्री मनोहर लाल खट्टर जी ने मुझे दिया है। उसमें कल्पना यह है कि यमुना में जब हम ड्रिलिंग करेंगे, तो जो सैंड निकलेगा, एक तरफ उसका इम्बैंकमेंट करेंगे, उसके बाद एक्सप्रेस हाइवे बनाएंगे, उसके लिए सौ मीटर की विड्थ रखेंगे। इस प्रस्ताव के लिए अभी हमने तय किया है कि मुख्यमंत्री जी के अनुरोध पर एनएचएआइ की ओर से हम इस प्रस्ताव की पहले स्टडी करवाएंगे और उसकी इकोनॉमिक वायबिलिटी की स्टडी कराएंगे, उसके बाद निर्णय करेंगे। स्टडी करने के लिए मैंने आदेश दे दिया है। जल्दी ही उसका रिपोर्ट मिलेगा, उसके बाद हम अंतिम निर्णय करेंगे।

GOVERNMENT OF INDIA  
MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

LOK SABHA  
UNSTARRED QUESTION NO. 4014  
ANSWERED ON 10<sup>TH</sup> AUGUST, 2017

MAINTENANCE FREE HIGHWAYS

4014. SHRI R. PARTHIPAN:

Will the Minister of ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री

be pleased to state:

- (a) whether the National Highways Authority of India (NHAI) and IIT-Kharagpur collaborative research project to develop technology to construct long lasting maintenance free highways is progressing well;
- (b) if so, the details thereof;
- (c) whether the IIT has communicated any success in its experiments conducted so far, if so, the details thereof; and
- (d) whether the Government is planning to use the new system on selected roads, if so, the details thereof?

ANSWER

THE MINISTER OF STATE IN THE  
MINISTRY OF ROAD TRANSPORT & HIGHWAYS

(SHRI PON. RADHAKRISHNAN)

(a) to(d) The National Highway Authority of India has assigned the works of Laboratory & Field Investigations on Paneled Cement Concrete Pavements for Highways and Research proposal on Development of High Modulus Asphalt Mixes for India Highways to IIT-Kharagpur and same are in still on experimental stage.

\*\*\*\*\*

Appendix- XI

GOVERNMENT OF INDIA  
MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

LOK SABHA  
UNSTARRED QUESTION NO. 1113  
ANSWERED ON 21<sup>ST</sup> DECEMBER, 2017

ONGOING NATIONAL HIGHWAY PROJECTS

1113. SHRI N.K. PREMACHANDRAN:

Will the Minister of ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री

be pleased to state:

- (a) whether the Government proposes to complete the ongoing National Highways development in a time bound manner, if so, the details thereof and the action taken thereon;
- (b) the progress and status of National Highway development works in the State of Kerala including Kollam;
- (c) the initiatives of the Government for development of Kollam-Kottavasal National Highway; and
- (d) the present status and progress of the work and the proposed date of completion of the work?

ANSWER

THE MINISTER OF STATE IN THE  
MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

(SHRI MANSUKH L. MANDAVIYA)

- (a) Yes, Madam. The works are being monitored by Supervision consultant/ Authority Engineer on day to day basis and also by State PWD of Kerala/Ministry/ NHAI.
- (b) 8 Nos. of National Highway development works in a length of 198km are in progress in the State of Kerala. The details are at Annexure-1.
- (c) and (d) Detailed Project Report (DPR) for Kollam-Kottavasal NH-744 for its development to two lane with paved shoulder standard is in progress.

ANNEXURE REFERRED TO IN REPLY TO PART (b) OF LOK SABHA UNSTARRED QUESTION NO. 1113 FOR ANSWER ON 21<sup>ST</sup> DECEMBER, 2017 ASKED BY SHRI N.K. PREMACHANDRAN REGARDING ONGOING NATIONAL HIGHWAY PROJECTS asked by SHRI N.K. PREMACHANDRAN.

Status of major ongoing National Highway works in the State of Kerala

Sl. No.	Name of the Project	Total length (in Km.)	Length completed (in Km.)
1.	6-laning of Vadakkanchery- Thrissur section of NH-544 on BOT(Toll) basis	28.35	22.00
2.	4-laning of Thiruvananthapuram Bypass from Kazhakuttom to Mukkola on NH-66 under EPC mode	26.80	20.25
3.	4-laning of Thiruvananthapuram Bypass from Mukkola to Kerala/Tamilnadu Border on NH-66 under EPC mode	16.20	0
4.	4-laning of Thalassery - Mahe Bypass on NH-66 on EPC mode	18.60	0
5	Construction of Alappuzha bypass on NH-66 on EPC Mode	6.80	0
6	Construction of Kollam bypass on NH-66 on EPC Mode	13.00	1.60
7	Widening to 2 lane with paved shoulders from Nattukal to Thanau Jn in Palakkad of NH 966 on EPC Mode	46.72	0
8	Rehabilitation and upgradation of NH-85 from Bodimettu to Munnar to 2 lane with paved shoulders on EPC Mode	41.78	0

\*\*\*\*\*

Appendix - III

GOVERNMENT OF INDIA  
MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

LOK SABHA  
UNSTARRED QUESTION NO. 2895  
ANSWERED ON 04<sup>TH</sup> JANUARY, 2018

**CONSTRUCTION OF BRIDGES OVER BRAHMAPUTRA**

2895. SHRI KAMAKHYA PRASAD TASA:

Will the Minister of ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS  
सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री

be pleased to state:

- (a) the number of bridges proposed to be constructed by the Government over River Brahmaputra along with the DPR prepared till date for such bridges;
- (b) the status of all the bridges to be taken up; and
- (c) the details of roads that are yet to be 4-laned in State of Assam and the progress of the 4-laning of roads from Numaligarh to Jhanji along with the funds sanctioned for maintenance works in this regard?

**ANSWER**

THE MINISTER OF STATE IN THE  
MINISTRY OF ROAD TRANSPORT & HIGHWAYS

(SHRI MANSUKH L. MANDAVIYA)

(a) & (b) Three number of bridges have been proposed for Construction by the Government over the River Brahmaputra. Consultancy services for the preparation of Detailed Project Reports (DPR) for these bridges have been awarded. The detailed of these bridges are given at **Annexure-I**.

(c) 1026 km of National Highways in Assam have been approved for four-laning, out of this 12km is under implementation with State PWD, Assam, 649km with National Highway Authority of India (NHAI) and 365km with National Highways and Infrastructure Development Corporation Limited (NHIDCL). Four laning of roads from Numaligarh to Jhanji has been awarded by NHIDCL in two packages on EPC mode under which the concessionaire/contractor is responsible for maintenance works during construction. Hence no separate fund is sanctioned for the purpose. The status of 4-laning from Numaligarh - Jhanji is given at **Annexure -II**.

## ANNEXURE-I

ANNEXURE REFERRED TO IN REPLY TO PART (a) & (b) OF LOK SABHA UNSTARRED QUESTION NO.2895 TO BE ANSWERED ON 04.01.2018 ASKED BY SHRI KAMAKHYA PRASAD TASA REGARDING "CONSTRUCTION OF BRIDGES OVER BRAHMAPUTRA"

Sl. No	NH No.	Location	Tentative Length (km)	Agency entrusted	Status of DPR
1.	127B	Between Dhubri in Assam and Phulbari in Meghalaya	14	NHIDCL	Draft DPR prepared
2.	52 & 37	Between Gohpur on NH-52 and Numaligarh on NH-37	12	NHIDCL	<u>Under preparation</u>
3.	715	Between Kaupati and Rowta	12	PWD Assam	<u>Under preparation</u>

## ANNEXURE-II

ANNEXURE REFERRED TO IN REPLY TO PART (c) OF LOK SABHA UNSTARRED QUESTION NO.2895 TO BE ANSWERED ON 04.01.2018 ASKED BY SHRI KAMAKHYA PRASAD TASA REGARDING "CONSTRUCTION OF BRIDGES OVER BRAHMAPUTRA"

Sl. No	NH	NH Section	Length (km)	Agency	Progress
1	37	Four Laning of Numaligarh to Jorhat section from Km. 402.500 to Km. 453.000 (Design Km 403.200 to Km 454.240) except Dergaon bypass (with Toll Plaza)	39.72	NHIDCL	(i) Financial Progress - 16.09% (ii) Physical Progress - 8.97%
2	37	Four Laning of Jorhat to Jhanji section from Km. 453.00 to Km. 491.08	37.8	NHIDCL	Work awarded to M/s GDCL on 09.11.2017.

\*\*\*\*\*



GOVERNMENT OF INDIA  
MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

LOK SABHA  
UNSTARRED QUESTION NO. 3836  
ANSWERED ON 9<sup>TH</sup> AUGUST, 2018

UNIFIED VEHICLE TAX SYSTEM

3836. SHRI E.T. MOHAMMED BASHEER:

Will the Minister of ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री

be pleased to state:

- (a) whether the Government proposed to have Unified Vehicle Tax System throughout the country;
- (b) if so, whether the Government has examined the losses which may arise in the State like Kerala; and
- (c) if so, the remedial steps proposed to be taken by the Government to compensate this loss?

ANSWER

THE MINISTER OF STATE IN THE  
MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS  
(SHRI MANSUKH L. MANDAVIYA)

(a) to (c) Yes Madam, a meeting of the Group of Transport Ministers of the States was held on 19.04.2018 which has recommended Harmonisation of Motor Vehicle Taxes across different States. States have been requested to examine the proposal.

\*\*\*

GOVERNMENT OF INDIA  
MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

LOK SABHA  
STARRED QUESTION NO. 43  
ANSWERED ON 13<sup>TH</sup> DECEMBER, 2018

CONSTRUCTION OF NATIONAL HIGHWAYS

\*43. SHRI RAVINDRA KUMAR PANDEY:  
DR. RAVINDRA KUMAR RAY:

Will the Minister of ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री

be pleased to state:

(a) whether it is a fact that the National Highways (NHs) network in the country has grown manifold during the last four years and if so, the details thereof;

(b) whether construction of National Highways, NH-333, NH-114A and NH-133 is running behind schedule and if so, the time by which the construction of these highways is likely to be completed;

(c) whether the Government has taken steps for construction of new National Highways from Madhupur-Loharjori, Godda-Pakur and Kahalgaon-Barahat Mirza Chowki and if so, the details thereof;

(d) whether in principle approval has been given for construction of four lane road from Bagodar to Deoghar via Seria-Dhanwar-Jamua-Chakai and Jasdeeh located on NH-2 and to declare the road from Chitra to Fatehpur Mod, Teesri, Gawan and Satgawan Govindpur PWD Road as National Highway; and

(e) if so, the details thereof including the status of both the roads along with the time by which the construction on these roads is likely to be started?

ANSWER

THE MINISTER OF STATE IN THE  
MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

(SHRI MANSUKH L. MANDAVIYA)

(a) to (e) A statement is laid on the Table of the House.

**STATEMENT REFERRED TO IN REPLY TO PARTS (a) TO (e) OF LOK SABHA STARRED QUESTION NO. 43 ANSWERED ON 13.12.2018 ASKED BY SHRI RAVINDRA KUMAR PANDEY AND DR RAVINDRA KUMAR RAY REGARDING CONSTRUCTION OF NATIONAL HIGHWAYS**

---

(a) This Ministry is primarily responsible for development and maintenance of National Highways (NHs) in the country. The total length of NHs has been enhanced from about 91,287 km as on 31.03.2014 to about 1,31,326 km at present. Further, the Ministry has approved In-Principle declaration of about 53,031 km length of State roads as new NHs subject to outcome of the Detailed Project Reports (DPRs).

(b) The total lengths of NH-333, NH-114A and NH-133 are about 161 km (Bihar - 141 km, Jharkhand- 20 km), 311.60 km (Jharkhand - 298 km, West Bengal -13.60 km) and 134 km (Bihar - 11 km, Jharkhand - 123 km) respectively.

Projects in about 59 km (Bihar - 39 km, Jharkhand - 20 km) and 156.90 km (Jharkhand) length have been taken up on NH-333 and NH-114A respectively. Of which about 32 km (Bihar - 12 km, Jharkhand - 20 km) and 63.4 km (Jharkhand) have been completed on these NHs respectively. Project in about 48 km (Bihar - 11 km, Jharkhand - 37 km) taken up on NH-133 have been completed. Projects in about 27 km (Bihar), 93.5 km (Jharkhand) on NH-333, NH-114A respectively are in various stages of progress; these are now targeted for completion in a phased manner by February, 2020.

National Highways Authority of India (NHAI) had invited bids for projects for widening to four lanes of Pirpaiti (km 1.7) – Gandhigram (km 50.80) – Hansdiha (km 95.77) of NH-133 in the State of Jharkhand under two packages (Package 1: km 1.7 – 50.8; Package 2: km 50.8 – 95.77) on 22.08.2017 and 26.09.2017 respectively with extended bid due dates as 24.01.2018 and 08.01.2018 respectively in anticipation of completion of pre-construction activities in the intervening period. However, due to development concerning allotment of coal block affecting 20 km of package alignment, the alignment of both the packages is under review by NHAI in consultation with Bharat Coking Coal Ltd. (BCCL), Eastern Coalfields Ltd. (ECL), State Government of Jharkhand and other Stake holders. It is premature to indicate any time frame for development of the stretch at this stage pending finalization of its revised alignment, land acquisition plan and Detailed Project Report (DPR) in mutual consultation with the stakeholders.

The bids for project for widening to two lane and strengthening of NH - 114A between km 141 and 184 could not be finalized as the matter is subjudice in the Hon'ble High Court of Delhi.

Balance length of about 102 km of NH-333 in Bihar and 154.7 km length of NH-114A (Jharkhand - 141.10 km, West Bengal - 13.60 km) are being maintained in traffic worthy conditions as per inter-se priority and availability of funds.

The details of projects taken up on NH-333, NH-114A and NH-133 along with their sanctioned costs, initial target dates for completion, present status and revised targets for completion is **Annexed**.

(c) to (c) The total length of NHs in the State of Jharkhand has been enhanced from about 2,968 km as on 31.03.2014 to about 3,367 km at present. Further, about 2,092 km length of State roads for the State of Jharkhand have been approved "In-Principle" for their declaration as new NHs subject to outcome of their DPRs. Initiatives have also been taken up for preparation of these DPRs.

The stretches of State roads connecting Madhupur-Loharjori, Bagodar – Saria – Dhanwar – Jamua – Chakai - Jasdeh – Deoghar and Chatra – Teesri – Gawan – Satgawan – Gobindpur – Fatehpur Mod have been approved "In-Principle" for declaration as new NHs subject to outcome of their DPRs. Further, two nos. of works under Central Road Fund (CRF) Scheme have been sanctioned in the Pataldih - Deori-Gawan- Satgawan section in total length of about 73 km for total estimated costs of Rs. 164.47 crore.

The alignment of NH-333A has been extended from Godda upto junction with NH-133A near Pakur in the State of Jharkhand via Suderpahari, Litipara vide notification dated 19.09.2018. Process has been initiated for preparation of its DPR.

NHAI is in advanced stage of finalization of the DPR for development of Munger – Mirzachowki section of NH-80 (new NH-33) between km 65 to km 190 in the State of Bihar to four lane standards including Bhagalpur bypass, of which Kahaigaon-Mirza Chowki is a part. Barahat is connected with Kahaigaon – Mirza Chowki section of NH-33 via NH-133, which has already been widened to two lane with paved shoulders in March, 2017.

## ANNEXURE

ANNEXURE REFERRED TO IN REPLY TO PART (b) OF LOK SABHA STARRED QUESTION NO. 43 ANSWERED ON 13.12.2018 ASKED BY SHRI RAVINDRA KUMAR PANDEY AND DR RAVINDRA KUMAR RAY REGARDING CONSTRUCTION OF NATIONAL HIGHWAYS

The details of projects taken up on NH-333, NH-114A and NH-133

Sr. No.	NH No.	State	Name of Work	Length (in km)	Date of Sanction	Sanctioned cost (Rs in crore)	Original/ Revised target date of completion	Length completed (in km)	Physical Progress (in %)	Remark
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
1	333	Bihar	Bridge at km 24		27.01.2017	5.16	21.03.2019		10	
2			Strengthening & Widening to 2-Lane with paved shoulder in km 62 to km 75	13	18.11.2016	68.51	20.06.2018/ 31.12.2018	12	91	Delay due to forest clearance
3			Strengthening & Widening to 2-Lane with paved shoulder in km 115 to km 141.05	26	28.03.2018	95.77	17.02.2020	0	2	
4		Jharkhand	Widening to 2-Lane with paved shoulder in km 144 to km 165	20	14.09.2016	86.82	12.03.2018	20	100	completed
5	114A	Jharkhand	Strengthening work in lan 12.325 to 62.750	50.44	15.02.2018	60.23	08.01.2019	28	70	
6			Widening to 4 lane from Km 87.00 to 141.20	41		-	-	0	-	Preparation of DPR in progress; likely to be completed by 28.02.2019.
7			Widening Strengthening to 2-lane with paved shoulder from km 141.00 to 184.00	44	27.12.2016	196.00	-	0	-	Bidding for civil work could not be finalized; matter is sub-judice in Hon'ble High Court, Delhi.
8			Widening to two lane with paved shoulder & Geometric Improvement s from km 184 to 216	32	24.03.2017	102.59	29.08.2019	0	-	work started on 31.07.2018

Sr. No.	NH No.	State	Name of Work	Length (in km)	Date of Sanction	Sanctioned cost (Rs in crore)	Original/ Revised target date of completion	Length completed (in km)	Physical Progress (in %)	Remark
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
9			Widening Strengthening to 2-lane with paved shoulder from km 216.00 to 244.482	28.48	31.03.2015	166.44	04.01.2018	28.48	100	completed
10			Strengthening of road in km 244.482 to 251.400	6.92	31.08.2017	8.16	15.04.2018	6.92	100	completed
11			Widening to 2-lane with paved shoulder & improvement from km 251.40 to 290.300	39.06	20.09.2017	96.47	22.07.2019	0	28	
12	133	Bihar	Widening & Strengthening to 2-lane with paved shoulder from km 0.00 to 10.90	11.00	31.03.2015	28.04	27.03.2017	11	100	completed
13		Jharkhand	Widening & Strengthening to 4-lane with paved shoulder from km 1.7 to 95.77 of NH-133	86.00		-	-	-	-	The alignment is under review due to development concerning allotment of coal block
14			Widening & Strengthening to 2-lane with paved shoulder from km 94.00 to 131.00 of NH-133	37	31.03.2015	183.72	07.02.2018	37	100	completed

\*\*\*\*\*

GOVERNMENT OF INDIA  
MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

LOK SABHA  
UNSTARRED QUESTION NO. 2727  
ANSWERED ON 27<sup>TH</sup> DECEMBER, 2018

**NORMS FOR CLASSIFICATION AS NH**

2727. SHRI VINAYAK BHAURAO RAUT:  
DR. PRITAM GOPINATH MUNDE:  
DR. SHRIKANT EKNATH SHINDE:  
SHRI RAM CHARITRA NISHAD:  
SHRI SHRIRANG APPA BARNE:  
SHRI DHARMENDRA YADAV:

Will the Minister of ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS  
सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री

be pleased to state:

- (a) whether there are norms fixed to assign the National Highway (NH) tag to a road that also includes plying of 5000 vehicles per day and if so, the details thereof;
- (b) whether the Central Government of India is making efforts to finalize the new norms in this regard;
- (c) if so, the details thereof and the progress made so far in this regard;
- (d) whether the Central Government of India have also indentified the roads which will be designated as National Highways as well as to provide all necessary amenities on these highways; and
- (e) if so, the details thereof and the time by which a final decision is likely to be taken in this regard?

**ANSWER**

THE MINISTER OF STATE IN THE  
MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

(SHRI MANSUKH L. MANDAVIYA)

(a) to (c) Inter Ministerial consultations are in progress for formulation of parameters / criteria for notifying State Roads as new National Highways (NHs).

(d) and (e) The total length of National Highways (NHs) has been enhanced from about 91,287 km as on 31.03.2014 to about 1,31,326 km at present. Further, the Ministry has approved In-Principle declaration of about 53,031 km length of State roads as new NHs subject to outcome

of their Detailed Project Reports (DPRs); initiatives have also been taken up for preparation of the DPRs.

Separate initiatives have been taken up for developing various types of Wayside Amenities and Toilet Blocks, etc., on existing NHs.

National Highways Authority of India (NHAI) has conceptualized plans for setting up of comprehensive Wayside Amenities for providing parking for cars, buses and trucks, restaurants/food courts, dhaba, fuel station, minor repair shop, rest rooms for passengers, dormitories for drivers, kiosks for sale of miscellaneous sundry items, etc.

Further, NHAI has also conceptualized plans for setting up Highway Nests through Private Participation wherein private land owners/entrepreneurs/persons having minimum land area of more than 1 Ha abutting the National Highways can participate for development of wayside amenities as a Co-Branding partnership with NHAI.

Initiatives have also been taken for setting up of Highway Nests (Mini) at toll plazas for convenience of highway users for their safe and comfortable journey with provision of toilets, kiosks for sale of dry snacks, tea and coffee vending machine and Water, Automated Teller Machine (ATM), etc.

In addition, toilet facilities are being provided at Toll plazas of NHAI for convenience of Highway users.

So far 389 nos. of Highway Nests (Mini) have been developed. About 1,129 nos. of toilet blocks have been constructed in the Toll plazas. Letter of Awards (LOA) have been issued for setting up of 03 nos. of Wayside Amenities and 09 nos. of Highway Nests.

\*\*\*\*\*



GOVERNMENT OF INDIA  
MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

LOK SABHA  
STARRED QUESTION No. 81  
ANSWERED ON 27<sup>TH</sup> JUNE, 2019

CONSTRUCTION OF ROADS

981. SHRI RAMDAS C. TADAS:  
SHRI CHANDRA PRAKASH JOSHI:

Will the Minister of ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री

be pleased to state:

- (a) the number of proposals regarding road construction projects received from the State Governments of Maharashtra and Rajasthan during the last three years;
- (b) the number and details of proposals approved by the Union Government and the proposals lying pending for consideration; and
- (c) the time by which the pending proposals are likely to be cleared?

ANSWER

THE MINISTER OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

(SHRI NITIN JAIRAM GADKARI)

(a) to (c)- A statement is laid on the Table of the House.

STATEMENT REFERRED TO IN REPLY TO PARTS (a) TO (c) OF LOK SABHA STARRED QUESTION NO.81 FOR ANSWER ON 27.06.2019 ASKED BY SHRI RAMDAS C.TADAS AND SHRI CHANDRA PRAKASH JOSHI REGARDING CONSTRUCTION OF ROADS

(a) & (b) The number of proposals received and number of proposals approved along with their sanctioned cost for construction of roads in the state of Maharashtra and Rajasthan during the last three years are as under:

Sl.No.	Scheme	Maharashtra			Rajasthan		
		No. of Proposals received	No. of Proposals approved	Sanctioned Cost (Rupees in Crore)	No. of Proposals received	No. of Proposals approved	Sanctioned Cost (Rupees in Crore)
1.	NH(O)	245	245	45225.00	114	114	3326.00
2.	CRF	52	52	2641.00	47	38	1438.00
3.	NHDP-IV	10	10	7993.00	Nil	Nil	Nil
4.	LWE	1	1	7.71	Nil	Nil	Nil
	<b>Total</b>	<b>308</b>	<b>308</b>	<b>55866.71</b>	<b>161</b>	<b>152</b>	<b>4764.00</b>

(c) 9 proposals of Central Road Fund (CRF) for the State of Rajasthan were submitted by State Government in March, 2019, which could not be sanctioned due to Bank of sanction ratio exceeding permissible limit as per CRF Act, 2000 and enforcement of Model code of Conduct in March, 2019 for Lok Sabha Elections, 2019. With the amendment of CRF Act, 2000 through Finance Act, 2018 and replacing the earlier Act, the new Act viz "Central Road Infrastructure Fund Act, 2000" sanction of schemes for State Road is no longer a function of the Central Government.

\*\*\*\*\*

**11.03 hrs**

**ORAL ANSWERS TO QUESTIONS**

**माननीय अध्यक्ष :** क्वेश्चन 81, रामदास तडस ।

...(व्यवधान)

**(Q. 81)**

**श्री रामदास तडस :** अध्यक्ष जी, मैं धन्यवाद मानता हूँ कि मेरे संसदीय क्षेत्र में 55 सालों में एक नेशनल हाईवे रोड था, अभी आठ नेशनल हाईवे हो गए हैं। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से निवेदन करता हूँ कि मेरे संसदीय क्षेत्र वर्धा के अंतर्गत कुलगाम से कारंजा महत्वपूर्ण सड़क निर्माण कार्य भारतमाला परियोजना में प्रस्तावित होने की जानकारी है। इस महत्वपूर्ण राष्ट्रीय महामार्ग का विकास कार्य जल्द प्रारंभ करने के लिए सरकार क्या कदम उठा रही है?

**श्री नितिन जयराम गडकरी :** माननीय स्पीकर महोदय, भारतमाला में करीब चौबीस हजार किलोमीटर के मार्ग को लिया गया है। इसका उल्लेख सम्मानीय सदस्य ने किया है, उसको भी लिया गया है। जब कोड ऑफ कंडक्ट चल रहा था, तब अधिकारियों ने प्रायोरिटी वन और प्रायोरिटी टू करके कुछ प्रोजेक्ट लिए थे और कुछ प्रोजेक्ट पीछे डाल दिए थे। नई सरकार की स्थापना होने के बाद मैंने सूचना दी है कि प्रायोरिटी बंद कीजिए और सभी काम शुरू कीजिए। हम लोग पैसा खड़ा करके काम करेंगे क्योंकि यह देश की आवश्यकता है। प्रायोरिटी अब खत्म कर दी है, ऐसी सूचना विभाग को भी दी गई है। आप जो कह रहे हैं कुलगाम से कारंजा तक का डीपीआर का काम शुरू है। जिसको काम दिया गया था, उसको एक साल हो गया है, उसने बराबर काम नहीं किया, मैंने आज ही उसको इंस्ट्रक्शन दी है, दो महीने के अंदर डीपीआर पूरा करेंगे और लैंड एक्विजिशन का प्रोपोजल साथ लाकर इसको अनुमति देकर कार्य का शुभारंभ करेंगे।

**श्री रामदास तडस :** माननीय अध्यक्ष जी, वर्धा संसदीय क्षेत्र के अंतर्गत भुट्टी बोरी-वर्धा-यवतमाल राष्ट्रीय महामार्ग-361 का काम चालू है। देओली शहर के साथ अनेक जगह से बाईपास जा रहा है। एनएच वाले बोलते हैं कि यह रास्ता शहर में जाने के लिए है उस क्षेत्र में बाईपास नहीं जा रहा है।

यहां वाले कह रहे हैं कि हमारे यहां से नहीं जा रहा है, दोनों में फुटवार हो रहा है। नेशनल हाईवे से जो रोड जा रही है, उसके बाजू में शहर के लिए जो सड़क जाती है, इसका काम लंबित है। मैं जानना चाहता हूँ कि इसके लिए माननीय मंत्री जी क्या करेंगे?

**श्री नितिन जयराम गडकरी:** माननीय अध्यक्ष जी, यह बात सच है कि जब हम बाईपास बनाते हैं तो शहर से जो पुराना रास्ता जाता है, उसे ऑटोमेटिकली स्टेट को हैंडओवर करते हैं या म्युनिसिपल कार्पोरेशन को करते हैं, उसकी जिम्मेदारी हमारे ऊपर नहीं रहती है। क्योंकि हम नया रोड बना रहे हैं, हमने इसके लिए पालिसी बनाई है और हमने उसे स्वीकृति भी दी है, लेकिन अधिकारी उसका अमल नहीं करते हैं। वह पालिसी है कि पुराने रोड को ठीक करके उसे फिर से डीनोटीफाई करें, उसे स्टेट गवर्नमेंट या वहां की म्युनिसिपल कार्पोरेशन को हैंड ओवर करें। इसका क्रियान्वयन ठीक से नहीं हो रहा है। इन कार्यों में बीच में थोड़ी ढिलाई बरती गई थी।

महोदय, इनके काम के बारे में मैंने आज सूचना दी है, इसे हम पूरा करेंगे, इसे डीनोटीफाई करेंगे, नगर परिषद् को हैंडओवर कर देंगे।

**श्री सी.पी. जोशी :** माननीय अध्यक्ष जी, मैं सबसे पहले माननीय प्रधानमंत्री जी और माननीय मंत्री जी का आभार प्रकट करना चाहता हूँ राजस्थान का जिस प्रकार से आपने जवाब दिया है, क्योंकि पिछले पांच वर्षों में, पूरे राजस्थान और चित्तौड़गढ़ संसदीय क्षेत्र में चाहे नेशनल हाईवे हों या सीआरएफ सड़कें हो या नए नेशनल हाईवे डिकलेयर करने हों, मैं उसके लिए सबकी ओर से आपका आभार प्रकट करना चाहता हूँ। विशेष तौर से चारधाम की यात्रा पर जाने वाले करोड़ों धर्मावलम्बियों के लिए पहली बार चारधाम की यात्रा का मार्ग सुलभ बनाने का काम शुरू किया है, मैं उनकी ओर से भी आपको धन्यवाद अर्पित करना चाहता हूँ।

दिल्ली से अहमदाबाद नेशनल हाईवे का फोर लेन से सिक्स लेन का काम शुरू हो गया है। यह बहुत तेज गति से चल रहा है। दिल्ली-मुम्बई गया एक्सप्रेसवे बन रहा है जिसकी चौड़ाई 120 मीटर है। यह कई क्षेत्रों के नजदीक से होकर गुजर रहा है। यहां कई औद्योगिक क्षेत्र हैं, सीमेंट हब है, जिनका प्लांट है और यहां विश्व प्रसिद्ध विरासत है। वडोदरा से कांडला पोर्ट तक यह रास्ता

जाएगा। क्या इसमें ऐसे जिला मुख्यालयों या बड़े औद्योगिक क्षेत्रों को भी जोड़ने का कोई प्रावधान है?

**श्री नितिन जयराम गडकरी :** माननीय स्पीकर महोदय, आप भी जानते हैं कि यह देश का ऐसा पहला हाईवे है जो पांच राज्यों - मध्य प्रदेश, गुजरात, राजस्थान, महाराष्ट्र और हरियाणा के बैकवर्ड और ट्राइबल सैक्टर से जा रहा है। अगर हम मुम्बई-अहमदाबाद लाइन पर जाते हैं तो लैंड एक्विजिशन की कॉस्ट छः से सात करोड़ रुपये प्रति हेक्टेयर पड़ती क्योंकि यह डैवलप्ड एरिया है। हमें बैकवर्ड एरिया के कारण अनेक जगह 80 लाख रुपये प्रति हेक्टेयर कॉस्ट पड़ी। दिल्ली से मुम्बई 12 घंटे का समय लगेगा और दिल्ली से मुम्बई का डिस्टेंस 120 किलोमीटर कम होगा। मुझे विश्वास है कि दिल्ली से मुम्बई 12 घंटे में पहुंचा जाएंगे। इसमें केवल अड़चन यह है कि अगर हर डिस्ट्रिक्ट को जोड़ देंगे तो डिस्टेंस बढ़ जाएगा। यह संभावना नहीं है। जयपुर बड़ा शहर है। यह गुडगांव, अलवर, सवाई माधोपुर, झाबुआ, रतलाम से होकर वडोदरा से मुम्बई जा रहा है। इसके आजू-बाजू में जो बड़े शहर हैं, उसे कनेक्टिविटी में जोड़ने का काम करेंगे लेकिन अगर इसे जिलों में ले जाएंगे तो गड़बड़ हो जाएगी, डिस्टेंस भी बढ़ेगा।

**माननीय अध्यक्ष:** कोटा भी जा रहा है।

**श्री नितिन जयराम गडकरी:** मुझे पता नहीं है कि कोटा से दिल्ली का कितना डिस्टेंस है?

**माननीय अध्यक्ष:** 500 किलोमीटर है।

**श्री नितिन जयराम गडकरी:** करीब साढ़े तीन घंटे में कोटा चले जाएंगे। यह हाईवे राजस्थान, महाराष्ट्र, गुजरात के लिए वरदान है। सबसे बड़ी बात यह है कि रोड के बाजू में जो डैवलपमेंट होता है, मैं सदन के मार्फत देश के एन्टरप्रेन्योर्स और उद्योगपतियों को कहना चाहता हूँ जो लाजिस्टिक पार्क का काम करना चाहते हैं या स्मार्ट सिटी खड़ी करना चाहते हैं तो लैंड अवेलेबल है। गुडगाँव, फरीदाबाद और ओखला, यहीं सब डेवलपमेंट करने के बजाय इस रोड पर अब लैंड एवलेबल है। यहां आएंगे तो जरूर फायदा होगा। एक कोशिश और कर रहे हैं, कल ही हमने इस पर वर्क शुरू किया है। जैसे रेलवे की इलेक्ट्रिक केबल होती है, वैसे दिल्ली से मुम्बई तक एक

इलेक्ट्रिक केबल दोनों साइड में रखकर 40 टन के ट्रक में क्या यह ट्रांसपोर्ट हो सकता है, इसके बारे में भी अध्ययन शुरू किया है। यह होगा तो लॉजिस्टिक कॉस्ट एकदम कम हो जाएगी और हमारे देश में एक ट्रक ज्यादातर सवा दो सौ, ढाई सौ किलोमीटर चलता है। अमरीका में सात सौ किलोमीटर चलता है। अभी दिल्ली से मुम्बई जाने के लिए चार दिन लगते हैं, पर इस हाइवे के बनने के बाद यह केवल 28 घंटे में हो जाएगा। इससे डीजल पथूल की बचत होगी, लॉजिस्टिक कॉस्ट कम होगी और इसके बाजू में स्मार्ट सिटी, लाजिस्टिक पार्क होगा, इससे नया डेवलपमेंट होगा और ट्राइबल और बैकवर्ड एरिया में एक नया ग्रोथ इंजन हाइवे होगा और इसको जिले से कनेक्ट करने के लिए जरूर कोशिश करेंगे।

**श्री तपन कुमार गोगोई :** माननीय अध्यक्ष महोदय, मैं असम से हूँ। असम में अभी फोर लेन का काम चल रहा है। असम में नुमालीगढ़ से डिब्रूगढ़ तक और नगांव से पटासपुर होकर जो काम चल रहा है, वह काम अभी धीमी गति से चल रहा है। जो एग्जिस्टिंग रोड है वह रोड अभी खराब हो गई है। इस रोड को मेंटेन करने का काम गवर्नमेंट ऑफ इंडिया करेगी या जिस कंपनी को यह काम मिला है वह कंपनी करेगी? अभी तक ऐसा कुछ नहीं है। एजिटेशन हों रहा है। इतने खराब रास्ते को कौन मेंटेन करेगा? मेरा मंत्री महोदय से प्रश्न है कि जो एग्जिस्टिंग रोड है, उसको कौन मेंटेन करेगा? जो धीमी गति से नेशनल हाइवे, फोर लेन का काम चल रहा है उस काम को स्पीड से करना चाहिए।

**श्री नितिन जयराम गडकरी :** मैं सम्मानीय सदस्य को नम्रतापूर्वक निवेदन करूंगा, सभी सदस्यों के लिए मैं कहूंगा कि कोई भी काम अगर बंद है या कम स्पीड से चल रहा है तो अपने लेवल पर पहले आप यह जानकारी प्राप्त कर लीजिए कि यह क्यों नहीं चल रहा है, उसके प्रॉब्लम्स क्या हैं? मेजोरिटी जगह पर लैंड एक्विजिशन राज्य सरकार करती है। असम के मुख्य मंत्री जी के साथ भी मेरी मीटिंग हुई है। हम कॉन्ट्रैक्ट दे देते हैं। दो-दो, तीन-तीन साल मशीनरी खड़ी रहती है। कॉन्ट्रैक्टर की हालत खराब हो जाती है। बैंक में अकाउंट एन.पी.ए. हो जाता है, पर लैंड नहीं मिलती है। ये प्रोजेक्ट पूरा न होने का कारण क्या है, धीमी गति से चलने का कारण क्या है इसका

कारण आप ढूँढ़ लीजिए। आज मेरे पास इसकी जानकारी नहीं है। मैं भी ले लूंगा। दूसरी बात मैं कहूंगा कि जब तक अगर खराब है, तो मैं डिपार्टमेंट को सूचना देकर सुधार दूंगा। पर आप वहां के मेम्बर ऑफ पार्लियामेंट होने के नाते सभी सम्मानीय सदस्य रोड के काम में क्यों दिक्कत है, इसके लिए स्टेट गवर्नमेंट से फौलोअप करें। लैंड एक्विजिशन अगर हमें जल्दी में दे देंगे तो आपको यह तकलीफ नहीं होगी। 80 परसेंट लैंड मिले बिना हम अप्प्रॉइंटमेंट डेट नहीं देते। थोड़ा आपका भी सहयोग मिलेगा ताकि जिलाधिकारी जो स्टेट गवर्नमेंट की तरफ से लैंड एक्विजिशन का काम करते हैं, इसमें अगर गति आ जाएगी तो ये दिक्कतें नहीं आएंगी और निश्चित रूप से अगर दिक्कतें आती हैं और आपके सहयोग से अगर वह सुलझायी जाती हैं तो काम की गति बढ़ सकती है।

GOVERNMENT OF INDIA  
MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

LOK SABHA  
UNSTARRED QUESTION NO. 2119  
ANSWERED ON 04<sup>TH</sup> JULY, 2019

RING ROADS IN SMALL CITIES OF TAMIL NADU

2119. SHRI SU. THIRUNAVUKKARASAR:  
SHRI MANICKAM TAGORE B.:

Will the Minister of ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS  
सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री

be pleased to state:

- (a) whether the Government proposes to construct a Ring Road in selected smart cities in the State of Tamil Nadu to reduce traffic problem;
- (b) if so, the details thereof;
- (c) the time by which the ring road is likely to be started and completed in these smart cities;
- (d) whether such ring road is also proposed in Sivakasi and Thiruthangal in Vidudhunagar district of Tamil Nadu in view of long pending public demand; and
- (e) if so, the details and the present status thereof?

ANSWER

THE MINISTER OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

(SHRI NITIN JAIRAM GADKARI)

- (a) to (c) To decongest the traffic, half Ring Roads for Coimbatore and Madurai cities are proposed by National Highways Authority of India (NHAI) covering a length of about 80km for each city. Detailed project Report (DPR) for Ring Road to Coimbatore city starting at NH-181 near Therkkupalayam on the Northern side and terminating at NH-544 near Thirumalayampalayam on the Southern side has been taken up. In case of Ring Road for Madurai city contract agreement for Phase-I from Vadipatti to Chittampatti for a length of 30.00 Km at a cost of Rs. 493.02 Crore was signed on 21.2.2019 with completion period of 24 months after declaration of appointed date. Due to the status quo orders issued by the Madurai Bench of Hon'ble High Court of Madras on 24-04-2019, Land Acquisition process for the project is held up. For Phase-II of Madurai Ring Road of 50.00 km length, preparation of DPR has been taken up.
- (d) & (e) The work of forming Sivakasi Outer Ring Road is taken up by the Highway Department of the Government of Tamil Nadu. Thiruthangal is also involved in the total 10 villages in this Sivakasi Ring Road project. In the first phase, the State Government has sanctioned Land Acquisition for this Ring Road for 22 km length at a cost of Rs. 33.50 Crore, which was revised to Rs. 82.45 crores to cover additional length and land acquisition is in progress.

\*\*\*\*\*



GOVERNMENT OF INDIA  
MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

LOK SABHA  
UNSTARRED QUESTION NO. 2234  
ANSWERED ON 4<sup>TH</sup> JULY, 2019

AMENDMENT IN RULES REGARDING NHs

2234. SHRI ANIL FIROJIYA:

Will the Minister of ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री

be pleased to state:

- (a) whether the Government proposes to amend the rules pertaining to National Highways (NHs);
- (b) if so, the details thereof;
- (c) whether the Government proposes to give relief to common man as well as transporters and corporate sector;
- (d) if so, the details thereof; and
- (e) the time by when the new rules are likely to be implemented?

ANSWER

THE MINISTER OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

(SHRI NITIN JAIRAM GADKARI)

(a), (b) and (e) The Ministry has initiated the process of amending the National Highways Rules, 1957.

(c) and (d) Various facilitation measures provided for Transporters are increase in Axle load limits allowing carriage of higher payloads, increase in fitness periodicity from one year to two years, simplification in terms and conditions of National Permit, allowing Transporters to carry documents in electronic form.

\*\*\*\*\*

LOK SABHA  
STARRED QUESTION NO. 261  
ANSWERED ON 11<sup>TH</sup> JULY, 2019

**CONSTRUCTION OF NATIONAL HIGHWAYS**

\*261. SHRIMATI JYOTSNA CHARANDAS MAHANT:

Will the Minister of ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS  
सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री

be pleased to state:

- (a) the details of National Highways (NHs) proposed to be constructed in Chhattisgarh;
- (b) the total length in kilometre of each NH proposed to be constructed along with the length in kilometre of NH constructed so far; and
- (c) the time by which construction of all these NHs is likely to be completed?

**ANSWER**

THE MINISTER OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

(SHRI NITIN JAIRAM GADKARI)

(a) to (c) A statement is laid on the Table of the House.

**STATEMENT REFERRED TO IN REPLY TO PARTS (a) TO (c) OF LOK SABHA  
STARRED QUESTION NO.261 FOR ANSWER ON 11.07.2019 ASKED BY SHRIMATI  
JYOTSNA CHARANDAS MAHANT REGARDING CONSTRUCTION OF NATIONAL  
HIGHWAYS**

---

(a) to (c) A length of 628 km of National Highways passing through State of Chhattisgarh is proposed to be constructed during next two years i.e. 2019-20 & 2020-21. A length of 1451 Km of National Highways has been constructed during last five years (2014-19) in the state of Chhattisgarh. The details of total length in kilometre of each National Highways (NHs) proposed to be constructed along with the length in kilometre of NH constructed so far and the time by which construction of all these NHs is likely to be completed is annexed below.

ANNEXURE

ANNEXURE REFERRED TO IN REPLY TO PART (a) TO (c) OF LOK SABHA STARRED QUESTION NO. 261 FOR ANSWER ON 11.07.2019 ASKED BY SHRIMATI JYOTSNA CHARANDAS MAHANT REGARDING CONSTRUCTION OF NATIONAL HIGHWAYS.

**A) Length of each NHs proposed to be constructed:**

Sr. No.	NH. No	Length proposed to be constructed (km)		Target date of completion
		2019-20	2020-21	
1	NH-78(New NH-43)	104.60	115.36	March-2021
2	NH-130 A	21.0	11.40	Nov-2020
3	NH-217(New NH-353)	7.00	--	March-2020
4	NH-43(New NH-30)	42.00	74.88	March-2021
5	NH-12A(New NH-30)	13.00	--	March-2020
6	NH-216(New NH-153)	11.00	12.00	March-2021
7	NH-111(New NH-130)	31.50	58.3	March-2021
8	NH-200(New NH-49)	26.00	--	March-2020
9	NH-6 (New NH -53)	--	4.00	March-2021
10	NH-16 (New NH-63)	--	2.50	March-2021
11	NH-202 (New NH 163)	0.65	--	March-2020
12	NH 343	1.29	--	March-2020
13	NH 200 (New NH 30)	48.58	--	February 2020
14	NH 200 (New NH 130)	42.45	--	October 2019
	<b>Total</b>	<b>349.07</b>	<b>278.44</b>	
	<b>Grand Total</b>		<b>627.51 km</b>	

**B) Length of each NHs constructed so far:**

Sr. No.	NH. No	Length constructed so far (km)				
		2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19
1	NH-78(New NH-43)	13.30	0.00	25.00	3.00	73.665
2	NH-130 A	0.00	15.40	33.60	0.00	0.00
3	NH-217(New NH-353)	5.40	0.00	4.00	9.00	29.20
4	NH-43(New NH-30)	16.10	39.22	90.135	35.575	7.51
5	NH-12A(New NH-30)	10.10	25.48	46.35	28.20	4.55
6	NH-216(New NH-153)	0.00	0.00	10.875	39.575	7.51
7	NH-111(New NH-130)	0.00	0.00	22.143	46.417	27.64
8	NH-200(New NH-49)	35.96	0.00	10.97	65.54	45.83
9	NH 930	0.00	26.00	0.00	0.00	0.00
10	NH 130 C	0.00	73.6	0.00	0.00	0.00
11	NH 6 (New NH 53)	62.90	63.32	28.37	18.51	0.00
12	NH 202 (New NH 163)	0.00	0.00	0.00	36.00	0.00
13	NH 43 (New NH 63)	0.00	0.00	0.00	0.00	17.88
14	NH 45	0.00	0.00	0.00	0.00	32.00
15	NH 16 (New NH 63)	32.00	39.40	35.20	44.20	0.00
16	NH 221 (New NH 30)	4.00	7.60	46.64	20.72	0.00
17	NH 200(New NH 130)	0.00	0.00	11.104	23.355	1.04
	<b>Total</b>	<b>179.7</b>	<b>290.02</b>	<b>364.38</b>	<b>370.33</b>	<b>246.67</b>
	<b>Grand Total</b>			<b>1451.11 km</b>		

\*\*\*\*\*

07.2019

## ORAL ANSWERS TO QUESTIONS

**HON. SPEAKER:** Question No. 261.

(Q. 261)

**SHRI VALLABHANENI BALASHOWRY:** Sir, my supplementary is relating to the six-laning of Vijayawada Bypass Section of NH-16. It is also called Vijayawada bypass road, Gundugolanu Section of NH-16 and locally it is called as Inner Ring Road.

The main objective of this road is to divert the trucks from entering into the city of Vijayawada and also bring down the pollution level.

Sir, there are two packages – Package III and Package IV. Under Package III, a 6-lane bypass has been proposed from Chinnavutupally to Gollapudi on Vijayawada – Gundugolanu Section of NH-16. Under Package IV, a 6-lane bypass has been proposed ...*(Interruptions)*

**माननीय अध्यक्ष:** माननीय सदस्य, आप एक मिनट के लिए बैठ जाइए। यह सवाल छत्तीसगढ़ का है।

माननीय सदस्य, आप जनरल इश्यू के बारे में तो बोल सकते हैं, लेकिन छत्तीसगढ़ के सवाल पर बोलना उचित नहीं है। आप जनरल बात बोल सकते हैं, यह बात ठीक है, लेकिन प्रश्न जिस विषय पर है, वह स्पेसिफिक स्टेट का है। श्रू आउट इंडिया का प्रश्न नहीं है, छत्तीसगढ़ के लिए स्पेशल लिखा है, आप प्रश्न देख लीजिए।

हमारे मंत्री जी सक्षम हैं, इसलिए आप पूछ लीजिए, कोई दिक्कत नहीं है।

...(व्यवधान)

**SHRI VALLABHANENI BALASHOWRY:** So, I would like to know from the hon. Minister when will the construction of the Vijayawada 6-lane bypass road on NH-16 going to be taken up and completed on priority basis.

**SHRI NITIN JAIRAM GADKARI:** Sir, the Question relates to the road section of Chhattisgarh. Vijayawada bypass is one of the important roads but presently I do not have information about it. As far as my knowledge goes, I do not know the facts of the case, and keeping in view the sentiment of the hon. Member I will look into this matter. I will call the hon. Member and resolve the issue and as early as possible we will start the work.

**SHRI M. K. RAGHAVAN:** Hon. Speaker, Sir, thank you for giving me this opportunity. I would like to raise a significant issue regarding undue delay in the execution of six-laning project on NH – 266 at Calicut bypass passing through my constituency.

The 28.1-kilometre road construction project between Vengalam to Idimuzhakal was awarded to a Hyderabad based construction company in April 2018. I met the hon. Minister last week in this regard. I would like to know from the hon. Minister what step the Government proposes to take to complete this project without any delay.

21/07/2012

**SHRI NITIN JAIRAM GADKARI:** The most important problem which we are facing particularly in Kerala is related to land acquisition. Cost of land acquisition is very high. We already had a meeting with the hon. Chief Minister and made two or three proposals.

**SHRI M. K. RAGHAVAN:** But the project has been awarded.

**SHRI NITIN JAIRAM GADKARI:** It has been awarded but land acquisition has still not been completed. Without 90 per cent of land acquisition in our possession, appointment date is not given. There are many projects where we are not getting land. Only when we get 90 per cent of the land, we give the appointment date. Already the project has been awarded but without the appointment date, we cannot start the work. It is probably related to land acquisition.

There are some issues with the State Government of Kerala. We have already discussed it with the hon. Chief Minister. We have given him some alternatives and suggestions. I am waiting for his response and probably, after this Session, we will organise the meeting with the State Government and we will resolve the issue. I know that it is an important project. We will try to do it as early as possible.

**SHRI M. K. RAGHAVAN:** The land acquisition was completed 14 years ago.

**SHRI NITIN JAIRAM GADKARI:** Presently, I do not have information on the particular subject but my request to the hon. Member is to give me a letter on this.

Every day, after the Question Hour, I will have a meeting with the Members of Parliament belonging to different States. At that time, I will call you with the officers concerned and we will resolve the issue.

**SHRI S. JAGATHRAKSHAKAN:** Sir, in India, many accidents are reported on National Highways. In the year 2018, there were about 4.61 lakh road accidents in which 1.49 lakh people were killed and five lakh people were injured. These accidents were caused mainly because adequate facilities are not available for crossing the roads.

In my Parliamentary Constituency, Arakkonam, on an average, 20 to 35 accidents are taking place daily at Visharam, Poottuthakku and Arcot located on Chennai-Bangalore National Highways which are thickly populated areas. Therefore, I wish to know from the hon. Minister whether there is any proposal to provide necessary bridges or underpasses on the National Highways to avoid accidents in future.

**SHRI NITIN JAIRAM GADKARI:** Sir, in the whole country, I recognise the work done by the Government of Tamil Nadu. They have reduced the percentage of accidents by 15 per cent. It has happened only in Tamil Nadu and it is really one of the success stories. In other States, comparatively the track record is not good. In my Department, everything is excellent and we are going a good job making a mark but as far as road accidents are concerned, the data is still not good. Accidents have been reduced only by 1.5 per cent to two per cent.



On the basis of the experiment in Tamil Nadu, we have prepared a DPR worth Rs. 14,000 crores identifying the black spots on the National Highways and assessed the underpasses and bridges required. We have submitted this data to the Ministry of Finance. Principally, they have accepted it. It will now go to the World Bank. We are spending Rs. 14,000 crores on black spots where we want to reduce the accidents and save the lives of people. It is the highest sensitive subject for the Government. For the last five years, we are trying our level best but our success ratio is not satisfactory. Again, under the project of the World Bank, we will definitely look into reducing the accidents and deaths.

माननीय अध्यक्ष: प्रश्न 262 - श्री शंकर लालवानी जी ।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: इस विषय पर अनुदान मांगों पर डिबेट होगी, आपको पूरा समय दूंगा ।

...(व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष: अभी छत्तीसगढ़ से संबंधित सब्जेक्ट है ।

...(व्यवधान)

सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री तथा सूक्ष्म, लघु और मध्यम उद्यम मंत्री (श्री नितिन जयराम गडकरी): माननीय अध्यक्ष जी, मेरे विभाग से संबंधित जो फाइनेंशियल डिमांड्स थीं, उनके ऊपर कल करीब 62 सदस्यों ने अपने विचार रखे। ... (व्यवधान)

संसदीय कार्य मंत्रालय में राज्य मंत्री तथा भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री अर्जुन राम मेघवाल): आप मंत्री जी का रिप्लाइ सुनिए। ... (व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी : महोदय, आप एक मिनट मेरी बात सुनिए ! ... (व्यवधान)

श्री नितिन जयराम गडकरी : अनेक माननीय सदस्यों ने अपने सुझाव भी दिए। ... (व्यवधान) मैं उन सभी माननीय सदस्यों को बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ और उनका अभिनंदन भी करता हूँ। ... (व्यवधान) मैं सदन को विश्वास दिलाना चाहता हूँ कि हमारे प्रधान मंत्री आदरणीय नरेन्द्र मोदी जी ने इंफ्रास्ट्रक्चरल डेवलपमेंट के लिए सबसे ज्यादा प्राइोरिटी दी है। ... (व्यवधान) मैं सदन को विश्वास दिलाना चाहता हूँ कि हमारे पांच साल के कार्यकाल में प्रधान मंत्री जी ने इंफ्रास्ट्रक्चरल डेवलपमेंट को प्राइोरिटी दी थी, उसके बहुत अच्छे परिणाम निकले हैं। ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय सदस्य, मैंने आपसे कहा है कि बजट की प्रक्रिया होने के बाद आपने जो-जो विषय लगाए हैं, उन पर बोलने का मौका दूंगा। अभी माननीय मंत्री जी का रिप्लाइ सुनिए। ... (व्यवधान)

श्री अर्जुन राम मेघवाल : अधीर रंजन जी, आप जो मुद्दा उठाना चाहते हैं, वह बहुत सेंसिटिव मुद्दा है, लेकिन मंत्री जी का रिप्लाइ शुरू हो गया है, आप इसे सुनिए। ... (व्यवधान)

श्री नितिन जयराम गडकरी : महोदय, पिछले पांच साल में हमारे प्रधान मंत्री 21वीं सदी का भारत कैसा होगा और कैसा इंफ्रास्ट्रक्चर होगा, इसकी कल्पना भी इसमें की गई है। ... (व्यवधान)

माननीय अध्यक्ष : माननीय मंत्री जी गंभीर वक्तव्य दे रहे हैं। आप सभी ने जो भी सवाल उठाए हैं, माननीय मंत्री जी उनका जवाब देंगे।

... (व्यवधान)

श्री अधीर रंजन चौधरी : हम सदन से वॉक आउट करते हैं। ... (व्यवधान)

**12.10 hrs**

*At this stage Shri Adhir Ranjan Chawdhary and some other hon. Members left the House*

श्री नितिन जयराम गडकरी : महोदय, इसमें बहुत अच्छे-अच्छे निर्णय भी किए गए हैं। मुझे बताते हुए खुशी हो रही है कि कल सम्मानीय सदस्यों ने, जिनमें सभी सदस्य शामिल हैं, उन्होंने मेरे विभाग की और विशेष रूप से सरकार की इन सब बातों के लिए और सरकार के इनिशिएटिव का समर्थन भी किया है। इसके लिए मैं सभी को बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहता हूँ।

माननीय स्पीकर महोदय, माननीय प्रधान मंत्री नरेन्द्र मोदी जी के नेतृत्व में काम करने का जो मुझे अवसर मिला है, उसमें केवल मेरे विभाग में करीब 17 लाख करोड़ रुपये के काम पाँच वर्षों में अवार्ड हुए। उनमें से 11 लाख करोड़ रुपये के काम रोड सेक्टर में अवार्ड हुए, जिनमें से कुछ काम पूरे भी हुए। करीब पाँच लाख करोड़ रुपये के काम शिपिंग, पोर्ट्स और इनलैंड वाटरवेज़ में हुए और एक लाख करोड़ रुपये के काम वाटर रिसोर्स में हुए। उस समय मेरे विभाग ने देश की जीडीपी में पौने तीन-तीन पर्सेंट कंट्रीब्यूशन किया।

I am happy to inform you that in the past five years, Ministry of Road Transport and Highways has built around 40,000 kilometres of roads and spent more than Rs. 4,31,000 crore to build a world-class highway network. This is about 60 per cent higher, as compared to the five years during 2009-14, which was 25,000 kilometres only. We have awarded work for 57,000 kilometres during 2014-19, costing approximately Rs. 6 lakh crore, which is almost double of what was awarded in 2009-14, that is 28,500 kilometres. The Ministry has

shown exponential capacity to spend allocated funds in building NH, which are the backbone of the economy.

Today, we spend more than 80 per cent of the allocation on capital expenditure. We are contributing to the growth rate. It is the most important thing which is concerned with the Ministry that we are creating more employment potential. I am only giving you the example. The building construction and highway construction machinery industry's turnover in five years is now double. It is a great achievement.

A lot of a Members were very much interested to ask me questions on Bharatmala. The ambitious programme of Bharatmala Pariyojana will see the development of roads of more than 65,000 kilometres on which my Ministry has already begun work. I want to make one thing very clear that there is no priority. Do not bother about anything. Every project is a priority project. At the time of the Code of Conduct, a circular was issued. When I took charge as the Minister, I immediately rectified that order and there is no priority. It is open for all and we will do it.

In the first phase, there is a plan to upgrade 24,800 kilometres under Bharatmala and in addition, 10,000 kilometres of balance NHDP will also form part of Bharatmala. The Bharatmala was approved at an estimated cost of Rs. 5,35,000 crore, which will be funded through cess, toll revenue, market borrowings, private sector participation, insurance fund, pension funds, masala bonds. Now, we are also thinking of going into the capital market and take the money from the common people like teachers, constables, poor people and

give them good interest. Actually, it is not in my hand, but we will try to give them more than 7.5 per cent to 8 per cent interest and we will use that money for construction of roads. On the one hand, we will construct the roads and on the other hand, we will give good interest to the poor people of this country. With the help of them, we want to build the road infrastructure in the country.

**SHRI SUDIP BANDYOPADHYAY (KOLKATA UTTAR):** Have you started the project already?

**SHRI NITIN JAIRAM GADKARI:** Yes Sir. I am telling you. The cost has undergone a revision, mainly due to increase in land acquisition and increase in the civil cost in the intervening period. The revised cost of the project is about Rs. 8,41,000 crore. The cost has increased. When we started it, when we visualized it, the cost was Rs. 5,35,000 crore.

Now, it has increased up to 8,41,000 kilometres.

**PROF. SOUGATA RAY (DUM DUM):** But what about money?  
 ...*(Interruptions)*

श्री नितिन जयराम गडकरी : प्रोफेसर साहब, मैं आपको बता रहा हूँ। ...*(व्यवधान)* मैं आज फाइनेंशियल मॉडल पर ही चर्चा करूंगा। ...*(व्यवधान)* मैं आपको विश्वास दिलाना चाहता हूँ कि पैसे की कोई कमी नहीं है। ...*(व्यवधान)* मैं यह पार्लियामेंट के रिकॉर्ड पर बोल रहा हूँ। ...*(व्यवधान)* एक भी काम नहीं हुआ तो आप मेरे ऊपर हक भंग लाइए, मैं आपको उसका जवाब दूंगा। ...*(व्यवधान)* मैं हर काम कर के दिखाऊंगा। ...*(व्यवधान)* In order to make optimal

use of resources, multi-pronged strategies have been adopted. Optimisation of land acquisition and green alignment will reduce the cost.

माननीय स्पीकर महोदय, आप राजस्थान से हैं। हम 22 ग्रीन एक्सप्रेस हाइवेज़ बना रहे हैं। मैं इस सदन के सदस्यों को बड़े अभिमान के साथ बताना चाहूंगा कि मेरे विभाग के इंजीनियर्स ने मिलकर जो काम किया है, उसके लिए मैं उनको बधाई दूंगा और आपसे भी कहूंगा कि उन्होंने कितना अच्छा काम किया है। इन 22 ग्रीन एक्सप्रेस हाइवेज़ में से मुंबई-दिल्ली हाइवे उनमें एक एक है। मैं बहुत बार बता चुका हूँ कि इन एक्सप्रेस हाइवेज़ के कारण डिस्टेंस कम होगा। यह एक्सप्रेस गुडगांव से शुरू होगा और सवाई माधोपुर, अलवर से होकर रतलाम, झाबुआ से होते हुए वडोदरा से मुंबई जाएगा। इसकी कीमत अगर हम लोग दिल्ली से अहमदाबाद, वडोदरा और मुंबई के एग्जिस्टिंग हाइवे के नज़दीक करते तो इसकी लैण्ड एक्ज्यूजिशन कॉस्ट 6 करोड़ रुपये प्रति कटेयर आती। हमारे डिपार्टमेंट के इंजीनियर्स और कंसलटेन्ट्स ने गूगल पर जाकर बहुत अच्छा मार्ग निकाला। उन्होंने बैकवर्ड एंड ट्राइबल एरियाज़ ऑफ राजस्थान, हरियाणा, महाराष्ट्र, गुजरात और मध्य प्रदेश के बारे में कहा। सर, यह पहला ग्रीन हाइवे है, जो पूरा ट्राइबल एरिया से जा रहा है।

इसके कारण रतलाम हो, झाबुआ हो, हमारे यहां से अलवर हो, सवाई माधोपुर हो या ठाणे डिस्ट्रिक्ट हो, या वडोदरा का ट्राइबल एरिया हो, माननीय स्पीकर महोदय, मुझे इस बात की खुशी हो रही है कि केवल लैण्ड एक्ज्यूजिशन कॉस्ट में 16 हजार करोड़ रुपये की बचत की गई है। इससे दिल्ली से मुंबई डिस्टेंस 120 किलोमीटर कम हुआ है और 160 परसेंट कॉन्ट्रैक्ट्स अवॉर्ड किये गए हैं। ढाई-तीन साल के अंदर 12 घंटों के अंदर मुंबई से दिल्ली जाना मुमकिन हो जाएगा, यह विश्वास मैं सदन को देना चाहता हूँ।

मैंने कल ही हमारे हैवी-इंडस्ट्रीज मिनिस्टर सावंत साहब से बात की है। इसमें पहली बार हम एक दस किलोमीटर का पायलट प्रोजेक्ट उनके सहयोग से करने के लिए सोच रहे हैं। यह 80 टन का ट्रक होगा, जिसमें इलैक्ट्रिक केबिल होगी। मैंने वर्ल्ड में प्रेजेंटेशन ली है। अमेरिका, सैन-

फ्रांसिस्को में यह हुआ है और जर्मनी में भी ऑलरेडी शुरू हो चुका है, स्वीडन में है, मैं देखकर आया हूं। रेलवे के इंजन की तरह उस केबल से ट्रक के ऊपर तक करंट पहुंचेगा। दो ट्रक्स में दो कंटेनर्स 100 किलोमीटर की स्पीड से हाइवे पर एक साइड से दौड़ेंगे। दिल्ली से मुंबई जाने की ट्रांसपोर्ट कॉस्ट, जो आज 85 रुपये का पेट्रोल और 65 रुपये का डीजल है, उसमें 12 से 15 रुपये की बिजली लगेगी और कॉस्ट कम हो जाएगी। उसके बाजू में लॉजिस्टिक्स पार्क बने रहे हैं। वह 20 किलोमीटर तक करंट से चलेगा और फिर बैटरी चार्ज करके फिर दौड़ेगा और करंट से दौड़ेगा। यह बहुत इनोवेटिव मॉडल है। प्रधान मंत्री जी की सोच है कि नए भारत के 21वीं सदी के इफ्रास्ट्रक्चर में यह रोड होगी।

एक और इंपॉर्टेंट बात है कि लैण्ड एक्वूजिशन की थोड़ी समस्या है। मैं सम्माननीय सदस्यों से एक अनुरोध करूंगा कि हमारे द्वारा कोई भी रोड शुरू करने से पहले आपकी कांस्टिट्यूएन्सी में जो रोड हम मंजूर करते हैं, उसका 80 परसेंट लैण्ड एक्वॉयर किये बिना हम अपॉइंटमेंट डेट नहीं देते हैं। आप मेरे पास आते हैं, मैं भी पीछे पड़ता हूं, लेकिन काम नहीं हो पाता। यह कठोर नियम इसलिए बनाया है, क्योंकि पुरानी सरकार से जब मैंने चार्ज लिया तो करीब 3 लाख 85 हजार करोड़ रुपये के 403 प्रोजेक्ट्स बंद पड़े हुए थे। सारा काम बंद पड़ा हुआ था। बैंक्स ने अकाउंट्स सीज़ कर दिये थे, कुछ सदस्य कॉन्ट्रैक्ट्स भी हैं, उनको पता है। ... (व्यवधान) इसमें हमारे सम्माननीय सदस्यों का दोष नहीं है, ये हज़ारों-करोड़ों रुपयों की प्रॉब्लम्स में फंसे हुए थे। ... (व्यवधान)

स्पीकर महोदय, मुझे इस बात की खुशी है कि हमने 95 परसेंट प्रॉब्लम्स रिज़ॉल्व कीं और भारतीय बैंक्स को तीन लाख करोड़ रुपये के एनपीए से हमारे विभाग ने बचाया। ... (व्यवधान) सर, अब ये प्रोजेक्ट्स चलने लगे हैं। ... (व्यवधान) आंध्र प्रदेश और तेलंगाना के बहुत से लोग कॉन्ट्रैक्ट्स हैं, उनको इस बात का पता है। ... (व्यवधान) मैं हर्ष से एक बात और कहूंगा। इनके 17 लाख करोड़ रुपये के प्रोजेक्ट्स के सब काम हुए, लेकिन इस सरकार की यह विशेषता रही कि सरकार पर कोई एक पैसे के करप्शन का आरोप नहीं लगा सकता, सरकार ने पूरी ट्रांसपेरेंसी के

साथ काम किया है। ... (व्यवधान) किसी कॉन्ट्रैक्टर को अपने वर्क-ऑर्डर के लिए ऑफिस में नहीं आना पड़ा, एक रुपये का करप्शन नहीं हुआ। एक बात जरूर है कि अगर उसने ठीक काम नहीं किया तो उसके ऊपर लाठी चली है और गालियां पड़ी हैं। ... (व्यवधान)

These are the assets of our country. We are not going to tolerate any type of bad work. We are very much committed to that. मैं भारतमाला योजना के बारे में एक बात कहना चाहूंगा, जिसका उल्लेख माननीय प्रोफेसर साहब कर रहे हैं। यह थोड़ा सा फाइनेंशियल सबजेक्ट है, इसलिए मैं अनुरोध करूंगा कि आप लोग भी मुझे सुझाव दीजिए। हमारी टोल से इनकम दस हजार करोड़ रुपये है। हम पहले बीओटी, बिल्ट, ऑपरेट एंड ट्रांसफर में प्रोजेक्ट बनाते थे, लेकिन मैं जब मंत्री बना तो बीओटी में काम करने वाले सब कॉन्ट्रैक्टर्स कोलैप्स हो गए, खत्म हो गए थे।

प्रो. सौगत राय : वे भाग गए थे? ... (व्यवधान)

श्री नितिन जयराम गडकरी : सर, वे भागे नहीं थे, उनका दिवाला पिट चुका था। ... (व्यवधान) प्रोफेसर साहब आपने अपने कल के भाषण में जिस बात का उल्लेख किया, आप अन्यथा मत लीजिएगा, आपने बंगाल के हाइवे के बारे में कहा था, संजय मित्रा जी चीफ सेक्रेट्री थे, जो मेरे डिपार्टमेंट में सेक्रेट्री बने। वहां अतिक्रमण हटाना था, हाइवे का काम करना था। मैंने खुद कोलकाता में दो बार मीटिंग्स कीं। मैंने एक बार मुख्य मंत्री के साथ भी मीटिंग की, उनका भी दोष नहीं था, क्योंकि वहां पूरी तरह अतिक्रमण था। आखिर तंग आकर - आप जिस प्रोजेक्ट का उल्लेख कर रहे थे - हमने वह प्रोजेक्ट स्टेट पीडब्ल्यूडी को दे दिया कि वह अतिक्रमण हटाए। वह अभी तक नहीं हो पाया है। अगर रोड पर लैण्ड एक्वायर नहीं होगा, अतिक्रमण नहीं हटेगा तो हम क्या आसमान में रोड बनाएंगे?

मैं सभी सदस्यों से प्रार्थना करूंगा कि आप सब मेरे पास आने से पहले अपने डिस्ट्रिक्ट कलेक्टर और एनएचएआई के पीडी के साथ मीटिंग बुलाइए। मीटिंग में आप उनसे पूछिए कि रोड के काम के लिए कितना लैण्ड एक्वायजिशन हुआ, यूटिलिटी शिफ्टिंग का क्या काम हुआ, फॉरेस्ट



एनवायर्नमेंट क्लियरेंस हुआ या नहीं हुआ, ये सारे स्टेट के काम होते हैं। ये तीनों बातें आपके लेवल पर कर के जब 80 परसेंट लैण्ड एक्वायर होगी और क्लियरेंसेज मिलेंगे, तब आप मेरे पास आइए, मैं तुरंत उसको क्लियर कर दूंगा। मेरी प्रॉब्लम यह है कि स्टेट गवर्नमेंट्स सहयोग करती हैं, लेकिन इसमें देरी होती है। इसलिए हमारे सभी एमपीज अपनी-अपनी कांस्टिट्यूएंसीज में मीटिंग करें। मैं तुरंत ऑर्डर इश्यू कर देता हूँ कि आपकी मीटिंग में हमारे पीडी आएं। आप अपने डिस्ट्रिक्ट कलेक्टर को भी मीटिंग में बुलाइए, लैण्ड एक्वैजिशन ऑफिसर को बुलाइए और यह जानिए कि क्या हुआ, काम क्यों नहीं हुआ। अगर आपने वह फेज पूरा कर दिया तो आप मेरे पास आइए। मैं तुरंत टेंडर निकालकर वर्क-ऑर्डर इश्यू करने का काम कर दूंगा। इसमें कई दिक्कतें और प्रॉब्लम्स हैं।

अब फाइनेंस की बात है। बीओटी - बिल्ट, ऑपरेट एंड ट्रांसफर में ऐसा होता है कि पूरा वर्क प्राइवेट कॉन्ट्रैक्टर करता है, पूरी रोड बनाता है और टेंडर में लिखता है कि वह पंद्रह साल आठ महीने तक टोल लेगा, फिर दूसरा बोलता है कि वह चौदह साल तीन महीने टोल लेगा। जिसकी ऑफर सबसे अट्रैक्टिव होती है, उसको अवॉर्ड मिलता है। यह जो टोल लगता है, आप चाहे मुझे अच्छा कहें या बुरा कहें, इस टोल का जन्मदाता मैं हूँ। इसलिए मैं इसके लिए गाली भी खाता हूँ। ... (व्यवधान) आप मेरी बात को समझ लीजिए। ... (व्यवधान) मैं जब मुंबई में मंत्री थी तो मैंने एनएचएआई का महाराष्ट्र का पहला प्रोजेक्ट ठाणे-भिवंडी बाईपास टोल रोड बनाया था। जो लोग मुंबई और ठाणे के बीच में रहते हैं, उनको पता होगा कि कितना ट्रैफिक जाम था। यह मुंबई-नासिक रोड का पार्ट है। उसके बाद मुंबई-पुणे एक्सप्रेस हाइवे, वर्ली-बांद्रा सी लिंक प्रोजेक्ट, 55 फ्लाईओवर्स, ये सब बने। ये सब प्राइवेट इनवेस्टमेंट से हुआ। यह खुशी से नहीं हुआ। हमारी सरकार के पास पैसे नहीं थे। मुंबई में 55 पुलों का काम करने के लिए पैसे कहां से लाएंगे। इस पर मैंने कहा मैं पहला काम महाराष्ट्र के 16 हजार गांवों के लिए रोड बनाने के लिए पूरा बजट दे दूंगा। मैं मुंबई शहर के लिए पैसे नहीं दूंगा। मुंबई शहर में जब हमने फ्लाईओवर्स बनाए तो उन पर टोल लगाया। मुंबई-पुणे एक्सप्रेस हाइवे बनाया तो टोल लगाया। आप मुझे बताइए कि मुंबई-पुणे के बीच

जाने के लिए, आप सबको याद होगा कि 8, 9 से 11 घंटे तक लगते थे, अब आप दो घंटे में आते हैं। तटकरे जी यहां बैठे हैं, सुप्रिया जी भी बैठी हैं। आप कितने घंटे में आती हैं? दो घंटे में आती हैं। उस समय सुप्रिया जी छोटी होंगी, तब पवार साहब थे। उस समय मुंबई-पुणे असेंबली में हर समय डिस्कशन होता था कि यह रोड कब बनेगी। हमारे पास उसके लिए पैसे नहीं थे।

अब हमने कर्जा निकालकर पैसे निकाले तो टोल लगाया। मैं पूछता हूँ कि जब आप 11 घण्टे के बजाय 2 घण्टे में आएंगे तो आपका डीज़ल बचेगा और टाइम भी बचेगा। अगर इस सबकी सेविंग होगी तो आप टोल भी दीजिए। आप कुछ भी कहते रहिए, सरकार के पास पैसे नहीं हैं। If you want good services, you have to pay for them. मैं परसों ताज मानसिंह में एक कार्यक्रम में गया था और मुझे बोला गया कि आप टोल रद्द कीजिए। मैंने कहा आपने मानसिंह में कार्यक्रम क्यों रखा है? अगर आपने मानसिंह में कार्यक्रम रखा है तो आपको पैसा देना पड़ेगा। अगर फोकट में कार्यक्रम रखते तो रामलीला मैदान में बैठ जाते। आपको किसने मना किया है? एक पण्डाल डालो और वहां एक लाउड स्पीकर लगाकर वहां बैठ जाइए। जब आपको अच्छी जगह एयरकण्डिशन में बैठना है, अच्छी चेयर चाहिए तो पैसे देने पड़ेंगे। यह काम फोकट में कैसे होगा? सरकार के पास पैसे नहीं हैं, चाहे सरकार किसी भी पार्टी की हो। यहां सोशलिस्ट, कम्युनिस्ट और कैपिटलिस्ट तीनों थिंकिंग के आदरणीय मुलायम सिंह जी बैठे हैं। मैं जॉर्ज फर्नांडिस को अपने जीवन का आइकन मानता हूँ। मैं डॉ. लोहिया जी के पैर पड़ चुका हूँ। मैं यह मानता हूँ कि यह सच्चाई भी है और चीन तथा रशिया ने भी कम्युनिज्म को छोड़ दिया है। वे लिबरल इकॉनोमी की तरफ चले गए, क्योंकि किसी को दोष नहीं देना है। वे सब बड़े लोग थे। This is the practical approach. जो दे सकता है, उससे लीजिए। जो गरीब लोग हैं और विलेज कनेक्टिविटी प्रधान मंत्री ग्राम सड़क योजना आदि पर टोल नहीं लगता है तो वहां ज्यादा खर्च करके गरीबों को न्याय दीजिए। अगर बड़े शहर यानी दिल्ली के रिंग रोड को मैं 15,000 करोड़ रुपये से अपने बजट से बनाऊंगा तो हिमाचल प्रदेश, अरुणाचल प्रदेश, मेघालय, त्रिपुरा आदि में जहां टोल नहीं मिलता है, वहां रोड बनाने के लिए पैसा कहां से आएगा? अगर मैं नॉर्थ ईस्ट में 2 लाख करोड़ रुपये खर्च

करना चाहता हूँ तो मैं दिल्ली, मुम्बई, सूरत, अहमदाबाद, कोलकाता में टोल लगाऊंगा। सिक्किम में टोल नहीं लगता है। वहां पर वायबिलिटी नहीं है। प्रोफेसर साहब, इसको इण्टरनल रेट ऑफ रिटर्न कहते हैं। कॉस्ट ऑफ प्रोजेक्ट प्लस इण्ट्रेस्ट कॉस्ट प्लस उसके रिटर्न में आई.आर.आर. निकाला जाता है। आई.आर.आर. तमिलनाडु में अच्छा है, जहां ट्रैफिक डेंसिटी ज्यादा है। आई.आर.आर. गुजरात में अच्छा है, महाराष्ट्र में अच्छा है, तेलंगाना में अच्छा है, आन्ध्र प्रदेश में अच्छा है, पंजाब और हरियाणा में अच्छा, दिल्ली में अच्छा है, राजस्थान में अच्छा है, लेकिन उत्तर प्रदेश और बिहार में अच्छा नहीं है, क्योंकि वहां की प्रोग्रेस अच्छी नहीं है। मैंने पांच साल में सबसे ज्यादा पैसा उत्तर प्रदेश को दिया है।

सर, हमारा काम है जो राज्य कमजोर हैं, उनको ज्यादा पैसा देना और जो राज्य धनवान हैं, वहां से पैसा इकट्ठा करना है। इसमें गलत क्या है? मुलायम सिंह जी कहेंगे कि समाजवादी थिंकिंग तो यही है। जो दे सकता है, उससे लीजिए और जो गरीब है, उसको दीजिए। आप एक बात बिल्कुल समझ लीजिए और मैं बहुत साफ बोलता हूँ और कभी-कभी मुझे इससे तकलीफ भी होती है कि टोल जिन्दगी भर रद्द नहीं हो सकता है। उसमें कम-ज्यादा या कंसेशन हो सकता है। हम लोग 22 ग्रीन हाइवे बना रहे हैं। इससे डिस्टेंस कम हो रहा है। आप कटरा से दिल्ली साढ़े चार घण्टे या पांच घण्टे में जाएंगे, हम यह सपना देख रहे हैं। हैदराबाद से बंगलुरु, बंगलुरु से चेन्नई हाइवे का लैण्ड एक्विजिशन पूरा हो गया है। अमरावती से हैदराबाद हाइवे आदि ऐसे बड़े-बड़े रोड बनाए जा रहे हैं तो इनके लैण्ड एक्विजिशन के लिए पैसा कहाँ से आएगा? निर्मला जी ने हमें 83,000 करोड़ रुपये का बजट दिया है। इसमें उन्होंने 5,000 हजार करोड़ रुपये बढ़ाकर दिया है। लेकिन हम 8 लाख करोड़ या 10 लाख करोड़ का काम कर रहे हैं। ये पैसा हम लैण्ड एक्विजिशन में खर्च करते हैं। स्टेट में जो काम होते हैं, हम कुछ पैसा उनके लिए खर्च करते हैं।

हमारा तीसरा मॉडल बी.ओ.टी. का था। आज देश में वह स्थिति नहीं है, फिर भी हम 3 हजार किलोमीटर बी.ओ.टी. मॉडल में निकालने की कोशिश कर रहे हैं। हमने हाइब्रिड एन्युटी मॉडल (HAM) निकाला। हैम का मतलब है कि हम लैण्ड एक्विजिशन करेंगे, यूटिलिटी शिफ्टिंग

करेंगे, उसके बाद 40 परसेंट ग्राण्ट इन एड देंगे। हम टोल भी कलेक्ट करेंगे और एन्युटी बेसिस पर जो कॉन्ट्रैक्टर, इन्वेस्टर, 60 परसेंट लाएगा, उसमें से 30 परसेंट उसका होगा तथा 70 परसेंट बैंक कर्ज देगी। वह पैसा एन्युटी बेसिस पर 10 साल, 12 साल, 13 साल, 15 साल इण्ट्रैस्ट और उसके प्रॉफिट के साथ, उसमें 11-12 परसेंट इण्ट्रैस्ट प्लस 3 परसेंट प्रॉफिट करके हम 12 साल में बैंक को वापस कर देंगे।

अध्यक्ष जी, मैं सदन में यह कहना चाहूंगा कि 2 लाख करोड़ के प्रोजेक्ट्स हैम के अंतर्गत मंजूर हो गए हैं। प्रोफेसर साहब, आश्चर्य की बात यह है कि जब मैं वाटर रिसोर्सेज मिनिस्टर था तो मुझे लगा कि मथुरा में हाइब्रिड एन्युटी लानी चाहिए। मुझे लगा नहीं था कि यह सक्सेसफुल रहेगा। वाटर रिसोर्सेज मिनिस्ट्री में हाइब्रिड एन्युटी में 17 प्रोजेक्ट्स हो रहे हैं। मथुरा का प्रोजेक्ट त्रिवेणी इंजीनियरिंग कंपनी ने लिया है। वह 80 एम.एल.डी. गन्दा पानी साफ करेगी और इण्डियन ऑयल की रिफायनरी को देगी। वह रिफायनरी इसके लिए 20 करोड़ रुपये साल की रॉयल्टी देगी, यानी गन्दा पानी बेचकर जो पैसा आएगा, वह मेन्टेनेंस में खर्च होगा। उसमें भी हाइब्रिड एन्युटी सक्सेसफुल हुई। हमने उसमें दो लाख करोड़ के प्रोजेक्ट्स किए। यह हाइब्रिड एन्युटी दूसरा मार्ग है।

तीसरा मार्ग है, परसों एक बड़े बैंक के चेयरमैन मेरे पास आए और उन्होंने मुझे 25 हजार करोड़ रुपये का चैक दिया। उन्होंने मुझसे कहा कि सर आपको जितना पैसा चाहिए, मैं देता हूँ, लेकिन आप कॉन्ट्रैक्टर को देने के लिए मत कहिए। अभी ऐसी पॉजिशन नहीं है। परसों मेरे मन में एक आइडिया आया कि 50 प्रोजेक्ट्स को मोनिटाइज कर दीजिए। फोरेन कंट्रीज में टोल मोनिटाइज 30 साल के लिए होता है, लेकिन हमारे इण्डियन बैंकर्स कहते हैं कि हम 15 साल से ऊपर नहीं करेंगे। मैंने जो 50 प्रोजेक्ट्स पूरे हैं, उनकी यादी निकालकर भेज दी है। वे मुझे 50 हजार करोड़ रुपये 8-10 दिन में दे देंगे। मैंने यह प्रोजेक्ट मोनिटाइज किया है। हमने टी.ओ.टी. मॉडल निकाला। टी.ओ.टी. मॉडल में पहला मॉडल इतना अच्छा हुआ, जो आस्ट्रेलियन कंपनी ने लिया था। टी.ओ.टी. यानी एक बण्डल था। वह बण्डल अच्छा मिला, जिसमें हमें 6,400 करोड़

रुपये मिलने थे, उसमें हमें 9,400 करोड़ रुपये मिले। वह राशि ओवर मिली, यानी 150 परसेंट मिली। हमने उसको मोनिटाइज किया था। यह टी.ओ.टी. मॉडल था। टी.ओ.टी. मॉडल होता है, जैसे 7-8 प्रोजेक्ट्स का एक बण्डल बनाते हैं। उसमें पूरे बण्डल के रोड्स मेंटेनेंस करने की उसकी जिम्मेदारी है, टोल कलेक्ट करना उसकी जिम्मेदारी होती है। उसको 15 साल का अधिकार मिल जाता है। इसके बदले वह उसको पूरी तरह स्कूटिनाइज करके मोनिटाइज करता है और हमें एडवांस में एन.पी.ए. वैल्यू निकालकर देता है। That is TOT Model. इसमें एक गड़बड़ हो गई। जब दूसरा मॉडल निकाला गया तो उसमें बंगाल के 4 प्रोजेक्ट डाल दिए और बाहर के भी कुछ प्रोजेक्ट्स डाल दिए, इसे एक भी आदमी लेने नहीं आया। मैंने उनको कहा कि होशियार लड़कों की एक क्लास खोलिए, सेकण्ड क्लास वालों की अलग क्लास खोलिए और जो फेल हुए हैं, उनको अच्छी ट्रेनिंग देने के लिए अलग से क्लास लगाइए। सबको मिक्स मत कीजिए। हमने दूसरे टी.ओ.टी. मॉडल में कुछ चेंजेज किए। उसके बाद हम मसाला बॉण्ड्स में गए। मैं सिंगापुर और लंदन गया था। लंदन एक्सचेंज में हमें 5000 करोड़ रुपये मिले। हमें फाइनेंस मिनिस्ट्री ने 70,000 करोड़ रुपये के बॉण्ड्स खड़े करने की अनुमति दी है। इसके बाद एन.आई.एफ. है। आपको मालूम होगा कि वर्ष 2014 के बजट में जेटली जी ने इसका ऐलान किया था। कल हमने उनसे एम.ओ.यू. साइन किया है। वह हमको 40 हजार करोड़ रुपये और 60 हजार करोड़ रुपये दिल्ली तथा मुंबई के लिए देने को तैयार हैं। हमने स्वाभाविक रूप से पैसा खड़ा करने का इन्वेस्टिव मैथड तैयार किया है। हम एसेट्स को मोनिटाइज कर रहे हैं। यह और सरकार का बजट दोनों जोड़कर काम करते हैं। जो प्रोजेक्ट पूरा होता है, उसको फिर से मोनिटाइज करते हैं और दूसरे प्रोजेक्ट में डालते हैं। उसको पूरा करने के बाद तीसरे प्रोजेक्ट में डालते हैं। ऐसा करते हुए हम बिहार, यू.पी., गुजरात, महाराष्ट्र और आन्ध्र प्रदेश में प्रोजेक्ट कर रहे हैं। आन्ध्र प्रदेश और गुजरात के प्रोजेक्ट्स ऐसे हैं, जब हम वहां जाते हैं तो उनको लेने वाला 300-400 करोड़ रुपये एडवांस देता है। जब हम यू.पी. और बिहार जाते हैं, तो वहां स्वाभाविक रूप से ट्रैफिक डेंसिटी और ग्रोथ रेट कम है। इसमें फॉरेन फण्ड भी आ रहा है। जो प्रोजेक्ट मोनिटाइज हुए, उनमें

ऑस्ट्रेलियन कंपनी आ रही है, यू.के. के फण्ड्स आ रहे हैं, अमेरिकन फण्ड्स आ रहे हैं, पेंशन फण्ड्स आ रहे हैं, सिंगापुर की कंपनी आई, हांगकांग की कंपनी भी आई। मैं थोड़ा नेशनलिज्म फीलिंग्स का हूँ। मैंने अपने विभाग को कहा कि फॉरेन वालों को क्यों लाते हो? हमारा गरीब पत्रकार होगा, गरीब टीचर होगा, गरीब कुली होगा, छोटा आदमी होगा वे बैंक में जाते हैं तो उनको 5.5-6 परसेंट इंटरैस्ट मिलता है।

आप उसको 8 परसेंट इंटरैस्ट दीजिए। उसको बोलिए कि मंथली चाहिए, तो मंथली इंटरैस्ट, वीकली चाहिए तो वीकली इंटरैस्ट, डेली चाहिए तो डेली इंटरैस्ट, ईयरली चाहिए तो ईयरली इंटरैस्ट मिलेगा। हम टोल का पैसे लेंगे तो उसको देंगे। गरीब आदमी के पैसे से टोल क्यों न बनाएं, काहे के लिए फॉरेन इन्वेस्टमेंट? उसे बाद में लाएंगे। पहले हम अपने लोगों को यह चांस देंगे, तो यह भी मॉडल आ गया। अगर आपको मैं एक बात बताऊं तो आपको आश्चर्य होगा। जब मैं शिपिंग मिनिस्टर था तो कोचीन शिप यार्ड के लिए मैं मुंबई स्टॉक एक्सचेंज गया था। जब साढ़े नौ बजे पहुंचा तो पूरा इंडेक्स 150 प्वाइंट्स से डाउन हो गया था। मेरे एडवाइजर, इन्कम टैक्स कमिश्नर मेरे पी.एस. थे। उन्होंने बोला कि सर, आज का दिन खराब है, आज पोस्टपोन कर दीजिए। मेरे स्वभाव में एक खोट है, मैंने कहा कि एक बार बोला, होगा तो होगा, जो होगा देखा जाएगा, हम जाएंगे। हम गए तो मुझे मुंबई स्टॉक एक्सचेंज के बुल के साथ मेरा फोटो निकालने के लिए बोला गया, तो मैं डर गया। मैंने बोला कि आज तो यह बुल अपने को लम्बा करेगा। मैं साढ़े नौ बजे ऊपर गया, 10:00 बजे मैंने बेल बजाई। प्रोफेसर साहब, यह भारत सरकार की रेपोटेशन है कि 1600 करोड़ रुपये कोचीन शिप यार्ड के लिए मुझे चाहिए थे और 10 बजकर 36 मिनट पर 1600 करोड़ रुपये की बजाय 1 लाख 26 हजार करोड़ मिले, मतलब ओवर सब्सक्राइब्ड। फिर भी, कोचीन शिपयार्ड की तुलना में एनएचएआई को ट्रिपल ए रेटिंग वर्ल्ड कंपनीज से मिली है। इसकी पूरे वर्ल्ड में रिकगनिशन है।

अध्यक्ष महोदय, हार्वर्ड यूनिवर्सिटी ने एनएचएआई पर भाषण देने के लिए मुझे निमंत्रित किया है। इसकी अमरीका में स्टडी हो रही है, इसका मतलब यह एक सक्सेसफुल मॉडल है। यह

स्व. अटल बिहारी वाजपेयी जी की सरकार में शुरू हुआ था। हम धनवान देश नहीं हैं। जो गाड़ी खरीदता है, उससे टोल लेना चाहिए। हम स्कूटर वाले से, ट्रैक्टर वाले से टोल नहीं लेते हैं। मैं भी किसान हूँ, मैंने बोला है कि गन्ना रखने वाले ट्रैक्टर से टोल नहीं लेना है, किसान की ट्रैक्टर में अनाज होगा, उससे टोल नहीं लेना है, ऑटो रिक्शा से टोल नहीं लेना है। हम फोर व्हीलर वाले से, ट्रेलर से, ट्रक वाले से टोल टैक्स लेते हैं। इस पर अभी भी विचार चल रहा है। बहुत सारे सुझाव आए हैं। यह निर्णय स्वाभाविक रूप से माननीय प्रधान मंत्री जी, वित्त मंत्री जी के मार्गदर्शन में होगा। जो स्कूल बसें हैं, उनको टोल देना पड़ता है, स्टेट ट्रांसपोर्ट की बसें हैं, उनको टोल देना पड़ता है और स्टेट ट्रांसपोर्ट की हालत कैसी है, आपको पता है। मैं आज भी भूल नहीं पाया हूँ कि एक बार मैं अपनी गाड़ी के पास खड़ा था, जिसमें पेट्रोल भरवाया जा रहा था। वहाँ एक छोटा सा बच्चा था, तभी एक स्टेट ट्रांसपोर्ट वाली गाड़ी आई। उसने जोर से हाथ उठाकर कहा कि चलो जाओ यहां से। मुझे काफी आश्चर्य हुआ। मैंने उससे कहा कि तुम्हारे पास डीजल है, फिर उसको क्यों भगा रहे हो? उसने कहा कि साहब, इनकी गाड़ी में डीजल भरने के बाद ये पैसे ही नहीं देते हैं।

अध्यक्ष महोदय, स्टेट ट्रांसपोर्ट की गाड़ियों की ऐसी स्थिति है, इसलिए क्या उनको कंसेशन दिया जा सकता है? भविष्य में इस पर विचार होगा। एम.पीज के लिए फासटैग की सुविधा है। एक अड़चन सही है, जो आपने इसमें कही है कि टोल नाके पर आपको रुकना पड़ता है। मैंने उनको बोला है कि अगर आप टोल लेते हैं तो रोड अच्छी बनाइए, नहीं तो कॉट्टेक्टर पर पैनल्टी लगाइए। आप गड़बड़े भी रखेंगे और टोल भी वसूलेंगे, तो यह नहीं चलेगा। जो टोल देने वाली बात है, जैसे कि जयपुर वाली एक रोड है, जहाँ बहुत लाइन लगती है, जो दिल्ली से नजदीक है और कठपुतली से आगे है। वहाँ बहुत तकलीफ होती है। आज आपके इस डिस्कशन के पहले ही मैंने अपने डिपार्टमेंट को कहा कि बहुत हो गया। 4 महीनों के अंदर हमारे पूरे टोल फासटैग में कनवर्ट होंगे और एक भी व्यक्ति टोल नाके पर नहीं रुकेगा। अब यह समस्या खत्म हो जाएगी। अभी तक हमने 58 लाख फासटैग दिए हैं। मैं आपको भी कहूँगा कि आप अपनी गाड़ी में वह स्टिकर लगवा लें, आपको तो टोल देना नहीं है। इसीलिए अब 4 महीने के अंदर हर आदमी को फासटैग का

स्टिकर खरीदना होगा। यह नई गाड़ियों में लगकर आता है और जो यह स्टिकर 4 महीने में नहीं लेगा, उसकी गाड़ी टोल पार करके नहीं जा सकेगी। यह मैनडेटरी हो जाएगा। अभी यह दिल्ली के हाईवे रिंग रोड पर है कि आप जहां से जाते हैं, और जहां से बाहर निकलते हैं, वहां पर नोटिंग होती है और मोबाइल फोन जैसा यह चार्ज होता है। एक और सिस्टम है कि आपके मोबाइल फोन से आप टोल नाका आने से पहले फोन करिए और बात करिए और टोल नाके का टोल ट्रांसफर कर दीजिए, आपकी गाड़ी का नंबर आएगा, बैरियर खड़ा हो जाएगा और आप आगे चले जाएंगे। यह भी सिस्टम है। जो भी सोफिस्टिकेटेड, बेस्ट सिस्टम्स या टेक्नोलॉजीज हैं, उनका उपयोग करके इसमें करेंगे।

सम्माननीय सदस्यों को सबसे महत्वपूर्ण चीज मैं बताना चाहूंगा कि बहुत से लोगों ने सड़क सुरक्षा को लेकर बहुत सी बातें कही हैं।

Hon. Members have also raised their concerns about road safety. They also suggested to construct safe roads. I would like to inform the hon. Members that we have adopted an approach of project preparation where efforts are made to eliminate possibilities of accidents. मैं इस बारे में एक बात साफ बताना चाहता हूँ कि मैं अधिकारियों को चेता चुका हूँ। ये लोग जो मर रहे हैं, उसके लिए हमारे रोड जिम्मेदार है, रोड इंजीनियरिंग जिम्मेदार है। इनकी डीपीआर डिफेक्टिव है। मैंने उनको कहा है कि इसके बाद अगर कोई मरेगा तो आप पर क्रिमिनल केस होगा और आपको पीडीपी जाना पड़ेगा। पहली बार हमने 786 ब्लैक स्पॉट आइडेंटिफाई किए हैं, उसमें से लगभग 300 पूरे हो चुके हैं। आपकी कंसर्न थी कि बहुत कम पैसे हैं। आज 11 बजे वर्ल्ड बैंक के साथ दिल्ली में मीटिंग है। ... (व्यवधान) सर, उसके लिए हमने दस टन के ट्रक को साढ़े 12 टन तक अलाऊ कर दिया है ताकि कोई पैसे न ले।

हमने 15 हजार करोड़ रुपये का प्रोजेक्ट बनाया है और उसे एडीबी और वर्ल्ड बैंक को दिया है। फाइनेंस मिनिस्ट्री ने प्रिंसीपली सपोर्ट किया है। केवल भारत सरकार के ही नहीं बल्कि



राज्यों के रोड के ब्लैक स्पॉट को इम्प्रूव करने के लिए पैसा खर्च करेंगे। मैं कल कह चुका हूँ कि तमिलनाडु ऐसा पहला स्टेट है, जिसने 15 परसेंट एक्सीडेंटल डेथ कम की हैं। उत्तर प्रदेश में सबसे ज्यादा है। मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि आपकी अध्यक्षता में, कुछ माननीय सदस्य नये आए हैं, आप मेरे डिपार्टमेंट से फॉलोअप कीजिए। आपकी अध्यक्षता में अपघात निवारण समिति आपके क्षेत्र में फोर्म की गई है जो एक्सीडेंट्स को रोकने के लिए है। आपको अधिकार दिया गया है और उसमें जिलाधिकारी भी है। आप एक्सीडेंट स्पॉट्स पर जाइए, विजिट कीजिए कि कौन जिम्मेदार है, उसकी रिपोर्ट तैयार कीजिए। कार्पोरेशन जिम्मेदार होगा, स्टेट गवर्नमेंट या भारत सरकार होगी, एक रिपोर्ट भेजिए कि क्यों नहीं हुआ, उसके लिए आपको अधिकार दिए गए हैं। आप उसकी इनक्वायरी कर सकते हैं। आप इस कमेटी को आप फोर्म कर लीजिए।

मुझे एक बात स्वीकारते हुए दर्द हो रहा है कि हमारे डिपार्टमेंट की हर चीज सक्सैसफुल हो रही हैं। मैंने कहा था कि पचास परसेंट एक्सीडेंट्स कम करेंगे और मैं 4-4.5 परसेंट कम कर चुका हूँ। रोड सेफ्टी के बिल के बारे में मैंने कल भी कहा था कि मैं तैयार हूँ। रोड सेफ्टी बिल को 18 राज्यों के ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर्स, जिसमें आंध्र प्रदेश, तेलंगाना, पश्चिम बंगाल, कांग्रेस राज्य कर्नाटक के उस समय के ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर थे। 18 ट्रांसपोर्ट मिनिस्टर्स ने बिल तैयार करके मंजूरी दी थी। उसके बाद उसे राज्य सभा की सिलेक्ट कमेटी के पास भेजा गया, उसने क्लीयर किया। उसके बाद लोक सभा की स्टैंडिंग कमेटी ने क्लीयर किया। उस समय अनंत कुमार जी थे, मैंने उनसे कहा कि आप इसे देखिए, उन्होंने कहा कि लोग मानते नहीं हैं, फिर उसने भी क्लीयर किया। अब दोनों कमेटियों ने क्लीयर किया, 18 राज्यों के मंत्रियों ने क्लीयर किया तो क्या अब यह करप्शन कम नहीं होना चाहिए? फारुख साहब सही कह रहे हैं कि हमें बाकी बातों में भी सुधार करना है, जिसमें रोड इंजीनियरिंग, ऑटोमोबाइल इंजीनियरिंग, इंटेलिजेंट ट्रैफिक सिस्टम और हमारा एडमिनिस्ट्रेटिव रोल, जिसमें लाइसेंस इत्यादि आते हैं।

महोदय, मैं सम्माननीय सदन को बताना चाहता हूँ कि देश में 25 लाख ड्राइवर्स की कमी है। मैंने ड्राइविंग ट्रेनिंग सेंटर की एक योजना बनायी है। मैं सभी सांसदों को कहता हूँ कि आपके

निर्वाचन क्षेत्र में एक ड्राइविंग सेंटर देने के लिए मैं तैयार हूँ। खास तौर से आपका जो ट्राइबल एरिया और बैकवर्ड एरिया है, जहां पढ़े-लिखे लड़के कम हैं, वहां के लिए आप कीजिए। मुम्बई, कोलकता, चेन्नई और बेंगलुरु जैसे शहरों के लिए जरूरी नहीं है। लेकिन जो पिछड़ा हुआ क्षेत्र है, जहां रोजगार नहीं है वहां के लिए आप करेंगे तो बहुत अच्छा होगा और ड्राइवर्स की कमी दूर होगी।

दूसरी बात, ड्राइविंग लाइसेंस की है। हमने वाहन सॉफ्टवेयर बनाया है और सारा डेटा हमारे पास आ गया है। नेम प्लेट्स का भी हो गया है अब सब पता चल जाता है। लेकिन समस्या यह है कि एक व्यक्ति तीन-तीन, चार-चार लाइसेंस लेता है। अमेरिका और यूके में आप जाएंगे तो ड्राइविंग लाइसेंस नहीं मिलता है। बहुत कठिन है। लेकिन हमारे यहां तो लोग आरटीओ ऑफिस नहीं जाते हैं, परीक्षा नहीं देते हैं और लाइसेंस लेकर आ जाते हैं।

आप मुझे बताइए कि क्या इसी प्रकार से लाइसेंस मिलते रहेंगे? ट्रक का जो ड्राइवर होता है, वह पहले हेल्पर होता है और सामान इत्यादि उठाता है। जब ड्राइवर चलता है तो वह भी बैठ जाता है और ड्राइविंग करता है और ड्राइवर बन जाता है। रात को वह भी चलाता है। आपने सही कहा कि रात को ढाबे के बाजू में रोड पर गाड़ियां खड़ी कर देते हैं। मैं इसका भुक्तभोगी हूँ। हमने तय किया है कि अगर आप नये बिल को मंजूरी देते हैं तो हमें अधिकार मिलेंगे। आज हमारे पास अधिकार ही नहीं हैं। अगर अधिकार मिलेंगे तो हम कुछ कार्रवाई कर पाएंगे और इससे लोग जागरुक होंगे।

अब तो इनोवेशन यहां तक हो चुका है कि अगर कोई दारू पीकर गाड़ी में बैठता है तो उसकी स्मैल से गाड़ी चालू नहीं होती है। बेल्ट नहीं लगाता है तो पुलिस कमिश्नर के ऑफिस में बेल बजती है कि इस गाड़ी का यह नंबर है और इसने बेल्ट नहीं लगाया है। उसके पास तुरन्त चालान पहुंच जाता है। हमें कुछ बातें करनी पड़ेंगी। बहुत से नियमों के बारे में उदासीनता है, नॉन सीरियसनेस है, उसके लिए हमें कहीं न कहीं कठोर होना होगा। अगर हम नहीं होंगे तो लोग मरते रहेंगे। मुझे बताइए कि हमारे देश में डेढ़ लाख लोग साल में मर रहे हैं। क्या वे किसी लड़ाई में मरते हैं, क्या वे आतंकवादी हमलों में मरते हैं? ... (व्यवधान)

**डॉ. फारुख अब्दुल्ला (श्रीनगर):** सर, पॉइंट ऑफ ऑर्डर है। मंत्री जी, आप जो बिल ला रहे हैं।। do not think anyone of us has any objection. आप बिल जल्दी लाइए, फिर देखते हैं कौन साथ है और कौन नहीं?

**श्री नितिन जयराम गडकरी :** फारुख साहब, आपने बिलकुल सही बात कही है। मैंने कल ही प्रजेक्ट किया है। आपकी बात से मैं सहमत हूँ। मैं एक-डेढ़ साल नहीं कर सका, उस इतिहास को भूल जाता हूँ। मुझे लगता है कि नई संसद में आप लोग सहयोग करेंगे, मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूँ। ... (व्यवधान)

**प्रो. सौगत राय:** गडकरी जी, पिछले सात सालों में यमुना एक्सप्रेस वे पर सात सौ लोग एक्सीडेंट्स में मर चुके हैं ... (व्यवधान)

**माननीय अध्यक्ष :** माननीय मंत्री जी, माननीय सदस्य का अभी जवाब मत दीजिएगा, जब क्लैरिफिकेशन्स होंगी, तब जवाब दीजिएगा।

**श्री नितिन जयराम गडकरी :** हमने टायर्स के लिए स्टैंडर्ड्स तय नहीं किए हैं। अमेरिका में टायर्स में सीलिका एड होती है। हम टायर में हवा भरते हैं, जबकि नाइट्रोजन भरनी चाहिए क्योंकि जब हवा गर्म हो जाती है तो टायर फट जाता है। छोटी-छोटी बातों को करने के लिए उपाय और टेक्नोलॉजी दोनों हैं। अगर लोग नहीं मानते हैं तो लोगों की जान बचाने के लिए इनफोर्समेंट करना होगा। आप बिलकुल सही कह रहे हैं। इसलिए आप जो भी बताएंगे, उसका हम जरूर उपयोग करेंगे।

महोदय, मुरलीधरन जी को मैं बताना चाहूंगा कि सड़क दुर्घटना का मुआवजा मोटर व्हीकल एक्ट के अंतर्गत दिया जाता है। इसकी प्रक्रिया बहुत जटिल थी और मुआवजा भी बहुत कम था। इस कारण हर पीड़ित को अदालतों में जाकर इंतजार करना पड़ता था। नये बिल में यह प्रोविजन है कि सभी लोगों को कम से कम तीन महीने में पांच लाख रुपये मिलेंगे। यह उनके भलाई की बात है। अगर किसी व्यक्ति को अधिक मुआवजा चाहिए तो वह अदालत जा सकता है। इसी के साथ गोल्डन ऑवर में कैशलेस ट्रीटमेंट का भी प्रावधान किया गया है।

सम्माननीय सदस्य डॉ. जी. रणजीत रेड्डी, पिनाकी मिश्रा जी और दानिश अली जी ने कहा कि सड़क सुरक्षा के लिए केवल दो सौ करोड़ रुपये दिए हैं। एनएचआई अभी तक इस पर तीन हजार करोड़ रुपये खर्च कर चुका है और 15000 करोड़ रुपये का वर्ल्ड बैंक और एडीबी के साथ करार किया है। वर्ल्ड बैंक के साथ मेरी 11 बजे मीटिंग है। मेरा भाषण समाप्त होने से पहले ही शायद सूचना आ जाएगी कि वह क्लीयर होने की सम्भावना है। वह पैसा भी हम उसमें देंगे। पैसे की हमारे पास कमी नहीं है। नेशनल हाईवेज को सुरक्षा की दृष्टि से आईआरसी स्टैंडर्ड्स का पालन करके ही बनाया है। मल्टीलेटरल एजेंसीज के साथ राज्यों में सड़क सुरक्षा को बढ़ावा देने के लिए हमने प्रोग्राम की रूपरेखा बनाई है।

सर, मुझे बताते हुए खुशी हो रही है कि एडीबी ने सात हजार करोड़ रुपये के प्रोजेक्ट को इन-प्रिंसीपल आज अप्रूवल दे दिया है।

अगले कुछ दिनों में वर्ल्ड बैंक का भी क्लीयरेंस मिल जाएगा। आपके राज्यों में भी इसका काम हो जाएगा। कुरियाकोस और दामोर जी ने ट्रॉमा सेंटर की बात कही है। मेरे पास ट्रॉमा सेंटर नहीं आता है। वह हेल्थ मिनिस्ट्री में आता है, लेकिन मैं आपकी बात को उन तक पहुंचाऊंगा। हमने एक बात एम्बुलेंस की कही है। अभी मेरे पास रिकार्ड हैं कि कितनी एम्बुलेंस हैं। हम 203 एम्बुलेंसेज पहली बार एक महीने के अंदर दे रहे हैं। इससे पहले 350 एम्बुलेंसेज चल रही हैं। उन एम्बुलेंसों में कटिंग्स टूल्स भी हैं। तीन लोग हैं, चार पेशेन्ट्स स्ट्रेचर पर जा सकते हैं और दो लोग बैठ सकते हैं। उसको और ड्राइवर को भी ट्रेनिंग दी गई है कि वह दोनों काम करेंगे। वह स्लाइन भी दे सकता है और बस की कटिंग भी कर सकता है। ऐसी 203 एम्बुलेंसेज हम लोग लगा रहे हैं।

अभी हमने हिमाचल प्रदेश में रोड साइड में क्रेश बैरियर लगाया है। आपका संरक्षण चाहिए, उसको लोगों ने उखाड़कर फेंक दिया और उसके ऊपर अपनी दुकान और टपरी डाल दी है। अब, इसमें थोड़ा-सा सहयोग चाहिए कि कश्मीर, उत्तराखंड, हिमाचल प्रदेश, मैंने रेट कॉन्ट्रैक्ट करके कहा कि जितना लगता है, उतना लगाइए, लेकिन एक भी बस नीचे नहीं जानी चाहिए। अब समस्या यह है कि उसमें जनता का भी सहयोग चाहिए और इस अतिक्रमण को भी हटाना होगा।

अगर उसको नहीं हटाएंगे, तो फिर बसें नीचे जाएंगी, फिर लोग मरेंगे। आज कितना बड़ा हादसा हुआ है, उसमें हमारे जवान-सैनिक और सात-आठ लोग मरे हैं, कई लोग जख्मी हुए हैं। मुझे लगता है कि यह बहुत सीरियस इशू है। इसलिए, मैं इसके बारे में आपकी भावना से बिल्कुल सहमत हूँ।

मैं किरण जी को बहुत-बहुत धन्यवाद दूंगा कि मोटर व्हीकल एक्ट बिल पर विलंब की वजह से उन्होंने जो कहा था कि मौतें हो रही हैं, आपने मेरी भावनाएं बताई हैं। मैं आपका बहुत आभारी हूँ और मुझे लगता है कि अब सदन की जो भावना बनी है, यहां पर भी और राज्य सभा में भी, यह दोनों सदन में मंजूर हो जाएगा। मैंने कल आपसे यह भी कहा था कि अगर इसके बाद भी आपका कोई सुझाव होगा, तो आप मेरे पास आइए और मुझे बताइए। हम इतने लोगों के सुझावों को लेकर आए हैं, वह भी करेंगे। उसमें कोई अड़चन नहीं आएगी और वह आपके सहयोग से मंजूर हो जाएगा।

हमारी सरकार की एक सबसे बड़ी अचीवमेंट यह है कि यूरो बीएस फोर के हमारे इमिशन के स्टैंडर्ड हैं। इस पर पांच मंत्रियों ने मीटिंग ली और सभी मैनुफैक्चर्स हमारे पास आए थे। मैंने कहा कि आप बीएस फोर से जंप मारिए और सिक्स में जाइए। Sir, this is not possible. सब मैनुफैक्चर्स नाराज हो गए, कहा कि ऐसे डंडा चलाएंगे, तो हम नहीं मानेंगे। मैंने कहा ठीक है। महोदय, हमने जबरदस्ती निर्णय किया। मैंने कहा कि करेंगे, तो तुम्हारे साथ, नहीं आओगो, तो तुम्हारे बिना, अगर नहीं आओगो, तो घिसटते हुए लेकर जाऊंगा, देश में प्रदूषण की स्थिति गंभीर है। अब हमने निर्णय ले लिया है कि किसी भी कीमत पर 1 अप्रैल, 2020 से यूरो सिक्स यानी बीएस सिक्स के इमिशन नार्म्स को अलाऊ करेंगे। मुझे खुशी है कि आज सब लोगों ने इसे अपनाया है और यह सक्सेसफुली हुआ है। आज देश का प्रदूषण कम हो रहा है। दिल्ली में 32 प्रतिशत प्रदूषण कम हुआ है। जब इलेक्ट्रिक बसें आएंगी और नए रोड बन जाएंगे। अभी दिल्ली से 60,000 ट्रक बाहर चले गए हैं। इसके बाद कोई नहीं आएगा। मैं यह भी मानता हूँ कि आप सबके सहयोग से दिल्ली को प्रदूषण मुक्त करना है। मुझे लगता है कि यह एक अच्छी बात हुई है। यह हमारे लिए बहुत ही अच्छा है। हमने जो इनोवेटिव स्टैंडर्ड्स तैयार किए हैं, ग्लोबल एनसीएपी

करके है । आप यूरोप में जाइए । फारूख साहब, आप लंदन में डबल डेकर बस में बैठे होंगे, कितनी सुंदर बसें हैं । मुझे समझ में नहीं आया, मैं टेक्निकली कम जानता था । मैं सोचता था कि लंदन की बस अच्छी है, स्वीडन की बस अच्छी है, यूके की अच्छी है, अमेरिका की अच्छी है और हमारे यहां की टीन वाली बसें, इस बस में हार्न छोड़कर सब कुछ बजता है । आप इसको किस स्टैंडर्ड में रखते हैं, मुझे बताइए । मैंने एक दिन कहा कि इसको छोड़ दीजिए, आप यूके का स्टैंडर्ड अलाउ कर दीजिए । क्या होता है कि पंजाब, हरियाणा और मध्य प्रदेश में हथौड़ा और कील लेकर कोई भी बैठ जाता है और बस की बॉडी बनाने लगता है । मैंने उनको कहा कि यह सुरक्षा के लिए ठीक नहीं है । वह लकड़ी काटता है, ट्रक की चेसिस लाता है, लाइट लगाता है और बॉडी बनाता है । आपके कश्मीर में भी बहुत है । वह सुरक्षित नहीं है । मैंने उनसे कहा कि मैं एमएसएमई का मंत्री हूँ । फारूख साहब, मैं उनको लोन देने के लिए तैयार हूँ । उनको कहिए कि अब वर्ल्ड स्टैंडर्ड की सुरक्षा के हिसाब से अच्छी बसें होनी चाहिए । आप इससे खिलवाड़ मत करिए । एक बस में कितने लोग मरते हैं । ... (व्यवधान)

**डॉ. फारूख अब्दुल्ला :** 25-25 साल और 30-30 साल पुरानी बसें हैं । ... (व्यवधान)

**श्री नितिन जयराम गडकरी :** इसीलिए, सबसे महत्वपूर्ण चीज यह हुई है कि हम डीज़ल को बॉयो सीएनजी में कन्वर्ट करने की योजना लाए हैं । मैं आप सबको आमंत्रित करूंगा कि मेरे संसदीय क्षेत्र में नागपुर म्युनिसिपल कॉर्पोरेशन की 400 बसें हैं, जो गंदा पानी था, उससे मीथेन निकालकर सीओटू अलग करके उसको कन्वर्ट कर रहे हैं । उसका अगले महीने में उद्घाटन है । 400 बसें, 150 कारें और 150 ट्रक्स हैं । ये सब जो स्लज है, मटन-मछली मार्केट और वेजीटेबल्स मार्केट का जो वेस्ट है, उसको बॉयो डाइजेस्टर में डालकर उसे सीएनजी बनाकर प्रदूषण फ्री किया गया है ।

इंपोर्ट सब्सिड्यूट, कॉस्ट इफैक्टिव पॉल्यूशन फ्री है । आप अपनी जगहों पर यह सब कीजिए । फारूख साहब, ये बसें इतनी सुंदर हैं कि उनमें स्मैल नहीं है, आवाज नहीं आती है, ऐसा लगता है कि आप इलैक्ट्रिक बस में बैठे हैं । 20-20 साल पुरानी बसों को हमने नई ग्रीन बसों में कन्वर्ट किया है । यह बहुत जरूरी है । डीज़ल बहुत हानिकारक है । डीज़ल का उपयोग कम करना

चाहिए। इसलिए एलपीजी, एलएनजी, सीएनजी, बायो-सीएनजी, बायो-इथेनॉल, जो किसान तैयार करता है, मुझे बहुत खुशी हुई, क्योंकि मैं 12 साल से इसके लिए काम कर रहा हूँ। दो दिन पहले टीवीएस कंपनी और बजाज कंपनी को मैंने कहा था कि जब तक तुम शत प्रतिशत बायो-इथेनॉल पर बाइक तैयार नहीं करोगे, तब तक मेरे यहां मत आना और न ही किसी काम के लिए बात करना। उस यंग लड़के ने, जो टीवीएस का एमडी है, उसने बाइक बनाई। सर, मैंने उसको लॉन्च किया है। शत प्रतिशत किसानों के चलाए हुए बायो-इथेनॉल पर वह बाइक चल रही है। अब कोई इंपोर्ट डीजल-पेट्रोल की जरूरत नहीं है। अब इतना ही नहीं है, जो कनाडा, अमरीका और ब्राजील में फ्लैक्स-इंजन है, मैंने धर्मेन्द्र प्रधान जी को कल ही पत्र लिखा है कि अब इथेनॉल की बाइक आ गयी है कि अब ऐसी वहां चाइस है कि आपकी गाड़ी अगर ले जाएंगे, वहां टोयोटा, फॉर्ड और ह्यूंडई आदि सब का यही है। यह फैसिलिटी है कि आप 100 प्रतिशत पेट्रोल डालो या 100 प्रतिशत बायो-इथेनॉल डालो, It is the consumer's choice. मैंने कहा कि इस पॉलिसी के लिए आप पंप खोलने के लिए हमें परमिशन दीजिए। इस देश का किसान भी खुश होगा। पॉल्युशन भी कम होगा। इंपोर्ट भी बचेगा। इकोनॉमी भी अच्छी होगी और रोजगार का भी निर्माण होगा। यह प्रयोग हम लोग कर रहे हैं, क्योंकि बहुत लोगों ने कहा कि यह भी काम इसके साथ हुआ है। कई माननीय सदस्यों ने वाहन प्रदूषण तथा इलैक्ट्रिक वाहनों के बारे में बताया है। एक बात सच है कि इलैक्ट्रिक हमारे लिए फ्यूचर है। अब इलैक्ट्रिक में काफी गाड़िया आ रही हैं, सभी बसें आ रही हैं। अभी पुणे कॉर्पोरेशन में डेढ़ सौ बसें इलैक्ट्रिक की खरीदी हैं। मुंबई में बेस्ट द्वारा डीजल की बसें चलती हैं, उसका खर्चा 115 रुपये प्रति किलोमीटर है। 100 प्रतिशत बायो-इथेनॉल पर हम बस चलाते हैं, उसका खर्चा 69 रुपये प्रति किलोमीटर है। यह जो इलैक्ट्रिक एयर कंडीशंड बस है, इसका खर्चा 50 रुपये प्रति किलोमीटर है। हम लोग 25 प्रतिशत टिकट कम कर के देश के सभी गरीबों को इलैक्ट्रिक एयर कंडीशंड बसों में घूमा सकते हैं। अब उसका मॉडल हम लाए हैं। जो लंदन का मॉडल है, जो वर्ल्ड बैंक ने दिया है, उसमें नौ ऑपरेटर्स हैं, वही बसें खरीदते हैं, ड्राइवर उसका होता है, कंडक्टर कॉर्पोरेशन का होता है। 225 किलोमीटर की गारंटी दी जाती है। बसें मॉडल से

सभी देश में जाती हैं। इससे हमारा पब्लिक ट्रांसपोर्ट पॉल्युशन फ्री और कम्फर्टेबल होगा और गरीबों को राहत मिलेगी। यह लंदन ट्रांसपोर्ट के मॉडल को हम पूरे देश में लागू करना चाहते हैं। मैं देश के सभी ट्रांसपोर्ट मंत्री जी को, मैंने प्रधान मंत्री जी को उनकी अनुमति के लिए लिखा है, मैं लंदन ट्रांसपोर्ट का मॉडल उनको दिखाना चाहता हूँ ताकि हमारे देश में सभी जगहों पर इसका उपयोग हो।

सर, सड़क सुरक्षा के लिए जो इलैक्ट्रिक का डर महसूस किया गया है कि हम लोग गाड़िया बंद कर देंगे। हमारी ऑटोमोबाइल इंडस्ट्री 2,45,000 करोड़ रुपये की है। एक समय हमारी पार्टी ने मारुति का विरोध किया था। आज मैं मानता हूँ कि India is becoming a manufacturing hub of automobile sector. जब मैं मुंबई पोर्ट में जाता हूँ, तूतीकोरिन जाता था, तो मुझे हजारों गाड़िया लाइन में शिप पर चढ़ती हुई दिखती थीं। अब हमारी गाड़ियां इंपोर्ट हो रही हैं। 45 हजार करोड़ रुपये का हमारा एक्सपोर्ट है। मैं आज सदन में विश्वास से बताना चाहता हूँ कि आने वाले पांच सालों में हमारा हिंदुस्तान वर्ल्ड में ऑटोमोबाइल्स मैन्युफैक्चरिंग का नंबर वन तो बनेगा ही, परंतु उसके साथ-साथ इलैक्ट्रिक मैन्युफैक्चरिंग ऑटोमोबाइल का भी हब बनेगा। हम देश को लीड करेंगे। हमारे प्रधान मंत्री जी ने इसके लिए, विशेष तौर पर लीथियम-आयन बैट्री के लिए नीति आयोग के साथ एक स्पेशल स्कीम बनाई है। अब इलैक्ट्रिक ऑटो रिक्शा, इलैक्ट्रिक बस, इलैक्ट्रिक कार आदि सपना नहीं है। अब छह महीने के बाद वह गाड़ी आपके पास आएगी और इंपोर्ट सब्सिड्यूट, कॉस्ट इफैक्टिव, पॉल्युशन फ्री और इंडीजीनियस होगी। मुझे लगता है कि अनेक लोगों ने जो शंका व्यक्त की है कि हम एग्जिस्टिंग को बैन लगा कर खत्म कर देंगे, ऐसा हम कुछ नहीं करने वाले हैं। हम लोग अभी यह समझते हैं कि हमारे एक्सपोर्ट हैं, हमारे रोजगार में उसका योगदान है। परंतु एक बात भी जरूरी है कि जल्दी से जल्दी वह स्विच ओवर हो, और इलैक्ट्रिक, बायोफ्यूल आदि पर जाए तो अच्छा होगा। अगर नहीं जाएंगे तो फिर एक समय ऐसा आएगा कि कंज्यूमर का ही प्रेशर इतना होगा कि उनकी सेल कम होगी।



**13.00 hrs**

इसलिए नेचुरल कोर्स में यह होगा। मैंने एक पत्रकार को प्रश्न पूछा कि आपके पास पेट्रोल की गाड़ी है, आप महीने भर में 6500-7000 रुपये खर्चा करते हो। कल अगर इलैक्ट्रिक गाड़ी पॉल्यूशन फ्री और आपका खर्चा 1200 से 1500 रुपये होगा तो मुझे आपके पास आकर यह कहने की ज़रूरत है कि आप इलैक्ट्रिक गाड़ी लें। जब 4000-4500 रुपये महीने की सेविंग है तो आप लेने ही वाले हो। इलैक्ट्रिक बाइक में भी यही है। इथेनॉल सस्ता है और इतना ही नहीं, अभी हमारे डॉ. सारस्वत नीति आयोग में हैं। वे कोल बेस्ड मिथेनॉल बनाने की बात कर रहे हैं। हमारे यहाँ असम पेट्रोलियम और आर.सी.एफ. मुम्बई, ये मिथेनॉल बनाते हैं। उनका मिथेनॉल 22 रुपये लीटर है। इजरायल में 12 रुपये लीटर, चाइना में 17 रुपये लीटर है और डीजल 65 रुपये लीटर है तो मिथेनॉल को भी फ्यूल के रूप में विकसित करने का काम कर रहे हैं। मुझे लगता है कि ट्रांसपोर्ट मंत्री के नाते एक तरफ इम्पोर्ट कम हो, दूसरी तरफ पॉल्यूशन कम हो, तीसरी तरफ लोगों की सेफ्टी का ध्यान हो और चौथी तरफ कम्फर्ट अच्छा मिले एवं कॉस्ट कम हो। उसके कारण देश के युवाओं को रोज़गार मिले, यही इसमें हमने किया है।

एक बात जो बहुत से सदस्यों ने कही है, उनके यहाँ 62 लोगों ने प्रोजेक्ट्स रखे। मैं सभी प्रोजेक्ट्स की डिटेल्स नहीं बता रहा हूँ, क्योंकि समय जाएगा। अभी मैंने एक सिस्टम शुरू किया है, कुछ लोग आए भी हैं कि हर स्टेट के एम.पी. क्वेश्चन अवर के बाद मेरे चैम्बर में आते हैं और अधिकारी और वे बैठ कर चर्चा करते हैं। मैंने तीन-चार स्टेट्स पूरे किए हैं। आज मैंने सेक्रेटरी को कहा कि जिन-जिन सदस्यों ने प्रोजेक्ट्स के बारे में कहा है, उन सब के प्रोजेक्ट्स की लिस्ट लेकर 15 दिन के अंदर इस प्रॉब्लम को रिजॉल्व कीजिए और मुझे रिपोर्ट कीजिए। जो आपसे नहीं होता है, वह मुझे दीजिए और विशेष रूप से डिले हो रहे हैं, रुडी जी ने बताया, वे मेरे पास चार बार आए,

वे बोले मंत्री जी चाहते हैं, पर ...\* में बैठे हुए लोग नहीं चाहते हैं। ... (व्यवधान) मैंने सुन लिया। इस देश में माहौल ही ऐसा है, कोई तकरार करता है और सीरियस फ्रॉड इनवेस्टिगेशन में कोई कम्पनी जाती है तो हमारे लोग पैसे देने के लिए डरते हैं। कोई बैंक के पास जाता है तो बैंक दिया हुआ पैसा वापस लेकर, वह सब रुक जाता है। There are problems. समस्याएँ हैं, सब आसान नहीं हैं। इसमें फाइनेंशियल तकलीफें हैं, पर रुडी जी से मैं एक बात कहता हूँ कि पॉजिटिव एप्रोच, ट्रांसपेरेंट एप्रोच, टाइम बाउंड डिसिजन मेकिंग प्रोसेस, टीम वर्क, आप सब का सहयोग हम कर पाएँगे।

मैं बहुत बार एक बात कहता हूँ, आप नाराज मत होइए कि there are some people who convert problems into opportunities, and there are some people who convert opportunities into problems. So, let us accept it as a challenge. इसलिए आप सब की समस्याएँ हैं, वे कठिन हैं।

**श्री राजीव प्रताप रुडी (सारण):** आपको वीडियो भी बहुत दिखाया है।

**श्री नितिन जयराम गडकरी :** हाँ, दिखाया है। अब आप जिस कम्पनी की बात कर रहे हैं, वह कम्पनी रांची से टाटानगर रोड बनाती थी। फिर एक ने पी.आई.एल. डाली, फिर हाई कोर्ट जज ने उसको बोला कि इनवेस्टिगेशन करो। पचास टके के ऊपर काम हुआ तो मैंने उसका पैसा मंजूर किया। फिर वह सीरियस फ्रॉड इनवेस्टिगेशन में गया। हमारे अधिकारियों ने कहा कि यह उधर गया, हाई कोर्ट ने भेजा, हम पैसा कैसे दें। दिया हुआ पैसा उसने वापस ले लिया। कम्पनी का पूरा बैंड-बाजा बज गया। अब उसके पास पैसे नहीं। आपको पता है कि मैं पी.डी. का एकाउंट खोल कर उससे धीरे-धीरे पैसा लेकर काम करवा रहा हूँ। अब प्रॉब्लम यह है कि किया तो अधिकारी के ऊपर कार्रवाई करो, बैंक ने नहीं दिया तो बैंक के ऊपर कार्रवाई होती है। अब लोग भी बोलते हैं कि दिया तो भी तकलीफ, नहीं दिया तो भी तकलीफ। अब ऐसी स्थिति में we have to find a way out with a positive approach and development-oriented approach to

---

\* Not recorded.

resolve the issues. I am confident that we will get a solution for it. इसलिए 3,85,000 करोड़ रुपये के प्रोजेक्ट्स सॉल्व हो गए तो ये भी निकल जाएँगे । यह आखिरी का है । हाथी निकल गया, दुम बची हुई है । मैं आपको इतना ही कहूँगा कि इन प्रोजेक्ट्स की पूरी डिटेल्स मैंने अपने पास ले ली हैं । आप मुझे 15 दिन का टाइम दीजिए, उसके बाद 15 दिन सेक्रेटरी के, 8 दिन मेरे और एक महीने के अन्दर आप जितने प्रोजेक्ट्स के लिए बोलें, आप मेरे पास आओ, मैं आपको उसका पूरा समाधान करके दूँगा । We will resolve all the issues. ये जो आपकी तकलीफें हैं, मैं ऐसा सेशन एक बार अपने सपने में देख रहा हूँ कि जिस सेशन में मेरे पास कोई एम.पी. अपनी प्रॉब्लम के लिए आए नहीं । पर एक बात जरूर है कि जैसा इकनॉमिक्स का सिद्धांत है कि जितने नए नोट छापे जाते हैं, उतने फटे नोट बाजार में दिखते हैं । आप जितना काम करो, उतनी लोगों की अपेक्षा बढ़ जाती है । लोग बोलते हैं कि यह भी कर दो । अभी प्रिंसिपल हाइवे, हमारे मैनिफेस्टो में लिखा है कि हम लोग उबल करेंगे । बीच में फाइनेंस वालों ने कहा कि यह हाइवे हम लोग शायद बढ़ाएँगे तो पैसा कहाँ से आएगा । जैसा आपने शंका व्यक्त की ।

मैंने कहा कि मैं फाइनेंस वाला हूँ, आप चिंता मत कीजिए, लेकिन शायद मैं कॉन्फिडेंस देने में कम पड़ा, तो थोड़ी सी दिक्कतें आई हैं । आप चिंता मत कीजिए, इनको हम डिजॉल्व करेंगे ।

एक बात सीआरएफ फंड की आई । ... (व्यवधान) सीआरएफ के संबंध में आप लोग मेरे पास आते हैं । ... (व्यवधान)

महोदय, पेट्रोल और डीजल पर जो सेस लगा, उसमें से कुछ पैसा एनएचएआई को जाता है, कुछ हमें सीआरएफ में मिलता है, आप हमारे पास आते हैं, आखिर वह पैसा राज्य सरकारों को ही जाता है, लेकिन उसे मंजूर करने का अधिकार हमें होता है । ... (व्यवधान)

**श्री अधीर रंजन चौधरी:** सर, अभी तो सीआरएफ फंड खत्म हो गया है । अभी तो रोड एंड इन्फ्रास्ट्रक्चर फंड हो गया है ।

**श्री नितिन जयराम गडकरी :** नहीं, वह जो फंड है, अभी वह पूरा फंड फाइनेंस मिनिस्टर ने अपने साथ लिया है, वह बजट में रखा गया था और उसमें एक प्रोविजन किया गया कि वह पूरा पैसा आप राज्य सरकार को देंगे। ... (व्यवधान)

**श्री जगदम्बिका पाल (डुमरियागंज):** सर, आपने 10 हजार करोड़ रुपया उत्तर प्रदेश को दिया है। ... (व्यवधान)

**श्री नितिन जयराम गडकरी :** महोदय, जो लोग जो कुछ बोल रहे हैं, एक मेंबर ऑफ पार्लियामेंट होने के नाते मैं उनकी भावना से शत-प्रतिशत सहमत हूँ। मैंने आप सबकी बात निर्मला सीतारमण जी के कान में डाली है। मैं उनसे फिर से बात करूँगा। मैंने स्पीकर से भी बात की है। मैं उनसे अनुरोध करूँगा कि हमारे एम.पी. के अधिकार का यह फंड है, उनके आधे काम इस फंड के कारण होते हैं। इस फंड को एलोकेट आप कीजिए। आपको किसको कितना देना है, उतना परसेंट उसको दीजिए, लेकिन एम.पी. की यह बहुत महत्वपूर्ण माँग है। मैं उनसे इसके लिए अनुरोध करूँगा कि वे इसे फिर से एक बार देखें और आपकी बात को महत्व मिले। मैं इसके लिए निश्चित रूप से उनसे बात करूँगा।

महोदय, रोड साइड एमेनिटीज के बारे में भी कुछ देरी हुई, कुछ काम नहीं हो पाया। अभी हमने मॉडल बदल दिया है। पहले हम 7 एकड़ जगह लेते थे, अब 10 एकड़ जगह ली, बहुत सुन्दर मॉडल बना है और टू लेन पेव्ड शोल्डर पर किया है। रोड के दोनों तरफ 10-10 एकड़ जगह ली गई है और रोड के बीच में एक ग्लास की बिल्डिंग होगी, 30-40 हजार स्कवायर फीट का एरिया होगा। ऊपर रेस्टोरेंट में लोग खाएंगे, उधर लैंडस्केपिंग होगी, गार्डन होगा, पार्किंग होगी, हेलीपैड होगा, इधर फूड मॉल होगा और 40 परसेंट शॉप्स उस एरिया के फ्रूट्स, वेजिटेबल्स, हैंडलूम, हैंडीक्रॉफ्ट से जुड़ी हुई होंगी। अगर कश्मीर में जाएंगे, तो कश्मीर के अखरोट और शॉल उन हाइवेज की रोड साइड की दुकानों में मिलेंगे, वहाँ के लोगों को काम मिलेगा। हर जिले में हम ऐसा बना रहे हैं। टू लेन पेव्ड शोल्डर के डिजाइन तैयार हो गए हैं, फोर लेन के हो गए हैं, सिक्स लेन के हुए हैं, एक्सप्रेस हाइवे के भी हुए हैं। हम इसके टेंडर निकालेंगे, इससे रोजगार मिलेगा। इसमें बहुत

अच्छी बात हुई है कि हमने हमारी पेट्रोल पम्प की जगह ले ली और मैंने विभाग को कहा कि हमें पैसे मिलने चाहिए। अब हमें मुम्बई-दिल्ली एक्सप्रेस हाइवे पर 300 पेट्रोल पम्प डालने हैं। मैंने कहा कि टेंडर निकालो, जगह हमारी और मशीन आपकी। प्रति लीटर पेट्रोल, प्रति लीटर डीजल आप कितना कमीशन लेते हो बोलिए। वहाँ टॉयलेट को भी मेनटेन करना पड़ेगा और पार्किंग को भी देखना होगा। अब टेंडर निकल रहा है।

महोदय, हम लोगों को केवल मुम्बई-पुणे हाइवे पर ही 200 करोड़ रुपये पेट्रोल-डीजल बेचकर मिल जाएंगे। एक माननीय सदस्य बोलते हैं कि पैसा कहाँ से आएगा। लोग टॉयलेट में जाएंगे, तो टॉयलेट की साफ-सफाई रखने के लिए उनसे दो-पाँच रुपये लिए जाएंगे, उससे भी हमें दो-चार-दस करोड़ रुपये मिल जाएंगे। वह पैसा रोड के काम में आएगा और उस पैसे का उपयोग फिर से रोड के डेवलपमेंट के लिए होगा। जो दे सकता है, उससे लेना चाहिए और जो गरीब है, उसे फोकट में देना चाहिए। इसी तत्व के आधार पर यह डेवलपमेंट होगा, पैसे की कोई कमी नहीं है। मैंने मास्टर ऑफ बिजनेस मैनेजमेंट भी किया है, मैं फाइनेंस को भी जानता हूँ। जितना काम करोगे, उतना पैसा मिलेगा। आप मेरी सभी बातों को रिकॉर्ड के रूप में लिखकर रखना और अगर मेरी कही हुई एक भी बात नहीं हुई तो आप मेरे खिलाफ जरूर प्रस्ताव लाइए। मैं विश्वास देता हूँ, वचन देता हूँ कि जो बात कहेंगे, वह हम करके दिखाएंगे। मोदी जी के नेतृत्व में, आप रुक जाइए, अभी लगभग 40 हजार किलोमीटर का काम हुआ है, 96 हजार किलोमीटर नेशनल हाइवे था, अब 1 लाख 37 हजार किलोमीटर नेशनल हाइवे हुआ है और करीब 50-55 हजार किलोमीटर प्रिंसिपल में अटका हुआ है। मैं उसके लिए आपसे बात करूँगा। यह देश बदल जाएगा। देश बदल जाएगा, पर्यटन को महत्व मिलेगा, एम्प्लॉयमेंट पोटेन्शियल बढ़ेगा, आप कल्पना नहीं कर सकते हैं जी, जैसे दिल्ली-मुम्बई 12 घंटे में हुआ। मेरठ-दिल्ली, यहाँ मेरठ के हमारे माननीय सदस्य हैं, मेरठ-दिल्ली 4.5 घंटे लगते थे, अग्रवाल जी 3 महीने के अंदर आप 45 मिनट में आएंगे। हम लोग डासना से कानपुर तक हाइवे बनाने वाले हैं और कानपुर से लखनऊ का अभी टेंडर हो जाएगा, तो पूरा दिल्ली से लखनऊ हाइवे बन जाएगा।

माननीय स्पीकर महोदय, मैं आपको विश्वास देना चाहता हूँ कि मोदी जी के नेतृत्व में इनोवेशन, एंटरप्रेन्योरशिप, साइंस, टेक्नोलॉजी, रिसर्च के माध्यम से देश को विकास के पथ पर आगे बढ़ाएंगे।

We name it as 'knowledge'. Knowledge and technology are very important, and conversion of technology into wealth is the future of the country, इस देश के गांव, गरीब, मजदूर, किसान का कल्याण करते हुए और बेस्ट टेक्नोलॉजी का यूज करते हुए हम काम करेंगे, जैसे अमेरिका में रोड्स हैं।

कल राजस्थान के हमारे सांसद दुष्यंत जी ने बात कही। मैंने अपने ऑफिस में भूतपूर्व अमेरिकी राष्ट्रपति जॉन एफ. केनेडी का वाक्य लिख कर रखा है। उन्होंने कहा था - "American roads are not good because America is rich, but America is rich because American roads are good." बिल्कुल उसी प्रकार से, प्रधान मंत्री जी की इक्कीसवीं सदी का 'नया भारत' होगा। नए रोड्स, नए एक्सप्रेस हाईवेज होंगे और हवा में चलने वाली उबल डेकर बसेज भी होंगी। इससे नए भारत का निर्माण होगा। रोप-वे केबल कार की टेक्नोलॉजी भी हम लाए हैं।

मैं जब अभी वाटर रिसोर्सेज मिनिस्ट्री में था तो उस समय मैंने वैपकोस का ज्वायंट वेन्चर करके दिया। आप सभी लोग अपने-अपने शहरों में उसे बनाइए। वह बहुत सस्ता है। आने वाले समय में ट्रांसपोर्ट सेक्टर में इलेक्ट्रिक, इथेनॉल, मिथेनॉल, बायो-डीजल, बायो-सी.एन.जी. इत्यादि का इम्पोर्ट कम होगा। रोड्स बड़े बनेंगे। रोड्स से जाना एक बहुत अच्छा सुखद अनुभव होगा, ऐसे भविष्य के हिन्दुस्तान का निर्माण ट्रांसपोर्ट मिनिस्ट्री की ओर से लक्षित होगा।

आप सभी लोगों ने बहुत अच्छी तरह से हमें, एक प्रकार से पॉजिटिव सपोर्ट दिया है। आप सबका सहयोग और आपका मार्गदर्शन लेते हुए और आपके जो भी सुझाव हैं, उन्हें सीरियसली स्वीकार करते हुए हम आगे जाएंगे, यही हमारा विश्वास है। आप 62 माननीय सदस्यों ने जो-जो कहा है, जो सुझाव दिए हैं, उनके ऊपर हम लोग अपने विभाग में सीरियसली विचार करेंगे। यह

विश्वास देते हुए फिर से एक बार आप सबको बहुत-बहुत धन्यवाद देते हुए मैं अपनी बात को समाप्त करता हूँ और आप इन मांगों को पूरा करें, ऐसी प्रार्थना करता हूँ।

**माननीय अध्यक्ष:** माननीय सदस्यगण, मैं माननीय सदस्यों को क्लैरिफिकेशन के लिए अनुमति दे रहा हूँ, लेकिन दोबारा से चर्चा करने की अनुमति नहीं दे रहा हूँ। इसलिए मुझे टोकना न पड़े। अगर आपके पास कोई विशेष विषय हो तो क्लैरिफिकेशन देने के लिए मंत्री जी सक्षम हैं। आप उनसे क्लैरिफिकेशन ले लें। अधीर रंजन चौधरी जी।

**श्री अधीर रंजन चौधरी:** गडकरी जी, आप एक इन्नोवेटिव एण्ड इन्फॉर्मेटिव पर्सनैलिटी हैं। हम सब आपको मानते हैं। आप एक मंत्री हैं। हमारी तरफ से जो मांग आपसे की जाती है, उस मांग को पूरा करने में आप कोई कसर नहीं छोड़ते हैं। लेकिन, मैं अपनी जानकारी के लिए आपसे एक छोटी-सी बात पूछना चाहता हूँ। आपने अभी इलेक्ट्रिक वेहिकल्स की बात की है। इलेक्ट्रिक वेहिकल्स की जो बैट्री है, वह बैट्री लीथियम और कोबाल्ट से बनती है। लीथियम और कोबाल्ट, बोलीविया और चिली में मिलते हैं। लीथियम और कोबाल्ट की सारी माइन्स को चीन ने खरीद लिया। अगर अभी हम यहां उसकी बैट्री बनाएंगे तो क्या हमें वह सस्ता मिलेगा या हमें इसके लिए चीन के ऊपर निर्भर करना पड़ेगा क्योंकि सारी इलेक्ट्रिक वेहिकल्स की जितनी बैट्रीज हैं, वे ही उसे बनाते हैं, तो क्या ये हमारे लिए एक्सपेन्सिव होंगे या इनएक्सपेन्सिव होंगे?

सर, मेरी दूसरी बात यह है कि इसके लिए जो स्किलिंग होनी चाहिए, वह स्किलिंग कैसे होगी?

सर, इकोनॉमिक सर्वे बता रहा है कि आपकी इंवेस्टमेंट तीन किस्म की हैं - Budgetary support, Internal and external budgetary resources, and Private investment. बजटरी सपोर्ट आपको 48 पर्सेंट मिलता है, इंटरनल एण्ड एक्सटर्नल बजटरी रिसोर्सेज 39 पर्सेंट है और प्राइवेट इंवेस्टमेंट 14 पर्सेंट है। इस प्राइवेट इंवेस्टमेंट का टारगेट क्या है? आपने तो हमें सुनहरा सपना दिखा दिया। हम सब उड़ने लगे हैं, लेकिन आप इसके लिए पैसे कहां से लाएंगे?

आप कहते हैं कि पैसे की कोई फिक्र मत कीजिए, लेकिन प्राइवेट इन्वेस्टमेंट के आपके टारगेट्स क्या हैं? आप प्राइवेट इन्वेस्टर्स को क्या इंसेंटिव्स दे रहे हैं, ताकि वे हमारे देश में आएँ?

**माननीय अध्यक्ष:** माननीय मंत्री जी, आप एक साथ जवाब दे दीजिएगा ।

**श्री नितिन जयराम गडकरी:** स्पीकर महोदय, यह टेक्नीकल सब्जेक्ट है । मैं भूल जाऊंगा । इसलिए इसके साथ ही जवाब दे देता हूँ ।

स्पीकर महोदय, माननीय चौधरी जी ने जो बात रखी, वह सच है । लीथियम आयन हमारे देश में नहीं हैं और इसकी मैनुफैक्चरिंग करने के लिए आज टेक्नोलॉजी भी नहीं है । अभी टोयोटा और मारुति ने एक एग्रीमेंट किया है और शायद वे इसे यहां बनाने की बात कर रहे हैं । हम लोग प्रिलिमिनरी स्टेज में हैं और लीथियम आयन हमारे देश में नहीं हैं । हमारा जो सैटेलाइट गया था, तो उस समय मैं हवाई जहाज में पढ़ रहा था तो मुझे मालूम हुआ कि सैटेलाइट में लीथियम आयन बैट्री यूज की गई । मैंने वापस आकर इसरो के चेयरमैन और साइंटिस्ट्स को बुलाया । डॉक्टर साहब को शायद इसके बारे में पता है । ये भी उस मीटिंग में आए थे । मैंने उनसे कहा कि जब आप सैटेलाइट के लिए लीथियम आयन बैट्री बनाते हैं तो आप हमारी कारों के लिए क्यों नहीं बनाते हैं? फिर उन्होंने भी रिसर्च करके कुछ मॉडल्स बनाए । फिर ए.आर.ए.आई. ने उसकी टेस्टिंग की और उसके बारे में कोशिश कर रहे हैं ।

स्पीकर सर, सम्माननीय सदस्य जो कह रहे हैं, वह सही हैं कि लीथियम आयन हमारे देश में नहीं हैं । इसमें बस के लिए उसकी कॉस्ट बहुत ज्यादा है, यह बात भी बिल्कुल सही है । अभी हमने उसके लिए एक नया काम किया है, इसका जो मैनुफैक्चरिंग है, इसके लिए नीति आयोग ने एक प्रस्ताव दिया है । उस पर हम विशेष ध्यान दे रहे हैं । उसमें बहुत-सी बातें हैं । हमारे देश में इसकी मैनुफैक्चरिंग शुरू होने वाली है । मैं आपको एक सिम्पल उदाहरण देता हूँ । जब मोबाइल फोन आया, तो मैंने मुम्बई में पहली बार शायद एरिक्सन का मोबाइल लिया था । उस समय वह सवा लाख रुपये का मिलता था । अब मोबाइल फोन चार हजार रुपये में भी आता है । जब इसका भी प्रोडक्शन काफी बढ़ेगा, तो निश्चित रूप से मुझे लगता है कि इसकी कीमत कम होगी । इसमें



इंडियन मैन्युफैक्चरर्स को एनकरेज करने के लिए सरकार पॉलिसी ला रही है। चार्जिंग स्टेशन में भी ऐसा ही है। कुल मिलाकर, बाद में बैट्री के बारे में ऐसा कहा गया कि यह बैट्री बहुत वजनी है। उससे बस का वजन भी बढ़ता है। अभी इंडिया में स्टार्ट अप हैं, धीरे-धीरे टेक्नोलॉजी की भी डेवलपमेंट हो रही है, नए-नए लोग आ रहे हैं और हमारे लड़के शोध कर रहे हैं। हमारे यहां प्रॉब्लम्स हैं और आप लोग जो कह रहे हैं, वह भी सही है, परंतु आने वाले तीन-चार साल के अंदर हम लिथियम ऑयन बैट्री की मैन्युफैक्चरिंग भी करेंगे। फिलहाल हमें कुछ क्रुशिअल पार्ट इम्पोर्ट करने पड़ेंगे और यह भी सही है कि चाइना से आने की संभावना ज्यादा है। चाइना ने क्या किया है, आपने जिन देशों का नाम लिया है, वहां की माइन को चाइना ने अक्वायर कर लिया है। अगर हम स्वाभाविक रूप से इसे नहीं कर पाए, तो हमने उसके लिए अवसर गंवाया है। मुझे लगता है कि धीरे-धीरे इसकी मैन्युफैक्चरिंग बढ़ेगी, फॉरेन इन्वेस्टमेंट भी आ रहा है। इससे बैट्री की कीमत धीरे-धीरे कम होती जाएगी।

आज इतनी रिसर्च हो रही है, इतने पेटेंट रजिस्टर हो रहे हैं, मुझे उम्मीद है कि आने वाले साल-डेढ़ साल में लिथियम का भी कोई नया विकल्प हमारे भारतीय वैज्ञानिक ढूँढ कर लाएंगे और वह सस्ता हो जाएगा।

सर, दूसरी बात ऐसी है, जिन्होंने इन्वेस्टमेंट के बारे में बात की, It varies from project to project. अभी भारतमाला प्रोजेक्ट 8.5 लाख करोड़ रुपये का है। अब 40 परसेंट हाईब्रिड प्रोजेक्ट है, उसमें 60 परसेंट बैंक लेकर आएं। अगर कोई प्रोजेक्ट बी.ओ.टी. में होगा, तो वह 100 परसेंट लगाएगा। अगर हम कोई प्रोजेक्ट ई.पी.सी. में करेंगे, तो पैसा रेज करके उसको देंगे। ओवरॉल सब मेथडॉलजी क्लियर हैं। हमने बैंकों के लिए नया मॉडल तैयार किया है। आठ-दस दिन में ही हमारे पास करीब 50,000 करोड़ रुपये आ जाएंगे। कल पांच बजे एल.आई.सी. के चेयरमैन के साथ मेरी मीटिंग है, उनका भी पैसा मिलेगा। लेबर मिनिस्ट्री के पास पैसा पड़ा हुआ है, वह पैसा हमको मिल सकता है। फिर पेंशन तथा इंश्योरेंस फंड का पैसा मिल सकता है। वर्ल्ड के बहुत से लोग मुझसे बार-बार मिलते हैं। सिंगापुर गवर्नमेंट का फंड मिलता है। फंड लेकर बैंक में

रखना कोई उपयोगी काम नहीं है। जैसे-जैसे हमें जरूरत पड़ेगी, उस फंड का हम उपयोग करेंगे। भारतमाला प्रोजेक्ट 5.35 हजार करोड़ रुपये का था। अभी वह 8.20 हजार करोड़ रुपये का हो गया है। इसमें प्राइवेट इनवेस्टमेंट का जो प्लान है, वह 1,06,000 करोड़ रुपये का है। बैंकों तथा फाइनेंशियल संस्थाओं के साथ हमारा डिस्कशन चल रहा है। अभी भारत सरकार के एन.आई.एफ से जो फंड आया है, वह 60,000 करोड़ रुपये दे रहे हैं। बैंक्स भी पैसे दे रहे हैं। हमारे यहां पैसे की कोई अड़चन नहीं है, बल्कि काम करने की कमी है। If there is a will, there is a way. And if there is no will, there is only survey, discussion, seminar, committee, subcommittee, and research group. The strong political will of hon. Prime Minister and the strong political will of the country is definitely going to help us, and we will achieve our goal and we will be successful.

**माननीय अध्यक्ष:** माननीय मंत्री जी, आप एक साथ ही जवाब दे दीजिए। मैं माननीय सदस्यों से भी आग्रह करूंगा कि अभी हमें नए डिबेट पर चर्चा नहीं करनी है। मैं किसी भी माननीय सदस्य को टोकना नहीं चाहता हूँ। अगर आपके पास क्लैरिफिकेशन का कोई विषय है, तो आप उसे दें।

**श्री सुदीप बन्दोपाध्याय (कोलकाता उत्तर):** गडकरी जी, आप तो सपनों के सौदागर हैं।

...(व्यवधान) आपने बहुत से एशोरेंस भी दिए हैं। हम लोग अपोजिशन की तरफ से इस पर जरूर नज़र रखेंगे। संसद में जो एशोरेंस दिया जाता है, उसके ऊपर हम लोग एक एशोरेंस कमेटी के मार्फत नज़र भी रख सकते हैं। We living in the Eastern region of the country feel that the Eastern region has been the worst sufferer after Independence. आपने कहा कि हम किसी प्लेस को कोई प्राइऑरिटी नहीं देंगे, लेकिन जिस प्रकार से हम लोग रीजनल इम्बैलेन्स के विक्टिम होते हैं, उसमें बंगाल, बिहार, असम, ओडिशा तथा त्रिपुरा स्टेट हैं। ये सभी स्टेट्स डेवलपमेंट के मामले में एक तरफ हो जाते हैं और मुम्बई, पुणे, गुजरात, हैदराबाद दूसरी तरफ हो जाते हैं। यह विषय आपके भाषण में भी आया है।

It is visible that we are far behind from these States. So, I would request you to take care of the eastern region in particular, on priority basis. All the projects you have mentioned here should also be implemented in eastern region, especially in West Bengal.

**SHRI P.V. MIDHUN REDDY (RAJAMPET):** Sir, first of all, I would like to thank our hon. Minister for giving us a lot of hopes. I would like to ask the Minister about hybrid annuity model. It is one of the financial models he has discussed.

The banking system is itself under great stress because of all the NPAs. All the States are also under severe financial pressure. Most of the contractors' rating is really bad. For them to raise this 60 per cent amount in the financial annuity model is very difficult these days. So, how is the Minister going to tackle the situation? The competition is going down for all these hybrid annuity models and compared to EPC, the Government is losing 10 to 15 per cent more.

डॉ. फारुख अब्दुल्ला (श्रीनगर): थैंक यू सर । मैं मंत्री जी से गुजारिश करता हूँ कि वह और जनरल साहब जो इनके साथ स्टेट मिनिस्टर हैं, ये हमारे यहां कश्मीर आएँ और हमारे साथ वहां बैठें । आजकल दिन भी अच्छे हैं । ये अमरनाथ जी की यात्रा भी कर लेंगे और हमारी मुश्किलात भी दूर करेंगे । मैं इन्हें निमंत्रण देता हूँ कि हमारे यहां आएँ । हम लोग कई मसले बैठकर वहां पर हल कर सकते हैं । इसके लिए मैं आपको दावत देता हूँ ।

**SHRI DAYANIDHI MARAN (CHENNAI CENTRAL):** Sir, I should appreciate the hon. Minister for his excellent work. I would also like to mention that 2004-09 was a golden period for highways when Shri Baalu ji was there. Tamil Nadu received a lot of good projects but after that, there are no new projects even though, you are trying to bring Green Highways project.

Sir, there is a controversial problem in Tamil Nadu for Chennai-Salem Expressway. We do find that it takes two hours for getting out of Chennai. ...*(Interruptions)* Let me finish, Sir. The reason why I am saying this is not because it is a political matter but there is a controversy because the bottlenecks to get out of Chennai are not being handled. Without handling the real issue, we are focusing on other issues.

So, we would like you to consider this and also to focus on Tamil Nadu. Tamil Nadu is being totally ignored. Kindly focus on Tamil Nadu and also to decongest it.

श्री नामा नागेश्वर राव (खम्माम): सर, कल से जिस तरह से हाउस में बातचीत हो रही है, अभी मंत्री जी ने उसी तरह हाउस और देश में एक कान्फिडेंस क्रिएट किया । स्पेशियली फाइनेंशियल

मॉडल्स के बारे में, ब्लैक स्पोर्ट्स के बारे में, रोड सेफ्टी का बिल अभी नहीं आया है, लेकिन पूरा हाउस उसमें मदद करने के लिए रेडी है।

अगर हम बिगैस्ट सिटीज में देखें, तो इंडिया में एक ही सिटी है। मुंबई में एक साइड सी है, कोलकाता में सी है, मद्रास में भी सी है, नदी है, उसी तरह से दिल्ली में और डिफरेंट स्टेट्स में स्थिति है। केवल हैदराबाद में चारों तरफ सिटी बढ़ने के चांसेज हैं। इसके लिए हमने एक रीजनल रिंग प्रपोज की थी। यह रीजनल रिंग रोड बहुत ही इंपोर्टेंट है। हर एक हाईवे आकर सिटी में टच कर रहा है। इसकी वजह से पोल्यूशन भी बढ़ता है। तेलंगाना जो नया स्टेट है, उसके लिए मंत्री जी ने काफी रोड्स दी हैं, लेकिन कुछ अभी पेंडिंग है। इसके साथ-साथ मैं मंत्री जी से रीजनल रिंग रोड्स के बारे में निवेदन करना चाहता हूँ।

**माननीय अध्यक्ष :** आप क्लेरिफिकेशन नहीं मांग रहे हैं। आप डिमांड करने लगे।

**कुंवर दानिश अली (अमरोहा):** अध्यक्ष जी, धन्यवाद। सबसे पहले मैं कहना चाहूंगा कि डिपार्टमेंट के इतने प्रेशिअस मंत्री यहां पर बैठे हैं, तो सभी माननीय सदस्यों की अपेक्षा रहती है कि उनसे मांगेंगे, तो उनको मिल जाएगा। मंत्री जी ने ट्रामा सेंटर की एक बात कही थी। अपनी बातचीत में मैंने वह इश्यू उठाया था। मेरी कांस्टीट्यूएंसी में, गढ़मुक्तेश्वर, ब्रजघाट में ट्रामा सेंटर बन रहा था। ट्रामा सेंटर में करीब एक करोड़ रुपये का काम भी हो गया था। बाई दि टाइम नेशनल हाईवे अथॉरिटी ने उसको एक्वायर किया है। वहां पर कार्तिक मेला लगता है। दिल्ली से लखनऊ तक का एनएच 9 ही एक मेन रास्ता है।

अभी इस वक्त जब हम चर्चा कर रहे हैं अभी भी वहां लंबा जाम लगा हुआ है। मेरी मंत्री जी से इतनी ही प्रार्थना है कि गंगा पर एनएच-9 पर एक नया पुल बनवाने का कष्ट करें। बहुत-बहुत धन्यवाद।

**माननीय अध्यक्ष:** मांग नहीं करना है।

**श्री वीरेन्द्र सिंह (बलिया):** अध्यक्ष महोदय, भारत सरकार के मंत्री जी ने एक बहुत ही महत्वपूर्ण बात कही है कि इलेक्ट्रिक मोटर या इलेक्ट्रिक गाड़ी चलेगी। मैं किसान हूँ और देश कृषि प्रधान

देश है। मेरा संसदीय क्षेत्र बलिया है। यह दुनिया की सबसे उपजाऊ जमीन है। मैं आपसे निवेदन करूंगा कि कृषि क्षेत्र में काम करने वाली छोटे-छोटी मशीन जैसे, ट्रैक्टर या पॉवर टिलर है। इसे इलेक्ट्रिक से चलाने की व्यवस्था कंपनी निर्माताओं से कर देंगे। मोटरसाइकिल या अन्य वाहन वालों से कह दें कि इलेक्ट्रिक मोटर बनाओ, इससे खेती की लागत कम हो जाएगी। वर्ष 2022 तक भारत सरकार की किसानों की आमदनी दोगुना करने का संकल्प भी पूरा हो जाएगा। मैं आपसे निवेदन करूंगा कि मेरे बलिया संसदीय क्षेत्र में आप शुरू करेंगे तो आपकी बड़ी कृपा होगी। दुनिया की सबसे उपजाऊ जमीन करइल से दोआबा मेरे संसदीय क्षेत्र में है। मैं आपसे निवेदन करूंगा कि इलेक्ट्रिक चालित खेती की छोटी-छोटी मशीनों को बना कर वहीं से शुरू करेंगे तो बड़ी कृपा होगी।

**SHRI N. K. PREMACHANDRAN (KOLLAM):** Hon. Speaker, Sir, Shri Nitin Gadkari is the best performing Minister in the Government and we have no hesitation in accepting the exemplary performance of the hon. Minister and I wish him all the best.

I have already moved 21 Cut Motions. Considering the exemplary performance of the Ministry and the reply given by the hon. Minister, I am seeking the leave of the House to withdraw all the Cut Motions.

I have two clarifications. The first one is regarding the Central Road Fund which is now the Central Road and Infrastructure Fund. In selection of roads under Pradhan Mantri Gram Sadak Yojana, the local Member of Parliament has a specific role. Unfortunately, in the case of the Central Road and Infrastructure Fund, the local Member of Parliament has no role in selection of roads. I would request the hon. Minister to kindly issue the

guidelines in this regard so that the local Member of Lok Sabha can be given a chance or have a role in the selection of roads. We are all seeking the protection of the hon. Speaker in this matter. The Ministers of the State Government are inaugurating the schemes and openly saying that the local Member of Parliament has no role in selection of the road. This is our bitter experience. That is why we are seeking the protection from the Chair also.

My second clarification is that considering the geographical condition and the density of population, land acquisition is a big problem in Kerala. I want to know whether the Government of India will consider sharing the expenditure on land acquisition or make such commitment, considering the situation in States like Kerala and Goa. With these words, I once again congratulate the hon. Minister.

**माननीय अध्यक्ष:** सभी माननीय सदस्यगण को माननीय मंत्री जी ने सदन के माध्यम से कहा है कि एक महीने में आपने जो भी मुद्दे सदन में उठाए हैं या अपने मुद्दों को लेकर आए हैं। उन सभी का जवाब देंगे और उसके बाद भी कोई भी माननीय सदस्य आना चाहेगा तो निश्चित रूप से चैम्बर में आए, सभी की समस्याओं का समाधान करेंगे। आप सुझाव चैम्बर में जाकर दीजिएगा।

...(व्यवधान)

**SHRI NITIN JAIRAM GADKARI:** With regard to the suggestion given by Shri N.K. Premachandran ...*(Interruptions)*

**माननीय अध्यक्ष:** कुछ भी रिकॉर्ड में नहीं जाएगा।

...(व्यवधान) ...

**SHRI NITIN JAIRAM GADKARI:** I will resolve your issue....(Interruptions) मैं

आदरणीय सदस्य प्रेमचन्द्रन जी को एश्योर करना चाहता हूँ, मुझे पार्टियों का नाम मालूम नहीं, क्योंकि मैं सोचता नहीं। पिछली बार सीपीएम की एक महिला सदस्य थीं, टीचर जी थीं, उनका सीआरएफ मंजूर नहीं होता था, उस समय कांग्रेस सरकार थी। मैंने उनसे कहा कि अगर इनका मंजूर नहीं होगा तो मैं आपकी लिस्ट मंजूर नहीं करूंगा। मैंने, जितने यहां मैम्बर ऑफ पार्लियामेंट देते हैं, सबका मंजूर कर लिया। अब सीपीएम की सरकार है, जब कांग्रेस के मैम्बर्स को अड़चन आती है, वे मुझे कहते हैं तो मैं कहता हूँ कि यह होगा। सीआरएफ में जो सदस्य हैं, उन्होंने कहा और हमने लगभग उनके काम मंजूर कर दिए। आप भी मेरे पास आए, मैंने सीआरएफ मंजूर कर दिया, वहां से बुला लिया।

मैं इतना ही विश्वास दिलाना चाहता हूँ कि इसमें एमपी का रोल होना चाहिए, यह मैं मानता हूँ। एमपी का यही तो अधिकार है, स्टेट की कांस्टीट्यूंसी में सीआरएफ से चार काम हो जाते हैं। मैं यह बात माननीय वित्त मंत्री जी से करूंगा। गाइडलाइन अंडर फाइनेलाइजेशन, फाइनेंस मिनिस्ट्री के साथ है, उनके साथ जाऊंगा। एलए कास्ट बिग प्राब्लम है। केरल में सबसे ज्यादा है, इसलिए चीफ मिनिस्टर और चीफ सैक्रेट्री से मेरी मीटिंग हुई है। मैंने उनको बुलाया और कहा कि आप थोड़ा शेयर कीजिए, स्टील, सीमेंट, एग्रीगेट पर जो खर्च होता है, रॉयल्टी ऑन एग्रीगेट सैंड, जीएसटी ऑन स्टील एंड सीमेंट एग्जम्प्ट कर दीजिए, नोशनल लॉस होगा, वह आप हमें दीजिए, ऐसे हम वे आउट निकालेंगे। ऐसा मैंने कहा है। उनके साथ मीटिंग करके केरल में निश्चित रूप से मार्ग निकालेंगे।

---

Not recorded.



नागेश्वर जी ने हैदराबाद रिंग रोड के बारे में कहा है, इसमें लैंड एक्विजिशन की बहुत प्रॉब्लम है। सरकार इसे निश्चित रूप से करना चाहती है। दानिश जी ने कहा है -"Trauma Centre is under construction by the State. Road is acquired by the NHAI for widening." हमने पूरा बाजार भाव से कम्पेनसेशन दिया है। हमने कन्सट्रक्शन के लिए दिया है, अब स्टेट को उसे बनाना चाहिए, यही मैं उनसे कहूंगा। वीरेन्द्र सिंह जी ने कहा है कि ट्रैक्टर इलैक्ट्रिक चले। इस पर रिसर्च चल रही है। योगी जी नागपुर आए थे, वहां बायो सीएनजी पर ट्रैक्टर लांच किया है। इसमें दो प्लास्टिक के सिलेंडर हैं, इस पर संशोधन चल रहा है। आपकी बात सही है, सरकार इसके लिए जरूर प्रयास करेगी।

सुदीप जी ने कहा कि सपने दिखाए। मैं आपसे अभी भी नम्रतापूर्वक अनुरोध करता हूँ, इसका अलग अर्थ न निकले। पिछले पांच साल में मैंने जितने सपने दिखाए और जितने वादे किए, उनमें से जो वादा पूरा नहीं हुआ, वह लाकर मुझे दीजिए, मैं पूरा कर दूंगा। मैं जानता हूँ कि केवल बातें करना ठीक नहीं होता, इसलिए मैं कुछ बातें साफ भी कह देता हूँ कि यह नहीं होगा। पूर्वी भारत की जो प्रॉब्लम है, Do not take it politically. सबसे कठिन काम करना बंगाल में है। I am not politically blaming you. अगर आपकी राज्य सरकार रोड के लैंड एक्विजिशन का 98 परसेंट कर देगी, एन्क्रोचमेंट हटाएगी, यूटिलिटी शिफ्टिंग में मदद करेगी, मैं इस सभागार में वचन देता हूँ, आप जितने रोड लेकर आएंगे, उतने रोड मैं एनएचआई के पूरे कर दूंगा।

**श्री सुदीप बन्दोपाध्याय:** महोदय, हमारी राज्य सरकार की किसानों के पेट पर लात मारकर जमीन लेने की नीति नहीं है। हम चाहते हैं किसान ज्यादा रुपये लें, इसके लिए केंद्र सरकार असिस्ट करे।

**श्री नितिन गडकरी:** माननीय अध्यक्ष जी, मैं बात बताऊंगा तो आपको आश्चर्य होगा कि वर्ष 2014 लैंड एक्विजिशन एक्ट के बाद मेरे पास 150-200 डेलीगेशन आए हैं।

ये इसके लिए नहीं आए हैं कि हमारी लैंड रोड में मत लीजिए, मेरे पास इसलिए आए हैं कि मेरी बाकी आधी लैंड भी ले लीजिए। क्योंकि आज सभी माननीय सदस्य जानते हैं कि जो लैंड

एक्विजिशन की कॉस्ट हम दे रहे हैं, वह मार्केट से डेढ़ गुना ज्यादा है। मेरे डिपार्टमेंट ने इसके ऊपर ऑब्जेक्शन भी उठाए हैं, पर मैं भी किसान हूँ, मैं सोचता हूँ कि जो गरीब लोगों को मिलता है, उसे क्यों रोकते हो, जाने दो। ... (व्यवधान)

**AN HON. MEMBER:** Kerala has a different experience.

**श्री नितिन जयराम गडकरी:** केरल के बारे में मैं आपको बताता चाहता हूँ कि केरल की कॉस्ट ऐसी है कि हजारों करोड़ रुपये की रोड, 700 करोड़ रुपये का लैंड एक्विजिशन, 300 करोड़ का कंस्ट्रक्शन, यह कैसे होगा? इसमें इनकी गलती नहीं है। केरल की एक विशिष्ट स्थिति है। इन्होंने रोड के बाजू में बड़े-बड़े बंगले बना दिये। केरल और गोवा में रोड के साथ कोई मार्जिन छोड़ता ही नहीं है। इसके कारण उनके लैंड एक्वायर करने में बहुत खर्च आता है। फिर ये कहते हैं कि एलिवेटेड रोड बनाइए, एलिवेटेड रोड की कॉस्ट सवा सौ कि.मी. जाती है, फिर भी मैं आपको बताना चाहता हूँ कि केरल की प्रॉब्लम लेजिटिमेट और जेन्यूइन है। इसमें आप कुछ नहीं कर सकते हैं क्योंकि यह परिस्थितिवश है। इसके लिए आप अपने मुख्य मंत्री जी को कहिए, आप तुरंत आइए, मैं उसमें कुछ सहयोग करके मार्ग निकालूंगा और आपकी प्रॉब्लम को रिजाल्व कर दूंगा।

कश्मीर के बारे में मैं फारूख साहब को बताना चाहता हूँ। आप बहुत सीनियर हैं। हमारा डिपार्टमेंट 60 हजार करोड़ रुपये का काम केवल कश्मीर में कर रहा है। जम्मू से श्रीनगर का जो रोड है, इसकी बड़ी-बड़ी टनल, स्टेट ऑफ द आर्ट बनी हैं। जोजिला पास का टेंडर अभी नहीं हो पाया है। 6500 करोड़ रुपये की एक टनल है, जो लद्दाख और लेह को जोड़ रही है, उसका काम हम शुरू करने जा रहे हैं, जहां केवल चार महीने ही काम हो सकता है। प्रधान मंत्री जी के पैकेज द्वारा हमने कश्मीर में इतना काम किया है कि अगर मैं जिम्मेदारी के साथ कहूँ, आप इसका हिसाब लगा सकते हैं कि पिछले 25 साल में जितना काम नहीं हुआ उतना पांच साल में हुआ है।

**डॉ. फारूख अब्दुल्ला:** आपने बहुत अच्छा काम किया है, इसमें कोई शक नहीं है। अगर, आप जम्मू-श्रीनगर नेशनल हाइवे को देखें। ... (व्यवधान)

**श्री नितिन जयराम गडकरी:** यह जम्मू की लाइफ लाइन भी है।

**डॉ. फारुख अब्दुल्ला:** इसमें जो बनिहाल से रामबन का सेक्शन है, अगर एक बारिश हो जाए तो सारा रोड ही गायब हो जाता है। मैंने आपसे इस बारे में पहले भी बात की थी। हिन्दुस्तान कंस्ट्रक्शन कार्पोरेशन इस काम को कर रही थी। उस समय उनको फाइनेंशियल डिफिकल्टीज आ गई थीं। उसमें 9 टनलें थीं, उनको रिड्यूस करके 4 कर दी गई हैं। जब तक ये सेक्शन ठीक नहीं होगा, तब तक हमारे लिए मुश्किल बनी रहेगी।

**श्री नितिन जयराम गडकरी:** सर, हमने कंक्रिटिंग करना शुरू कर दिया है। अब इसको डेढ़-डेढ़ और दो-दो फीट का बनाएंगे।

**डॉ. फारुख अब्दुल्ला :** इलेक्ट्रिक गाड़ियों का भी एक मसला है। हम लोग उनके साथ बैठकर आपसे बात करेंगे।

**श्री नितिन जयराम गडकरी:** सर, मैं आऊंगा और आपके साथ बात भी करूंगा।

मारन साहब ने तमिलनाडु के बारे में कहा हैं। हमारे पांच साल में, मैं साहब का सम्मान करता हूँ, उन्होंने भी अच्छा काम किया है। हमने अपने राज में अन्याय नहीं किया। हमने तमिलनाडु में 2385 कि.मी. रोड कंस्ट्रक्शन पूरा किया है। अंडर इम्प्लीमेंटेशन अवार्ड, न्यू प्रोजेक्ट 2055 कि.मी. का कार्य ऑलरेडी सिस्टम में है और प्रोजेक्ट अंडर टेंडरिंग 395 कि.मी. का है, डीपीआर अंडर प्रोग्रेस 2000 कि.मी. का है। हमने किसी स्टेट के साथ अन्याय नहीं किया है और न करेंगे।

सुदीप जी को मैं बताना चाहूंगा कि भारतमाला योजना के कुल 9000 कि.मी. में से एक हजार कि.मी. केवल पश्चिम बंगाल में है। आपके साथ अन्याय नहीं होगा। ... (व्यवधान) मैं सम्मानीय चौधरी जी को यह आश्वासन देना चाहता हूँ कि मैं बंगाल के सांसदों को जैसे क्वेश्चन ऑवर होता तो प्रतिदिन मेरे यहां एक स्टेट की मीटिंग होती है, अभी केरल राज्य की हुई है। मैं आपकी मीटिंग बुलाकर, उस दिन अधिकारी भी वहां से आएंगे, मैं आपके प्रॉब्लम को रिजाल्व कर दूंगा।

मैं प्रो.सौगत रॉय जी को भी बताना चाहूंगा कि 14000 कि.मी. और 21 हजार कि.मी. एनएच-34 It is under the control of PWD. आपके बंगला में जो एनएच-34 है It is under the control of PWD, Government of West Bengal and working on our behalf. अपनी सरकार को थोड़ा-सा गतिशील बनाइए।

सर, एन.एच. 24 424 किलोमीटर का है। अभी 242.7 किलोमीटर पूरा हुआ है, बैलेंस 181.3 किलोमीटर है। यह अण्डर कंस्ट्रक्शन है, 98 किलोमीटर की टेन्डर अवार्ड हो चुका है और स्टेट गवर्नमेंट पी.डब्ल्यू.डी ऑन ऑवर बिहाफ कर रही है तो मैं उसे गति देने का काम करूंगा। मैं फिर से एक बार माननीय सदस्यों को धन्यवाद दूंगा। इसके बाद आपकी जो भी परेशानियां होंगी, उसके लिए आप आइए, सर, आप हमारी मांग को पास करने की कृपा करें, मैं आपसे यही अनुरोध करना चाहता हूँ, धन्यवाद।

**माननीय अध्यक्ष:** श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन, क्या आप कटौती प्रस्ताव प्रस्तुत करना चाहते हैं?

**SHRI N.K. PREMACHANDRAN (KOLLAM):** Sir, I withdraw the Cut Motions which are listed in my name against Demand No. 83.

**माननीय अध्यक्ष:** क्या सभा की यह इच्छा है कि श्री एन. के. प्रेमचन्द्रन द्वारा प्रस्तुत किए गए सभी कटौती प्रस्तावों को वापस लिया जाए?

कटौती प्रस्तावों को सभा की अनुमति से वापस लिया गया।

GOVERNMENT OF INDIA  
MINISTRY OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS

LOK SABHA  
STARRED QUESTION NO. 362  
ANSWERED ON 18<sup>TH</sup> JULY, 2019

DEVELOPMENT OF NATIONAL HIGHWAYS

\*362. SHRI M.K. RAGHAVAN:

Will the Minister of ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS  
सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्री

be pleased to state:

- (a) whether any stretch of the National Highways under the Bharatmala Pariyojana has been identified for development as Economic Corridor and/or National Corridors Efficiency improvements in Kerala;
- (b) if so, the details thereof and if not, the reasons therefor;
- (c) whether any stretch of the National Highways in Kerala has been included for development under the coastal and port connectivity roads, if so, the details thereof and if not, the reasons therefor; and
- (d) whether any proposal in this regard is under consideration for the State of Kerala and if so, the details along with the progress made and present status thereof?

ANSWER

THE MINISTER OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS  
(SHRI NITIN JAIRAM GADKARI)

(a) to (d) A statement is laid on the Table of the House.

STATEMENT REFERRED TO IN REPLY TO PARTS (a) TO (d) OF LOK SABHA  
STARRED QUESTION NO. 362 ON 18<sup>TH</sup> JULY, 2019 ASKED BY SHRI M.K.  
RAGHAVAN REGARDING 'DEVELOPMENT OF NATIONAL HIGHWAYS'

---

(a) to (d) The details of Economic Corridors/National Corridors Efficiency Improvements for the State of Kerala under the overall Bharatmala Pariyojana is as below:

Classification of Corridor	No. of Corridors	Length (km)
National Corridor /NEIP	1	146.75
Economic Corridor	3	866.30

The Government of India had approved Bharatmala Pariyojana Phase-I in October, 2017 for development of economic corridors, inter corridors, feeder routes, national corridors, border roads, international connectivity roads, coastal roads, port connectivity roads and expressways with an aggregate length of about 34,800 km (including 10,000 km residual NHDP stretches) at an estimated outlay of Rs. 5,35,000.00 crores, in the entire country including the State of Kerala. A total of 178 road projects with an aggregate length of 7,998 km have been awarded till March, 2019 under Bharatmala Pariyojana Phase-1 (including 49 of residual NHDP works of aggregate length of 2,167 kms) in the entire country, of which 04 projects with an aggregate length of about 51 km have been awarded in the State of Kerala.

Further, 11 road stretches with an aggregate length of about 120 km have been identified for development under port connectivity component of Bharatmala Pariyojana in the State of Kerala. The road stretches under port connectivity component have been finalized in consultation with various State Governments and the Ministry of Shipping. These road stretches have been envisaged for development provided that the respective State Government ensures availability of encumbrance free land / Right of Way along with utility shifting and all the requisite statutory clearances i.e. forest clearance, CRZ clearance, environmental clearance etc.

\*\*\*\*\*

(Q. 362 &amp; 380)

**SHRI M. K. RAGHAVAN:** Speaker Sir, thank you for giving me this opportunity. At the outset, let me express my gratitude to the hon. Minister, Gadkari Ji, for his help in approving the six-laning of 28-kilometre Calicut Bypass on NH-66. I also sincerely appreciate his commendable work in this sector.

Bharatmala is a new concept replacing the Golden Quadrilateral for optimizing the efficiency of road traffic and also linking areas of economic activity, tourist interest, coastal areas, religious centres etc. Kerala is a State with an entire coastal stretch and also having tourist and trade routes and Kozhikode qualifies under this category. My constituency has two NH – 66 and 766 – intersecting at Malaparamba, which is one of the most congested points in the region.

My first supplement question is this. I would like to know from the hon. Minister whether the Bey pore port connectivity, which was approved vide OM dated 16.10.2018 has been included in this. I also want to know the timeline fixed for completion of the project and if not, why this is being delayed.

**THE MINISTER OF ROAD TRANSPORT AND HIGHWAYS AND MINISTER OF MICRO, SMALL AND MEDIUM ENTERPRISES (SHRI NITIN JAIRAM GADKARI):** Speaker Sir, under Bharatmala, we have 17 projects covering 1371 kms. The length of port connectivity roads totals to 1,061 kms. There are 11 stretches in Kerala totalling 119 kms. Regarding the reference of port given by the hon. Member, it is already sanctioned and we have received the reply

from the Kerala Government regarding land acquisition. The Kerala Government will take the share of 25 per cent in land acquisition and as far as the port connectivity is concerned, the Government of Kerala has agreed for 100 per cent land for port connectivity. So, regarding the reference which you have made, it is already sanctioned. The DPR, probably is expected to be completed as early as possible and we will start the work as early as possible.

There is no problem. We will do it.

**SHRI M. K. RAGHAVAN :** NH-766 passes through Wayanad to connect Mysore and Bengaluru with Calicut. Wayanad is a tourist region and is associated with religious centres. It is also a tribal area. The existing roads experience landfalls and blockade. Therefore, a new connectivity is planned. The State Government has suggested a path through Mananthavady, a six-kilometre tunnel road between Meppadi and Anakkampoyil.

My question is this. Will the Government include the NH-766 under the scheme considering various provisions of the Bharatmala for connecting Calicut and Mysore via Mananthavady, Anakkampoyil and Peringalam?

**SHRI NITIN JAIRAM GADKARI:** Respected Speaker, the proposal to connect Mysuru under Bharatmala programme is there. But forest and environment clearance is yet to be obtained. There is a lot of problem there. The State Government of Karnataka is not in a position to give the forest and environmental clearance. So, that is a crucial issue.

As far as the hon. Member's recommendation to go for a new alignment by drilling tunnels is concerned, I would like to say that the project is very



costly because the cost of drilling tunnels is very high. So, there is an issue of getting forest and environmental clearance. That is also very difficult. And the cost is also very high. That is the dilemma.

Of course, I understand the importance of the project as it provides connectivity to Mysuru. But as of now we are not able to resolve this issue because of these two important factors. But we will try to find a way out by sitting with my officers, and also in coordination with both the State Governments of Kerala and Karnataka. If we are not able to find a way out through this method, we will find out some other solution keeping in mind the suggestion given by the hon. Member.

**SHRI M. SELVARAJ :** In Tamil Nadu, we have the East Coast road from Chennai to Thoothukkudi and Rameshwaram *via* Puducherry and Nagapattinam. This road is most important one because it connects Chennai and Thoothukkudi Ports. It is linked with coastal areas. A lot of fishermen utilise this road.

I would like to know from the Ministry, through the hon. Speaker, whether there is any proposal to improve the road under the Bharatmala Programme.

**SHRI NITIN JAIRAM GADKARI:** I do not have any information related to Tamil Nadu because this Question is specifically about Kerala. But I know the case about this road. There is some problem with land acquisition. This road connects Puducherry, Tamil Nadu and some parts of Andhra Pradesh. This is a very important connectivity. Our work is already going on. There are some

obstacles. But we will try to do it as early as possible. We will remove the obstacles and we will try to find a way out for that.

**SHRI KODIKUNNIL SURESH :** It is learnt that the National Highways Authority of India has come up with a new solution to widen India's longest National Highway, NH 7, through Pench Tiger Reserve in Madhya Pradesh by providing thirteen underpasses for animals over a stretch of nine km. and reduce the standard highway length while widening the road through the Reserve.

Would the Government consider employing the same technology or elevated corridors to address the construction of highway in Bandipur Tiger Reserve, between Wayanad and Mysuru, to tackle the ban on night traffic on NH 766?

Is it a fact that the Supreme Court has asked the Ministry of Environment and the Ministry of Road Transport and Highways to reach a consensus within six weeks?

If so, the response of the Government thereto, for construction and completion of the project.

**SHRI NITIN JAIRAM GADKARI:** Hon. Speaker, it is really one of the serious questions where we need to understand its effects. We need to maintain environment and at the same time we need development. The hon. Member referred to Pench Tiger Reserve. We are constructing underpasses for a length of nine km. for the sake of protecting tigers.

I understand the importance of wildlife. Over a stretch of nine km. we are spending Rs. 1,300 crore. So, it is up to you to think about it. Already we have

some rivers and *nalas* there and tigers can go from one side to the other. But the work was stopped for ten to twelve years. There were a lot of problems. Ultimately we surrendered.

We accept that and we are spending Rs.1300 crore. This is public money. It is up to you to decide whether it is correct or not. Again, you are giving me the recommendation to spend Rs.2000 crore more for making another road in the same forest. Is it appropriate?

I understand and respect the decision of the Supreme Court. But at the same time, we should remember that our country is a poor country. We do not have road connectivity. Definitely, we are keenly interested to protect the life of tigers. That is absolutely correct. At the same time, it is also true that for a stretch of nine kilometres, we are spending Rs.1,300 crore.

I remember one of the famous statements of my colleague late Shri Manohar Parrikar Ji ...(*Interruptions*). He asked in a meeting with the forest officers, "whether you consider man as a wild animal or not, explain to me."

So, this is the time for the country to understand that we have to protect the environment and tigers, but we are also a poor and undeveloped country. We have to think and then decide our priorities. We will protect the ecology and environment. We will protect the tigers. But, unfortunately, I am not in a position to accept your solution for the other project. ...(*Interruptions*)

**माननीय अध्यक्ष:** माननीय सदस्यगण, प्रश्न सं. 380 क्रम संख्या 20 पर लास्ट क्वेश्चन है। मैं सभी माननीय सदस्यों से आग्रह करूंगा कि इस सदन में अब लास्ट क्रम संख्या 20 वाला प्रश्न भी आ

सकता है। मैं माननीय मंत्री महोदय से भी आग्रह करूंगा कि प्रश्न संख्या 20 के जो मंत्री हैं, वह भी सदन में रहें। अब उनका भी क्वेश्चन इस सदन में आने लगेगा।

**श्री विष्णु दयाल राम:** धन्यवाद अध्यक्ष जी, मेरा अंतिम प्रश्न था और मैंने उम्मीद नहीं की थी कि मुझे प्रश्न पूछने का मौका मिलेगा।

**माननीय अध्यक्ष:** अब आप सभी इस सदन में उम्मीद रखिए।

**श्री विष्णु दयाल राम :** अध्यक्ष महोदय, आपने मुझे प्रश्न पूछने का मौका दिया है, इसके लिए आपको बहुत-बहुत धन्यवाद।

अध्यक्ष जी, मैंने चियांकी-जनवाडीह-सिंगराकला बाईपास के संबंध में प्रश्न किया है। यह रोड स्टेट गवर्नमेंट के आर.सी.डी. डिपार्टमेंट द्वारा बनाई जा रही थी, लेकिन इस डिपार्टमेंट ने यह कहते हुए बीच में ही इस कार्य को छोड़ दिया है कि लैंड एक्विजिशन का मैटर पेंडिंग है। लेकिन, वस्तुस्थिति यह है कि पैसे की कमी के चलते इसका कार्य पूरा नहीं हो रहा है।

इसके साथ-साथ रांची से वाराणसी को फोर लेनिंग करने का एक प्रोजेक्ट एन.एच.ए.आई. द्वारा ऑलरेडी सैंक्शन है और उस पर काम भी हो रहा है। इसके पहले फेज़ का काम भी करीब-करीब कम्प्लीट है, लेकिन दूसरे फेज़ का काम अभी शुरू नहीं हुआ है। मैं मंत्री महोदय से सिर्फ यह जानना चाहता हूँ कि एन.एच.ए.आई. द्वारा तीन-चार जगहों पर जो बाईपास बनाया जा रहा है, क्या इस बाईपास को एन.एच.ए.आई. के प्रोजेक्ट में शामिल किया जाएगा?

**श्री नितिन जयराम गडकरी:** स्पीकर महोदय, वास्तव में इस प्रोजेक्ट को स्टेट गवर्नमेंट ने वर्ष 2012-13 में शुरू किया था। उसके ऊपर हमारे एन.एच.ए.आई. की रोड थी और उन्होंने 46 करोड़ रुपये खर्च भी किए, फिर यह प्रोजेक्ट पूरा नहीं हुआ। अब यह नहीं हुआ, इसका कारण यह है कि स्टेट गवर्नमेंट ने हमें लैंड एक्वायर करके नहीं दी और वह प्रोजेक्ट लटकता रहा, अभी हमने उसकी फोर लेनिंग के एक्स्पैन्शन को मंजूर किया है, डी.पी.आर. बन रही है और हम उसको करके भी देंगे। मैं सम्मानीय सदस्य से यह प्रार्थना करूंगा कि स्टेट गवर्नमेंट से लैंड एक्विजिशन के प्रॉब्लम में हमको सहयोग करें। अगर लैंड एक्वायर होगी, तभी हम रोड बना पाएंगे, आसमान में तो

रोड नहीं बना पाएंगे। आप लैंड एक्विजिशन करने में हमें मदद कीजिए, नहीं तो यह काम फिर से अटक जाएगा।

**माननीय अध्यक्ष:** माननीय सदस्य, क्या आप सप्लीमेन्ट्री पूछना चाहते हैं?

**श्री विष्णु दयाल राम :** सर, नहीं।

**माननीय अध्यक्ष:** ठीक है, आपका जवाब तो प्रॉपर मिल ही गया।

Extracts from Manual of Parliamentary Procedures in the Government of India, Ministry of Parliamentary Affairs, New Delhi.

### Chapter 8

## Assurances

**8.1** During the course of reply given to a question or a discussion, if a Minister gives an undertaking which involves further action on the part of the Government in reporting back to the House, it is called an 'assurance'. Standard list of such expressions which normally constitute assurances as approved by the Committee on Government Assurances (CGA) of the respective House, is given at Annex-3. As assurances are required to be implemented within a specified time limit, care should be taken by all concerned while drafting replies to the questions to restrict the use of these expressions only to those occasions when it is clearly intended to give an assurance on the floor of the House.

Definition

**8.2** An assurance given in either House is required to be fulfilled within a period of three months from the date of the assurance. This limit has to be strictly followed.

Time limit for fulfilling an assurance

**8.3** To ensure early fulfillment of assurances, entire process beginning from culling out of assurances from the proceedings of the House to the submission of Implementation Report including extension of time, dropping and transfer of assurances have been automated through a Software Application named "Online Assurances Monitoring System" (OAMS). Requests for extension of time, dropping or transfer of assurances and submission of Implementation Report through any other offline mode shall not be entertained under any circumstances.

Online Assurances Monitoring System (OAMS)

Culling out of Assurances

**8.4** When an assurance is given by a Minister or when the Presiding Officer, directs the Government to furnish information to the House, it is extracted by the Ministry of Parliamentary Affairs, from the relevant proceedings and communicated to the Department concerned online through 'OAMS' normally within 20 working days of the date on which it is given on the floor of the House.

Deletion from the list of assurances

**8.5** If the administrative Ministry/Department has any objection to treating such a statement as an assurance or finds that it would not be in the public interest to fulfill it, it may upload its request at 'OAMS' within a week of treating such statement as assurance for getting it deleted from the list of assurances. Such action will require prior approval of the Minister concerned and this fact should be clearly indicated in their communication containing the request. If such a request is made towards the end of stipulated period of three months, then it should invariably be accompanied with a request of extension of time. The department should continue to seek extension of time till the decision of the Committee on Government Assurances is conveyed through 'OAMS'. Requests received through offline mode shall not be entertained by either Rajya Sabha/Lok Sabha Secretariat or Ministry of Parliamentary Affairs.

Extension of time for fulfilling an assurance

**8.6** If the Department finds that it is not possible to fulfill the assurance within the stipulated period of three months or within the period of extension already granted, it may seek further extension of time as soon as the need for such extension becomes apparent, indicating the reasons for delay and the probable additional time required alongwith details of action taken/progress made in the matter. All such request should be submitted at 'OAMS' for decision by CGA thereon with the approval of the concerned Minister.

Registers of Assurances

**8.7.1** The particulars of every assurance will be entered by the Parliament Unit of the Ministry/Department concerned in a register as at Annex 4 after which the assurance will be passed on to the concerned section

**8.7.2** Even ahead of the receipt of communication from the Ministry of Parliamentary Affairs through 'OAMS' the section concerned should take prompt action to fulfill such assurances and keep a watch thereon in a register as at Annex 5.

**8.7.3** The registers referred to in paras 8.7.1 and 8.7.2 will be maintained separately for the Lok Sabha and the Rajya Sabha assurances, entries therein being made session wise.

The Section Officer in charge of the concerned section will: Role of Section Officer and Branch Officer

- (a) scrutinize the registers once a week;
- (b) ensure that necessary follow-up action is taken without any delay whatsoever;
- (c) submit the registers to the branch officer every fortnight if the House concerned is in session and once a month otherwise, drawing his special attention to assurances which are not likely to be implemented within the period of three months; and
- (d) review of pending assurances should be undertaken periodically at the highest level in order to minimize the delay in implementing the assurances.

**8.8** The branch officer will likewise keep his higher officer and Minister informed of the progress made in the implementation of assurances, drawing their special attention to the causes of delay.

**8.9.1** Every effort should be made to fulfill the assurance within the prescribed period. In case only part of the information is available and collection of the remaining information would involve considerable time, an Implementation Report (IR) containing the available information should be uploaded at 'OAMS' in part fulfillment of the assurance, within the prescribed time limit. However, efforts should continue to be made for expeditious collection of the remaining information for complete implementation of the assurance at the earliest. Procedure for fulfillment of an assurance



**8.9.2** Information to be furnished in partial or complete fulfillment of an assurance should be approved by the Minister concerned before it is uploaded at 'OAMS' in both English and Hindi versions in the prescribed pro forma as at Annex-6 , together with its enclosures. After online submission of the Report for fulfillment of the assurance partial or complete as the case may be, four hard copies each in Hindi and English version with one copy of each version duly authenticated by the officer concerned should be sent to the Ministry of Parliamentary Affairs for laying until e-laying is adopted by the concerned House.

**8.9.3** The Implementation Report should be submitted at 'OAMS' only. Implementation Report sent by any other mode or sent to Rajya Sabha/Lok Sabha Secretariat directly, will not be considered for laying.

Laying of the Implementation Report on the Table of the House

**8.10** The Ministry of Parliamentary Affairs, after scrutiny of the Implementation Report, will arrange to lay it on the Table of the House concerned. A copy of the Implementation Report, as laid on the Table, will be forwarded by Ministry of Parliamentary Affairs to the member(s) concerned. Details of laying of Implementation Report submitted by the Ministry/Department concerned would be made available by the Ministry of Parliamentary Affairs at 'OAMS'. The Parliament Unit of the Ministry/Department concerned and the concerned section will, on the basis of information available at 'OAMS', update their records.

Obligation to lay a paper on the Table of the House vis-à-vis assurance on the same subject

**8.11** Where there is an obligation to lay any paper (rule/order/notification, etc.) on the Table of the House and for which an assurance has also been given, it will be laid on the Table, in the first instance, in fulfillment of the obligation, independent of the assurance given. After this, a formal report regarding implementation of the assurance indicating the date on which the paper was laid on the Table will be submitted at 'OAMS' in the prescribed pro forma (Annex-6) in the manner already described in para 8.9.2

**8.12** Each House of Parliament has a Committee on Government Assurances nominated by the Chairman/Speaker. It scrutinizes the Implementation Reports and the time taken in the fulfillment of Government Assurances and focuses attention on the delays and other significant aspects, if any, pertaining to them. Instructions issued by Ministry of Parliamentary Affairs from time to time as available on 'OAMS' are to be followed strictly.

Committees  
on Government  
Assurances  
RSR 211-A  
LSR 323, 324

**8.13** The Ministries/Departments will, in consultation with the Ministry of Parliamentary Affairs, scrutinize the reports of these two Committees for remedial action wherever called for.

Reports of the  
Committees on  
Government  
Assurances

**8.14** On dissolution of the Lok Sabha, the pending assurances do not lapse. All assurances, promises or undertakings pending implementation are scrutinized by the new Committee on Government Assurances for selection of such of them as are of considerable public importance. The Committee then submits a report to the Lok Sabha with specific recommendations regarding the assurances to be dropped or retained for implementation by the Government.

Effect on assurances  
on dissolution of  
the Lok Sabha

**MINUTES**

COMMITTEE ON GOVERNMENT ASSURANCES  
(2021-2022)  
(SEVENTEENTH LOK SABHA)  
THIRD SITTING  
(16.11.2021)

The Committee sat from 1100 hours to 1215 hours in Committee Room 'C', Parliament House Annexe, New Delhi.

**PRESENT**

Shri Rajendra Agrawal - **Chairperson**

**MEMBERS**

2. Shri Nihal Chand
3. Shri Ramesh Chander Kaushik
4. Shri Kaushalendra Kumar
5. Shri Santosh Pandey

**SECRETARIAT**

1. Shri Pawan Kumar - Joint Secretary

**WITNESSES****Ministry of Road Transport and Highways**

1. Shri Giridhar Aramane, Secretary (RT&H) & Chairman, NHAI
2. Shri I.K. Pandey, Director General (Road Development)& Special Secretary
3. Shri Kailash Chand Gupta, Additional Secretary
4. Shri D. Sarangi, Additional Director General
5. Shri PVVSS Ravi Prasad, Additional Director General
6. Shri Kamlesh Chaturvedi, Joint Secretary
7. Shri Amit Varadan, Joint secretary
8. Shri V.K. Rajawat, Chief Engineer
9. Shri S.C Mandal, Chief Engineer
10. Shri O.P. Shrivastava, Chief Engineer
11. Shri Narender Sharma, Superintending Engineer
12. Shri Laitendu Behra, Superintending Engineer
13. Shri Pooran Singh, Superintending Engineer

### **National Highways Authority of India (NHAI)**

1. Shri R.K. Pandey, Member, NHAI
2. Shri Ajmer Singh, Chief General Manager, NHAI
3. Shri Rajiv Saxena, Chief Vigilance Officer, NHAI

### **Ministry of Parliamentary Affairs**

1. Shri P.K. Haidar - Under Secretary

At the outset, the Chairperson welcomed the Members to the sitting of the Committee and apprised them that the sitting has been convened to take oral evidence of the representatives of the Ministry of Road Transport and Highways regarding pending Assurances.

2. Thereafter, the representatives of the Ministry of Road Transport and Highways and the Ministry of Parliamentary Affairs were ushered in. Welcoming the witnesses to the sitting of the Committee, the Chairperson impressed upon them not to disclose the deliberations of the Committee to any outsider. The Committee then took oral evidence of the representatives of the Ministry of Road Transport and Highways, National Highways Authority of India (NHAI) and the Ministry of Parliamentary Affairs regarding pending Assurances. The Committee were perturbed to note the long pendency of a large number of Assurances of the Ministry which stood at 57 on the date of oral evidence. The Chairperson asked the Secretary, Ministry of Road Transport and Highways to give an overview of the pending Assurances of the Department and also enquired about the internal mechanism and system of monitoring and reviewing the implementation of pending Assurances in the Ministry.

3. The Secretary, Ministry of Road Transport and Highways accordingly briefed the Committee on the above issues. The Chairperson asked the representatives of the Ministry to furnish the Minutes of their review meetings for monitoring of pending Assurances.

4. The Chairperson and Members thereafter raised various queries and sought certain clarifications on 28 pending Assurances (Annexure) taken up for the day. The witnesses responded to these queries and also provided clarifications. In view of the explanations submitted by the representatives of the Ministry during the course of oral evidence, the Committee acceded to the request of the Ministry to drop the Assurance mentioned at Sl. No. 9 of the Annexure. As some queries required detailed reply and inputs from various quarters, the Chairperson asked the witnesses to furnish written replies on the same in due course.

5. The evidence was completed.
6. The Chairperson thanked the witnesses for deposing before the Committee and furnishing the available information on the queries raised and clarifications sought by them.
7. The witnesses, then, withdrew.
8. A verbatim record of the proceedings has been kept.  
*The Committee then adjourned.*

## COMMITTEE ON GOVERNMENT ASSURANCES (2021-2022), LOK SABHA

Statement of pending Assurances pertaining to the Ministry of Road Transport and Highways discussed during oral evidence held on 16.11.2021

S.No.	SQ/USQ No. dated	Subject
1.	USQ No. 2982 dated 08.12.2009	Bridges on National Highways
2.	USQ No. 2963 dated 14.03.2011	Maintenance of Bridges and Road Over Bridges on NHs
3.	USQ No. 3828 dated 17.12.2012	Irregularities in NH Projects
4.	SQ No. 266 dated 17.12.2015	Expressways
5.	SQ No. 21 dated 17.11.2016 (Supplementary by Shri Narasimham Thota, M.P.)	Accident Prone Zones
6.	USQ No. 443 dated 17.11.2016	Expressways in Andhra Pradesh
7.	USQ No. 4732 dated 15.12.2016	Integrated Transport Development
8.	USQ No. 1525 dated 09.03.2017	Upgradation of Roads
9.	SQ No. 163 dated 27.07.2017 (Supplementary by Shri Rattan Lal Kataria, M.P.)	Ahmedabad-Vadodara Expressway
10.	USQ No. 4014 dated 10.08.2017	Maintenance Free Highways
11.	USQ No. 1113 dated 21.12.2017	Ongoing National Highway Projects
12.	USQ No. 2895 dated 04.01.2018	Construction of Bridges over Brahmaputra
13.	USQ No. 3836 dated 09.08.2018	Unified Vehicle Tax System
14.	SQ No. 43 dated 13.12.2018	Construction of National Highways

5.	USQ No. 2727 dated 27.12.2018	Norms for Classification as NH
16.	SQ No. 81 dated 27.06.2019 (Supplementary by Shri Chandra Prakash Joshi, M.P.)	Construction of Roads
17.	USQ No. 2119 dated 04.07.2019	Ring Roads in small cities of Tamil Nadu
18.	USQ No. 2234 dated 04.07.2019	Amendment in Rules regarding NHs
19.	SQ No. 261 dated 11.07.2019 (Supplementary by Shri Vallabhaneni Baiashowry, M.P.)	Construction of National Highways
20.	SQ No. 261 dated 11.07.2019 (Supplementary by Shri M.K. Raghavan, M.P.)	Construction of National Highways
21.	SQ No. 261 dated 11.07.2019 (Supplementary by Shri S. Jagathrakshakan, M.P.)	Construction of National Highways
22.	Discussion on General Budget - Demands for Grants dated 16.07.2019 by Shri N.K. Premchandran, M.P.	Discussion on General Budget - Demand for Grants
23.	Discussion on General Budget - Demands for Grants dated 16.07.2019 by Shri Virendra Singh, M.P.	Discussion on General Budget - Demand for Grants
24.	Discussion on General Budget - Demands for Grants dated 16.07.2019 by Shri Sudip Bandyopadhyay, M.P.	Discussion on General Budget - Demand for Grants
25.	SQ No. 362 dated 18.07.2019 (Supplementary by Shri M.K. Raghavan, M.P.)	Development of National Highways
26.	SQ No. 362 dated 18.07.2019 (Supplementary by Shri M.K. Raghavan, M.P.)	Development of National Highways

7.	SQ No. 362 dated 18.07.2019 (Supplementary by Shri M.Selvaraj, M.P.)	Development of National Highways
28.	SQ No. 362 dated 18.07.2019 (Supplementary by Shri Vishnu Dayal Ram, M.P.)	Development of National Highways



**MINUTES**

COMMITTEE ON GOVERNMENT ASSURANCES  
(2021-2022)  
(SEVENTEENTH LOK SABHA)  
EIGHTH SITTING  
(18.04.2022)

The Committee sat from 1530 hours to 1630 hours in Committee Room No. 'C', Parliament House Annexe, New Delhi.

**PRESENT**

Shri Rajendra Agrawal - **Chairperson**

**MEMBERS**

2. Shri Nihal Chand
3. Shri Ramesh Chander Kaushik
4. Shri Kaushalendra Kumar
5. Shri Ashok Mahadeorao Nete
6. Shri M.K. Raghavan

**SECRETARIAT**

- |    |                       |   |                  |
|----|-----------------------|---|------------------|
| 1. | Shri J.M. Baisakh     | - | Joint Secretary  |
| 2. | Shri T.S. Rangarajan  | - | Director         |
| 3. | Shri S.L. Singh       | - | Deputy Secretary |
| 4. | Shri Vineeta Sachdeva | - | Under Secretary  |

XXXXX      XXXXX      XXXXX      XXXXX      XXXXX  
XXXXX      XXXXX      XXXXX      XXXXX      XXXXX

At the outset, the Chairperson welcomed the Members to the sitting of the Committee and apprised them regarding the day's agenda. Thereafter, the Committee Considered and adopted the following three (03) draft Reports without any amendments:-

- (i) Draft Sixty Second Report regarding 'Review of pending Assurances pertaining to the Ministry of Road Transport and Highways';
- (ii) Draft Sixty-Third Report (17th Lok Sabha) regarding 'Requests for Dropping of Assurances (Acceded to)'; and

- (iii) Draft Sixty-Fourth Report (17th Lok Sabha) regarding 'Requests for dropping of Assurances (Not Acce­ded to)'.

2. The Committee also authorised the Chairperson to present the Reports at a later date after carrying out verbal and consequential changes.

XXXXX      XXXXX      XXXXX      XXXXX      XXXXX  
XXXXX      XXXXX      XXXXX      XXXXX      XXXXX

*The Committee then adjourned.*